



TESIS DOCTORAL

La Investigación de los Accidentes e Incidentes Aéreos y los procesos judiciales en Derecho Comparado.

Autor:

LABIB ETTAOUSSI DOUDOUH

Director/es:

Santiago Areal Ludeña

Montserrat Abad Castelos

Departamento de Derecho Internacional Público

Getafe, abril 2014



TESIS DOCTORAL

La Investigación de los Accidentes e Incidentes Aéreos y los procesos judiciales en Derecho Comparado.

AUTOR: LABIB ETTAOUSSI DOUDOUH

**Director/es: Santiago Areal Ludeña
Montserrat Abad Castelos**

Firma del Tribunal Calificador:

Presidente:

Firma

Vocal:

Secretario :

Calificación:

Getafe, de de

**LA INVESTIGACIÓN DE LOS
ACCIDENTES E INCIDENTES
AÉREOS Y LOS PROCESOS
JUDICIALES EN DERECHO
COMPARADO.**

Labib Ettaoussi Doudouh

**LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES E
INCIDENTES AÉREOS Y LOS PROCESOS JUDICIALES
EN DERECHO COMPARADO.**

NOTA: “Los textos legislativos utilizados en esta obra, más bien en este trabajo, se ha basado en los textos jurídicos publicados oficialmente hasta el día 02/11/2013, pero por razones de acotación temporal, no se contienen referencias posteriores, pese a que, a partir de esta fecha el legislador internacional, europeo y el español han seguido permanentemente adaptando y completando el nuevo orden jurídico que regula la seguridad operacional y policial aérea”.

*Una cosa no es justa por el hecho de ser ley, debe ser ley porque es justa,
Montesquieu Escritor y político francés (1689-1755).*

Para Lourdes Portillo y José Luis.

Para mi padre, en paz descansa.

Para mi madre y mi familia

Para los familiares y las víctimas de los accidentes aéreos

Para aquellos que han elegido la actividad aérea como su ámbito de actividad.

Gracias a tod@s, en especial a mi codirector el profesor. Santiago Areal, a mi
codirectora la profesora Montserrat Abad Castelos y a aquellos que me han facilitado la
tarea de la investigación, y el aprendizaje, gracias, mil gracias.

INTRODUCCIÓN.....	12
LIBRO PRIMERO. LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES, INCIDENTES AÉREOS Y LA SEGURIDAD AÉREA.	19
PARTE PRIMERA. LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES, INCIDENTES AÉREOS.	19
TÍTULO PRIMERO. EL ORDENAMIENTO TÉCNICO-JURÍDICO PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS.	19
CAPITULO PRIMERO. EL PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS EN EL DERECHO INTERNACIONAL.	20
1. LAS COMPETENCIAS DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA AVIACIÓN CIVIL.	20
2. Anexo 13, historia, objetivos y sus enmiendas.....	22
3. Manual de prevención de accidentes. Doc. 9422.	38
4. Manual de investigación de los accidentes de aviación Doc. 6920.....	42
5. Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación. Doc. 9756 AN/965 ICAO.	49
6. Circular 240-an/144. Compendio sobre factores humanos nº 7. Investigación de factores humanos en accidentes e incidentes. ICAO, 1993.....	51
7. Otros documentos.	53
CAPITULO SEGUNDO. LA LEGISLACIÓN EUROPEA Y EL PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES AÉREOS.	53
1. Directiva del Consejo de 16/12/1980 relativa a la futura cooperación y a la ayuda de los estados miembros en las investigaciones sobre accidentes de aeronaves, (L 375/32(31/12/1980).	53
2. Directiva 94/56/CE del Consejo de 21/11/1994 por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil (L319/14,12/12/1994).	54
3. Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2003 relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil (L167/23, 4.7.2003).	57
4. Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión de 12 de noviembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil intercambiada de conformidad con la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (L294/3, 13.11.2007).	58
5. Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión de 24 de septiembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la difusión a las partes interesadas de la información sobre sucesos de la aviación civil a la que se refiere el artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (L295/7, 14.11.2007).	59
6. Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, L295/35, 12.11.2010.....	59
CAPÍTULO TERCERO. LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA Y EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL.	64
1. Ley 48/ 1960 de 21 de julio sobre navegación aérea.....	65
2. Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.	66

3. Orden de 1 de junio de 2001 por la que se determinan las normas de funcionamiento de la Comisión de estudio y análisis de notificaciones de incidentes de tránsito aéreo (B.O. nº 143, 15/06/2001).	71
4. Ley 21/ 2003 de 7 de julio de seguridad aérea.	73
5. Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil. BOE núm. 279 de 22 de noviembre de 2005.	76
6. Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, con el fin de modificar la composición de la comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil. Núm. 134 miércoles 2 de junio de 2010.	76
7. Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea. Núm. 55 sábado 5 de marzo de 2011.	79
CAPITULO CUARTO. LA LEGISLACIÓN FRANCESA Y EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN TECNICA DE LOS ACCIDENTES AÉREOS.	86
1. El código de la aviación civil.	86
2. Instrucción de 15/06/1979 relativa a la transmisión de las notificaciones de incidentes de aviación, especialmente la navegación de las aeronaves (B.O. agosto de 1979).	98
3. Decisión de 03/11/1972 relativa a las comisiones de investigación de accidentes e incidentes de aeronaves civiles.	98
4. Decisión de 01/09/1995 sobre normas a seguir cuando estén contestados los incidentes de la circulación aérea (B.O. 27/09/1995).	99
5. Decisión de 20/10/2004, relativa a los registros de los datos relacionados con la gestión del tráfico aéreo, sobre su conservación y sobre su restitución, (B.O. 27/11/2004).	99
6. Decisión de 04/04/2003 fijando la lista de los incidentes de aviación civil que deben ser notificadas al BEA.	99
7. Decisión de 03/03/2005 sobre organización de las subdirecciones de la dirección de control de la seguridad de la dirección general de aviación civil (B.O. 10/04/2005).	100
8. Decisión de 06/06/2006 relativa a la creación de la comisión de seguridad de la circulación aérea (B.O. 06/07/2006), modificado por Decreto de 05/01/2011.	100
9. Decisión de 30/11/2006 relativa a la puesta en marcha de un sistema de gestión de la seguridad por los explotadores de los aeródromos (B.O. 19/12/2006).	100
10. Decisión de 17/08/2007 relativa a la notificación de los sucesos y los incidentes de aviación civil (B.O. 18/09/2007).	100
11. Otros textos.	101
CAPÍTULO QUINTO. LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES AÉREOS EN OTROS ESTADOS.	101
PARTE SEGUNDA. LA SEGURIDAD AÉREA (SAFETY AND SECURITY).	103
TÍTULO PRIMERO. LA SEGURIDAD OPERACIONAL AÉREA (SAFETY).	106
1. Las recomendaciones internacionales.	107
2. La seguridad operacional aérea en el Derecho Europeo (Agencia Europea para la Seguridad Aérea).	117
3. La seguridad operacional aérea en España.	160
TÍTULO SEGUNDO. LA SEGURIDAD AÉREA (SECURITY).	175
1. Legislación internacional sobre seguridad aérea policial.	176
2. Evolución legislativa de la seguridad policial aérea en la Unión Europea.	179

3. La seguridad aérea policial en España.	188
4. Investigación técnica de los accidentes por los actos ilícitos contra la aviación. .	192
LIBRO SEGUNDO: LOS PROCESOS JUDICIALES, LAS RESPONSABILIDADES, LAS GARANTÍAS Y EL SEGURO AEREO.	194
PARTE PRIMERA. LA DETERMINACIÓN DE LOS AGENTES INTERVINIENTES EN LA ACTIVIDAD AÉREA Y SUS RESPONSABILIDADES.	198
TÍTULO PRIMERO: LA ADMINISTRACIÓN Y SUS RESPONSABILIDADES EN LA ORGANIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD AÉREA.	198
CAPÍTULO PRIMERO. LA DETERMINACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN. ...	198
CAPÍTULO SEGUNDO. LAS RESPONSABILIDADES (CIVIL, ADMINISTRATIVA Y PENAL).	216
1. Responsabilidad penal.	216
2. Responsabilidad civil y administrativa.	218
TÍTULO SEGUNDO. LOS CONTROLADORES AÉREOS Y SUS RESPONSABILIDADES.	220
CAPÍTULO PRIMERO. DETERMINACIÓN DE LOS CONTROLADORES AÉREOS.	220
CAPÍTULO SEGUNDO. LA RESPONSABILIDAD DE LOS CONTROLADORES AÉREOS.	225
1. Responsabilidad civil.	225
2. Responsabilidad penal.	226
3. Responsabilidad administrativa.	226
TÍTULO TERCERO. EL TRANSPORTISTA AÉREO Y SUS RESPONSABILIDADES.	227
CAPÍTULO PRIMERO. LA DETERMINACIÓN DEL TRANSPORTISTA AÉREO.	227
CAPÍTULO SEGUNDO. RESPONSABILIDADES.	230
1. Responsabilidad civil.	231
2. Responsabilidad penal.	238
3. Responsabilidad administrativa.	238
TÍTULO CUARTO. EL COMANDANTE DE ABORDO, TRIPULACIÓN Y SUS RESPONSABILIDADES.	239
CAPÍTULO PRIMERO. LA DETERMINACIÓN DEL COMANDANTE Y LA TRIPULACIÓN.	239
CAPÍTULO SEGUNDO. LA RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE A BORDO Y LA TRIPULACIÓN.	245
1. Responsabilidad civil y administrativa.	245
2. Responsabilidad penal.	245
TÍTULO QUINTO. EL CONSTRUCTOR AERONÁUTICO Y SUS RESPONSABILIDADES.	248
CAPÍTULO PRIMERO. EL FABRICANTE AÉREO.	248
CAPÍTULO SEGUNDO. LAS RESPONSABILIDADES.	251
1. Responsabilidad civil y administrativa.	251
2. Responsabilidad penal.	253
3. Jurisdicciones.	254
TÍTULO SEXTO. OTROS AGENTES.	255
PARTE SEGUNDA. LA COBERTURA DE LOS RIESGOS AERONÁUTICOS Y LOS SEGUROS DE AVIACIÓN CIVIL.	256

CAPÍTULO PRIMERO. EL ESTABLECIMIENTO DE LAS GARANTÍAS Y DE LOS SEGUROS EN LAS ACTIVIDADES AÉREAS.	258
1. El ordenamiento jurídico internacional.	259
1.1. Convenio Referente a la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Daños Causados por la Aeronave a Terceros en la Superficie, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952.	259
1.2. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999.....	263
2. El ordenamiento jurídico comunitario.....	264
2.1. Reglamento 2407/92, del Consejo, 23/ 06/ 1992, sobre la Concesión de Licencias a compañías aéreas.	264
2.2. Reglamento 2408/92, del Consejo, 23/07/1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las Rutas Aéreas Intracomunitarias.	264
2.3. Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al Acceso al Mercado de Asistencia en Tierra en los Aeropuertos de la Comunidad.	265
2.4. Reglamento (CE) 2027/97, del Consejo de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje.	265
2.5. Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos.	266
2.6. Reglamento 2096/2005(20/12/2005), por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de los servicios de navegación aérea.	268
2.7. Reglamento (CE) nº 1361/2008 del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 219/2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR).	269
2.8. Reglamento (CE) nº 71/2008 del Consejo, de 20 de diciembre de 2007, por el que se crea la Empresa Común Clean Sky.	269
2.9. Reglamento (UE) nº 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010.	269
3. El ordenamiento jurídico español.....	270
3.1. Ley 48/1960 de 21 de julio sobre Navegación Aérea.....	270
3.2. Decreto 27 de abril de 1956, sobre Navegación Aérea y Regulación del Tráfico Privado.....	271
3.3. Decreto 13/3/1969, sobre Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves.	272
3.4. Resolución de 25 de noviembre de 1993, del Consejo Superior de Deportes, por el que se regulan los Deportes Aéreos y los Estatutos de la Federación Española.	272
3.5. Orden de 12 de marzo de 1998, por la que se establecen las normas para la Concesión y el Mantenimiento de Licencias de Explotación a las compañías aéreas.	272
3.6. Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio por el que se regula la Prestación de los Servicios Aeroportuarios de Asistencia en Tierra.	272
3.7. Real Decreto 37/2001 de 19 de enero, 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.	272
3.8. Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.	273
3.9. Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países.	274

3.10. Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles. (BOE nº 16, Martes 19 de enero de 2010).	278
CAPÍTULO SEGUNDO. LAS CONDICIONES GENERALES DE UN CONTRATO DE SEGURO DE AVIACIÓN EN ESPAÑA.	281
1. Ley 30/1995 de ordenación y supervisión de los seguros privados.	282
2. Ley 50/1980, de 8 de octubre de, de contrato de seguro.	285
3. Condiciones generales de un contrato de seguro.	288
CAPÍTULO TERCERO. EL PLAN MUNDIAL SOBRE SEGUROS AERONÁUTICOS DE GUERRA.	293
1. Perspectiva de la OACI como fuente originaria para informar a cerca del proyecto asegurador.	293
2. Perspectivas europeas.	294
3. Perspectivas estatales.	296
CAPÍTULO CUARTO. EL MERCADO INTERNACIONAL Y LA SOLIDARIDAD MERCANTIL PARA LA COBERTURA DE LOS RIESGOS AÉREOS.	297
1. Legislación inglesa, Lloyd's y el seguro aéreo.	301
2. Lloyd's.	302
2.1. Organismos y Departamentos principales de Lloyd's.	303
2.2. Instituciones, asociaciones vinculadas directa o indirectamente al mercado de Londres.	323
2.3. Empresas de seguro, reaseguro e intermediarios.	327
PARTE TERCERA. LOS PROCESOS JUDICIALES.	332
TÍTULO PRIMERO. TEXTOS DE ORIENTACIÓN PROCESAL EN EL ÁMBITO PENAL.	338
CAPÍTULO PRIMERO. FUENTES DE DERECHO PARA LOS PROCESOS DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA PENAL.	338
1. Legislación internacional.	338
2. Legislación comunitaria.	341
3. Legislación española.	343
4. Legislación francesa.	349
4.1. En el antiguo capítulo primero del código de la aviación civil: los poderes de los investigadores (artículos, 1721-1 a 1721-6) del código de aviación civil.	350
4.2. Tras la publicación del código de transportes.	350
4.2.1 Parte general.	350
4.2.2 Parte sexta (aviación civil).	351
4.3. Instrucción interministerial de 03/01/1953, relativa a la coordinación de la información judicial y de la investigación técnica y administrativa en caso de un accidente de una aeronave francesa o extranjera en el territorio de la metropolitana y los territorios más allá del mar.	351
4.4. Instrucción del secretario de estado en el ministerio de fomento y de turismo nº 300 IGAC/SA de 03/06/195, referente a las disposiciones a tomar en caso de una irregularidad, de un incidente o de un accidente de aviación.	354
4.5. Circular/crim 05-2/e1-18 febrero 2005 dirigida a los fiscales generales de las audiencias, de los juzgados de primera instancia y a los decanos de las audiencias y de los juzgados de primera instancia, relacionada con las investigaciones técnicas (bea) y judiciales(autoridad judicial), en casos de accidentes de aviación(el papel de la justicia, la custodia, y comunicación).	355
CAPÍTULO SEGUNDO. PROCESOS DEL RECONOCIMIENTO DE LAS CAUSAS PENALES.	366

SECCIÓN PRIMERA. FUENTES DE DERECHO INTERNACIONAL PARA RECONOCIMIENTO DE LAS CAUSAS PENALES.	366
SECCIÓN SEGUNDA. INSTRUMENTOS DEL DERECHO DE LA UNION EUROPEA PARA EL RECONOCIMIENTO DE LAS CAUSAS PENALES.	368
SECCIÓN TERCERA. FUENTES JURÍDICAS DE ORIENTACIÓN PROCESAL EN EL ÁMBITO PENAL ESPAÑOL.	368
TÍTULO SEGUNDO. TEXTOS DE ORIENTACIÓN PROCESAL EN EL ÁMBITO CIVIL.	371
CAPÍTULO PRIMERO. LOS PROCESOS CIVILES EN LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES.	372
CAPÍTULO SEGUNDO. LOS PROCESOS CIVILES EN EL DERECHO COMUNITARIO.	399
CAPÍTULO TERCERO. LOS PROCESOS CIVILES EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL.	405
TÍTULO TERCERO. OTROS PROCEDIMIENTOS.	409
CAPÍTULO PRIMERO. PROCESOS ADMINISTRATIVOS.	409
CAPÍTULO SEGUNDO. PROCESOS MERCANTILES.	411
CAPÍTULO TERCERO. PROCESOS LABORALES.	411
CAPÍTULO CUARTO. PROCESOS DE ARBITRAJE.	411
CONCLUSIÓN	413
BIBLIOGRAFÍA	428

INTRODUCCIÓN

La navegación aérea ha hecho surgir infinidad de problemas jurídicos que los legisladores no podían prever, especialmente, entre ellos, los que se derivan de los accidentes aéreos, compleja rama del Derecho Aéreo o Aeronáutico, que hoy en día siente la necesidad de una regulación especial a fin de responder a todas las dificultades que nacen de estos siniestros, debido a las numerosas lagunas y silencios legislativos, tanto nacionales como internacionales¹.

Conocer estas lagunas y silencios legislativos hace conveniente sustraer en la medida de lo posible toda la normativa jurídica que se aplica a esta materia, desde los primeros intentos en establecer normativas para la investigación de los accidentes e incidentes aéreos y el marco jurídico para dar soluciones a los asuntos derivados de ellos relacionados con las responsabilidades de los agentes aeronáuticos y las cuantías de indemnización correspondientes.

Por esta razón el trabajo se va a dedicar en su totalidad a estudiar los accidentes aéreos, la prevención y la seguridad operacional, la investigación técnica y judicial, la determinación de los agentes aeronáuticos, el establecimiento de las responsabilidades, la evaluación de las mismas por parte de la justicia en términos económicos sobre cuantificación de las indemnizaciones, y en términos disciplinarios sobre autoría y sanción de los involucrados en estas catástrofes. Todo para preparar una brújula

¹ Parte del Prólogo de la obra de André Henry- Coüanier “Les éléments créateurs du droit arienne”, traducido por Ponte Escartín, Primera edición, Reus (SIA), 1929, “Elementos creadores del Derecho Aéreo. “Para resolver los conflictos a que dan vida la diversidad de los intereses y la especialidad de los caracteres, la ciencia jurídica se esfuerza en depurar los principios morales en los que se inspiran las leyes y las convenciones cuyo desarrollo ha de regular. Las leyes están destinadas a resolver los conflictos internos que sólo interesan a un Estado, y las convenciones internacionales se pactan para resolver los que interesan o afectan a las jurisdicciones de varios Estados.

Para garantizar el respeto a las normas así creadas, se procura investir a los organismos judiciales puestos al servicio del Derecho del mayor prestigio posible y dar a su funcionamiento verdadera solemnidad, tendiendo a robustecer la estabilidad de los textos legales y a facilitar la autoridad de las resoluciones; pero los legisladores no se engañan a sí mismos y reconocen la insuficiencia y la fragilidad de su obra. La evolución que las costumbres aporta a la moral y los adelantos del progreso llevan a los intereses, muy frecuentemente, novedades que no habían sido previstas por los autores de las leyes o de las convenciones. Los encargados de aplicar los textos se encuentran así ante conflictos inesperados y se esfuerzan para resolverlos por motivos de analogía; y cuanto más se multiplican las novedades, más se complican las discusiones entre los hombres de ley, obligados a fundar sus tesis contradictorias en textos antiguos absolutamente extraños al caso nuevo que surgió del progreso.

Sería nefasto para el porvenir de la ciencia jurídica, encerrar ésta en normas inmutables que fueron elaboradas para tiempos pasados. La servirá mejor quien procure que el Derecho sea un conjunto de reglas flexibles, vivientes, en perpetua formación. Las normas de derecho perderían toda su eficacia y perecerían pronto si quedasen encerradas en rígidos monumentos donde no penetrase el aire. Es preciso, por el contrario, que el legislador propenda a apreciar cuidadosamente las nuevas condiciones en las cuales se desarrollan los individuos y las colectividades; y que, mediante una continua revisión de los textos legales, asegure prudentemente la armonía en los desarrollos que aspira a proteger”.

legislativa, científico-jurídica cuyo objetivo es determinar las fuentes reglamentarias que regulan todas las cuestiones relacionadas con el mundo de la aviación, especialmente los accidentes aéreos, y elaborar un trabajo armonioso, para entender lo que atañe al fenómeno de los accidentes aéreos y la problemática derivada de ellos.

Tras estudiar un buen número de las obras dedicadas al campo de Derecho Aéreo, vemos y observamos que la historia de la aviación no se basa solo en principios científicos. No es justo atribuir en los libros de la historia a una persona o Estado la propiedad de este descubrimiento ni tampoco a una cierta ciencia, tal como las matemáticas, física, lógica, termodinámica u otras, su participación individual en la realización de este invento.

Diferentes Estados y civilizaciones, con el transcurso del tiempo, las etapas y la ayuda del progreso científico en todas las ramas de la ciencia, participaron en la producción de este medio tecnológico, no solo para transportar personas y mercancías, sino para crear un instrumento al servicio del ser humano para la realización de su actividad sanitaria, científica, defensa, seguridad, deporte, agraria, etc.

A la evolución técnica de la Aviación Civil siempre le ha acompañado una evolución jurídica y reglamentaria que ha consistido, esencialmente, en poner a su disposición el marco jurídico y reglamentario necesario para establecer las mejores condiciones de uso con las que tienen que trabajar los agentes aeronáuticos (Administración de aviación civil de los Estados, fabricantes, compañías aéreas, personal de vuelo, agentes de mantenimiento, tránsito aéreo).

La perfección del ordenamiento jurídico en relación con la evolución técnica de la Aviación Civil no ha sido un trabajo u obra doctrinal realizado por un legislador estatal normal y corriente, sino que ha sido el producto de la unión, del esfuerzo internacional de los juristas en las conferencias y seminarios para organizar y codificar un Derecho Aéreo Internacional público y privado desde París, La Habana o Madrid, hasta la creación de la Organización Mundial de la Aviación Civil a tenor de la disposiciones contenidas en el Convenio de Chicago de 1944, organización que se ocupaba de adoptar y enmendar, según fuere necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, designándolos por razones de conveniencia como anexos del convenio, que regulan sistemas de comunicación, reglas del aire, aeronavegabilidad de las aeronaves, diario de a bordo, aeronaves en peligro, investigación de accidentes, y otras cuestiones relacionadas con la seguridad y la eficacia de la navegación aérea.

La primera parte va a estudiar los accidentes e incidentes aéreos, los órganos competentes para investigar estas catástrofes, las fuentes legislativas que regulan los procesos administrativos para la investigación de los accidentes con el fin de prevenir los futuros accidentes y la seguridad aérea (*safety and security*), y los objetivos en conflicto con la investigación judicial, únicamente interesada en establecer responsabilidades.

Pero antes de estudiar y entender la función de la autoridad judicial en la investigación y el establecimiento de responsabilidades, considero necesario el estudio de los agentes aeronáuticos intervinientes en la actividad aérea y sus responsabilidades (penal, civil y administrativa), establecidas en todas las fuentes de legislación tanto a nivel internacional, como europeo y nacional. Igualmente considero necesario el estudio del seguro aéreo (grandes riesgos), su regulación jurídica y los organismos tutores responsables de dar cobertura y garantizar los riesgos derivados de la actividad aérea.

Resultan extrañas las diferencias, y las contradicciones en el tratamiento de esta materia, especialmente en lo que concierne a la investigación judicial, los seguros y las responsabilidades, no sólo entre los sistemas de origen romano y anglosajón, sino también entre los países del mismo sistema jurídico, lo que habitualmente se debe a que durante más de 60 años de funcionamiento de la OACI, solo se ha interesado esta autoridad internacional en unificar las reglas del aire y preparar recomendaciones sobre investigación de los accidentes (Anexo 13), seguridad aérea (anexo 17), etc.

Ante, el problema de la determinación de toda la regulación jurídica de esta materia por los Estados, y la cantidad de información y documentación para una adecuada recopilación y análisis, he pensado que es preferible usar la metodología del derecho comparado como medio para entender todas las cuestiones derivadas de los accidentes aéreos, tomando la experiencia de Francia y España como referencia, y aportando experiencias de otros países en caso de silencios legislativos.

Desde el año 2002 hasta hoy, la Unión Europea y España han conocido un desarrollo muy importante en sus legislaciones sobre la seguridad aérea y los accidentes aéreos, desarrollo que dio lugar al nacimiento de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La expresión “seguridad aérea” tiene una doble finalidad y diferentes significados en su traducción a otros idiomas. Igualmente la seguridad operacional y la seguridad policial, los accidentes aéreos provocados por negligencia en la seguridad policial, los

actos ilícitos, la no coordinación entre la Aviación Civil y militar etc., conocen diferentes problemas y silencios en la regulación jurídica sobre las investigaciones así como extrañas tesis en la determinación de las causas técnicas de los accidentes. Cuestiones éstas a las que dedicaré un capítulo para dar a conocer sus problemas, porque que no han sido tratados anteriormente² por los especialistas del Derecho Aéreo.

Los especialistas del seguro aéreo no se ponen de acuerdo a la hora de concretar una fecha común respecto al nacimiento del ramo del seguro aéreo. Mientras entre ellos hay quien piensa que las primeras iniciativas para el establecimiento de las pólizas de los riesgos de la actividad aérea han sido en Suiza, otros entienden que ha sido en Londres, o Alemania. Como veremos posteriormente, las instituciones intervinientes en el campo del seguro de grandes riesgos (autoridades privadas y públicas), no trabajan bajo la tutoría de ninguna organización ni código legislativo coordinado y organizado respecto a todos los intervinientes. Ello a excepción de las disposiciones legales existentes en países como el Reino Unido y Estados Unidos, vinculadas al tratamiento de temas relacionados con el seguro aéreo, países pioneros no sólo en el mundo de la técnica aeronáutica, sino también en la industria del seguro de aviación .

En este sentido, el Reino Unido por ejemplo, (país conocedor de todos los litigios relacionados con los accidentes aéreos, particularmente los relacionados con los actos ilícitos y las indemnizaciones, no sólo ante el organismo Lloyd's para la interpretación de las condiciones de las pólizas del seguro, reaseguro, también ante las cortes de apelación y de lores (actualmente la corte suprema del Reino Unido), conoce un arsenal legislativo muy importante bajo el nombre de ACTS (Financial Act 1982, Policyholder Act, Aviation Act, etc.). Estas normas o acts, que han conocido muchas reformas, ni se derogan totalmente ni velan por regular un sector en su integridad. Por ello es conveniente observar los inicios de la legislación -en general- que data de 1784, y procurar no interpretar la norma al pie de la letra, por la existencia de otra normativa en otros Acts que regula otros sectores que no son el de la aviación y el seguro aéreo. Conjuntamente, en el mercado del seguro de Lloyd's existe una normativa infinita (Baylaws, Orders, etc.), que regula el Ente, su organización, órganos, Syndicats, Brokers, etc. En este punto y ante esta pluralidad y ambigüedad encuentra su

2 Salvo la obra de Federico N. Vid.ela Escalada, "Derecho Aeronáutico" tomo IV, (A), edi. Víctor P. de Zavalla, Buenos Aires, 1976, pagina 20 donde el autor hace referencia en las clasificaciones de los accidentes, a los causados por hechos ilícitos cometidos contra la aeronave.

fundamento la célebre tesis de Delgrand, Gérard³ “la normativa de los seguros no parece estar adaptada al ámbito aéreo, y el Derecho Aéreo ignora prácticamente el seguro, no obstante es todavía más grave, la evolución de la técnica sobrepasa en mucho y a menudo la de este Derecho, así lo dice también M. Saint Alary para quien: el derecho apenas si puede seguir las transformaciones de la materia, donde está destinado y obligado a fijar las reglas jurídicas⁴”.

Otro ejemplo es Estados Unidos que conoce una voluminosa doctrina judicial en materia del seguro de aviación, la cual, y a pesar de su larga experiencia tanto técnica como judicial, no llega a ser un modelo judicial unificado por culpa de las diferencias existentes en la organización política y judicial de cada Estado miembro de la unión, lo que hace imposible establecer como referencia tal doctrina o solución para todos los Estados Unidos, limitándose únicamente al Estado que ha tomado tal decisión.

Con estas cuestiones derivadas del sector del seguro aéreo ello en relación con el arsenal jurídico que regula la investigación técnica, judicial, y el establecimiento de las responsabilidades, ¿podemos considerar que dichos esfuerzos y dichas regulaciones jurídicas son suficientes para responder al fenómeno de los desastres aéreos y los asuntos que se derivan de ellos, o están hechas para complicar más el desarrollo del sector de la aviación, añadir más coste al coste, enriquecimiento sin causa, discriminaciones, empleo de fines lucrativos en vez de jugar un papel social y civil, no sólo para indemnizar a las víctimas sino también para participar plenamente en el fomento y la financiación de todo lo relacionado con la seguridad aérea (safety), la prevención, costes de investigación técnica y judicial, etc.?

Antes de empezar a estudiar el ordenamiento o el sistema con el cual se garantiza la fluidez contractual para cubrir los riesgos de la actividad aérea⁵, es importante conocer los órganos, el ordenamiento jurídico y las instituciones intervinientes en la

3 Autor de la obra “Assurance du risque aérien en droit français”, thèse pour l’obtention du diplôme de troisième cycle 1981, 406p.)

4 Le code des assurances ne semble pas adopté au domaine aérien et le droit aérien ignore pratiquement l’assurance .mais il est plus grave l’évolution de la technique dépasse souvent de beaucoup celle de ce droit, ainsi que le disait M. Saint Alary: le droit à de la peine á suivre les transformations de la matière dont il est destiné á fixer les règles juridiques.

5 Es difícil que las empresas que se dedican al seguro de aviación puedan garantizar los riesgos derivados de la actividad aérea por si solas y dar cobertura a las posibles indemnizaciones, y por ello deben encontrar formas de colaboración y mutualidad, mediante funciones o fórmulas tales como el reaseguro, coaseguro, dando lugar a la creación de los llamados *sindicat* y *brokers*, en el mercado de *Lloyd’s*)

organización del sector del seguro de aviación (denominado sector de grandes riesgos tal como veremos en adelante).

Como es bien conocido, las pólizas del seguro aéreo (full in), terminan encontrando cobertura y garantía en los grandes mercados del seguro (plazas de seguro, según terminología derivada de la evolución del seguro marítimo), tal como la plaza de París, la isla de Man, Bermudas, Singapur, Taipéi, el mercado de Londres (Lloyd's), que en adelante y a su debido tiempo estudiaremos, mercados de gran prestigio que fundamentan su saber hacer tanto en su trayectoria y experiencia dentro del mercado del seguro marítimo, vida, incendios, como en la cobertura de las necesidades propias de los agentes intervinientes en la actividad aérea a fin de garantizar los riesgos de la Aviación Civil en general.

Después de examinar la evolución legislativa de cada estado en relación al conjunto de leyes y reglamentos (código del aire), que regulan la actividad aérea y el poder judicial (código del poder judicial), observo las diferencias, contradicciones y a veces silencios, acerca de la elaboración, desde una única perspectiva, de un código deontológico, un código de colaboración entre la autoridad judicial y la autoridad administrativa en la investigación de los accidentes, cuyo fin es el de averiguar las dos verdades, la verdad técnico-científica para la prevención de futuros accidentes, y la verdad disciplinaria basada en la averiguación de los presuntos culpables, responsables de las catástrofes aéreas, con el fin de tomar las medidas preceptuadas en las leyes penales de un lado, y de otro, dar credibilidad a las decisiones judiciales, así como establecer una confianza mutua entre todos los intervinientes en la actividad aérea incluidos los pasajeros y las compañías de seguros.

La investigación de los accidentes e incidentes aéreos y los procesos judiciales derivados de ellos, como título de este trabajo de investigación, va a ser enfocado hacia el estudio, en primer lugar de los instrumentos que regulan la investigación de los accidentes aéreos, y en segundo lugar puesto que la prevención de los futuros accidentes está relacionada con la seguridad aérea, se ha incluido el estudio de la seguridad aérea tanto operacional como policial.

Antes de ser tratada la materia de los procesos judiciales derivados de los accidentes aéreos, hacía falta el entendimiento de los agentes aeronáuticos y sus posibles responsabilidades, también el ordenamiento jurídico que regula la materia de los seguros de aviación civil, todo para que cualquiera, investigadores, profesionales de la justicia, profesionales de la aviación, tengan en sus manos una base jurídica de

orientación textual relacionada con la materia de los accidentes de aviación civil, desde todas las perspectivas y ópticas del derecho.

Me he basado para la elaboración de este trabajo en casi todas las obras dedicadas a las materias que acompañan el estudio de los accidentes aéreos, tras ser consultadas, surgió la idea de preparar así el trabajo, aunar y abarcar en la medida posible, todos los textos relacionados con la materia de los accidentes de la aviación civil, sin interesarme en la crítica y el debate que surgió a la hora de la preparación legislativa de todos los textos arriba citados, textos que para algunos no han sido suficientes y no alcanzan sus deseos, para otros eran necesarios reconociendo su insuficiencia pero obligatorios, para la consecución de los objetivos que ha perseguido la OACI (un transporte aéreo seguro, regular, internacional y económico).

Cabe recordar que en el curso de cada investigación técnica de un accidente de aviación civil (ocurrido en el Mar, alta Mar, o en la Tierra), unas instituciones y un equipo humano colaboran en el salvamento y rescate, encontrando sus bases jurídicas de intervención y actuación en lo establecido en el anexo 12⁶ (Búsqueda y salvamento), y en el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (DOC 9731)⁷, y que van a ser excluidos en este estudio por ser materia que se debe estudiar desde otras perspectivas y enfoques diferentes de aquellos en los que se basa este trabajo, la investigación de los accidentes e incidentes aéreos y los procesos judiciales en el derecho internacional comparado.

⁶ El anexo presenta cuantas disposiciones aplicables al establecimiento, mantenimiento y funcionamiento de servicios de búsqueda y salvamento por los Estados contratantes en sus territorios y en alta mar.

⁷ MANUAL IAMSAR (MANUAL INTERNACIONAL DE LOS SERVICIOS AERONAUTICOS Y MARITIMOS DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO), integrado por tres volúmenes:
VOL 1: ORGANIZACIÓN Y GESTION
VOL 2: COORDINACION DE LAS MISIONES
VOL 3: MEDIOS MOVILES.

Constituyen un complemento del Anexo 12 y proporciona orientación sobre un enfoque aeronáutico y marítimo para organizar y prestar servicios de búsqueda y salvamento.

LIBRO PRIMERO. LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES, INCIDENTES AÉREOS Y LA SEGURIDAD AÉREA.

PARTE PRIMERA. LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES, INCIDENTES AÉREOS.

TÍTULO PRIMERO. EL ORDENAMIENTO TÉCNICO-JURÍDICO PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS.

Intentando seguir un orden normativo de mayor a menor grado material de aplicación, de la primera área reguladora que nos vamos a ocupar, no va a ser sino del ámbito internacional, continuando con los ámbitos europeo y nacional.

Empezando por el ámbito internacional (cuyo organismo más importante es la Organización de Aviación Civil Internacional, de la que más adelante se hablará), es en él donde han tenido lugar la elaboración de los Convenios más relevantes y vinculantes en la materia.

Siguiendo un cierto orden cronológico, el Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea Internacional, hecho en París en 1919, es nuestro punto de partida. En sus 43 puntos del articulado no trató de regular los Accidentes Aéreos ni de dar referencia a esta rama del Derecho Aéreo debido a circunstancias tales como:

- _el tiempo de guerra⁸,
- _ser el primer intento de regular una actividad novedosa,

8 Para más información Vid. Elementos creadores del Derecho Aéreo, André Henry Coüanier, traducida por Galo Porte Escarpín, 1ª edición, Reus (S. A.), 1 y 6; 1929, 507 p; Biblioteca Jurídica de Autores Españoles y Extranjeros, Volumen CXXXV “Les éléments créateurs du droit aérien”.

_interesarse más por regular aspectos como la libertad del aire, las zonas prohibidas, la soberanía del Estado, la nacionalidad de la aeronave...

Continúa el legislador con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, después de disponer de una valiosa experiencia técnica en el mundo aeronáutico (y echando en falta la regulación interna de los problemas que afectaban al desarrollo del transporte aéreo internacional, su fomento seguro y ordenado, la satisfacción de las necesidades de los pueblos del mundo para tener un transporte seguro, regular, eficaz y económico), se dedicó por un lado, artículos 26 y 37, a regular de forma general los accidentes aéreos, y por otro, y de forma especial, a crear la Organización Mundial de la Aviación Civil (segunda parte del Convenio, artículos 43 a 66), órgano oficial con facultad para preparar anexos relacionados con las actividades aeronáuticas. De esta facultad nació el Anexo 13 sobre “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” para promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea.

CAPÍTULO PRIMERO. EL PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS EN EL DERECHO INTERNACIONAL.

1. LAS COMPETENCIAS DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA AVIACIÓN CIVIL.

En materia de Investigación de los Accidentes Aéreos, el legislador del Convenio de Chicago de 1944, en su artículo 26 adoptó medidas generales en caso de accidentes aéreos, se ve claramente en el título de este artículo “Investigación de Accidentes”, afirmando en todo su texto:

Artículo 26: “En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante, un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre la circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional; se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe

observadores para estar presentes en la encuesta, y el Estado que la realice, comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto”.

Es lógico que después de redactar este artículo el legislador quisiera dar legitimidad a la OACI para preparar recomendaciones sobre los accidentes aéreos, así, se redactó el artículo 37° según el que “Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la OACI adoptará y enmendará, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;

Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;

Reglas del aire y métodos de control de tránsito aéreo;

Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;

Aeronavegabilidad de las aeronaves;

Matrícula e identificación de las aeronaves;

Compilación e intercambio de información meteorológica;

Diarios de a bordo;

Mapas y cartas aeronáuticos;

Formalidades de aduana e inmigración;

Aeronaves en peligro e investigación de accidentes; y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas”.

Respecto a esa legitimidad de la OACI en relación con los accidentes aéreos y el reparto de competencias entre los órganos de la organización, el legislador, en su artículo 54 “Funciones Obligatorias del Consejo”, párrafo 1, subraya la necesidad de adoptar las normas y los métodos internacionales, de acuerdo con las disposiciones del capítulo VI del Convenio, designándolos como anexos del mismo, notificando a su vez, a todos los Estados contratantes, las medidas adoptadas.

Aparte de estas normas y del marco jurídico que regula la investigación de los accidentes aéreos, y en respecto al contenido del artículo 90 del Convenio, “Adopción y enmienda de los anexos”⁹.

a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo l) del artículo 54 requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el consejo, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda a éste¹⁰”.

De ello resulta conveniente estudiar el Anexo 13 que se fundamenta, recíprocamente, en los artículos citados y sus objetivos, y en la fuente legislativa básica de investigación de los accidentes aéreos.

2. Anexo 13, historia, objetivos y sus enmiendas.

El legislador, con los fines de mantener una relación correcta entre las disposiciones del artículo 26 y el anexo 13; de eliminar toda contradicción existente entre el artículo 26 y el anexo 13; y el artículo 26 y el Convenio, especialmente los artículos 37, 38, 54 y 90; designó la letra k) del artículo 37 del Convenio como artículo regulador del desarrollo del anexo 13 sobre aeronaves en peligro e investigación de accidentes; y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea que en su oportunidad, puedan considerarse apropiadas.

El Anexo 13 puede tratar de cualquier asunto que esté comprendido en lo dispuesto en el artículo 26, y para aclarar más la relación existente entre el artículo 26 y el Anexo 13, el Consejo recomienda entender que de acuerdo con el artículo 38, los Estados pueden apartarse de cualquiera de las disposiciones del Anexo 13, excepto en cuanto a los

⁹ Existe una amplia información en relación a la aplicación de este artículo, la OACI conserva un registro de enmiendas de todos los países respecto al cómo tratan en sus ordenamientos jurídicos las recomendaciones establecidas en los anexos, es importante tener en cuenta dicha información al menos y en relación con el anexo 13 considerar el capítulo 5 sobre investigación.

¹⁰ Vid. Convenio de Chicago, artículo 38, “Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales”.

accidentes de que se trata en el artículo 26; el Estado donde ocurra tal accidente hará una investigación, se ofrecerá al Estado donde esté matriculada la aeronave la oportunidad de nombrar observadores para que se hallen presentes en la encuesta, y se comunicará al mismo el informe y las conclusiones al respecto. A cerca de esto, deben los Estados (virtud al artículo 38), notificar a la OACI cualquier diferencia entre sus Reglamentos y métodos nacionales respecto de los métodos recomendados en el Anexo 13 y las enmiendas del mismo.

2.1. Elaboración del Anexo 13, Antecedentes y Enmiendas.

El Consejo adoptó inicialmente las normas y métodos recomendados para la realización de encuestas de accidentes de aviación el 11 de abril de 1951 con la designación de Anexo 13 al Convenio, que a lo largo de las conferencias, períodos de sesiones del departamento de investigación de accidentes, y hasta la publicación de su última edición de julio de 2010, conoció varias enmiendas. Parece conveniente citarlas, en adelante, con todos sus textos y con la misma forma de su publicación:

TABLA A. Enmiendas del Anexo 13.

Enmienda	Origen	Tema (s)	Adoptada Surtió efecto Aplicable
1 ^a edición	Primera y Segunda Conferencias del departamento de investigación de accidentes.		11 de abril de 1951 1 de septiembre de 1951 1 de diciembre de 1951
1 2 ^a edición	Resoluciones A 14-22 y A 14-27 de la Asamblea, Apéndice P Tercera Conferencia del Departamento de investigación de accidentes.	Nuevas definiciones: derechos y obligaciones del Estado de fabricación; notificación inicial y posterior de un accidente; asistencia de representantes del explotador; informe sobre la investigación; resumen del informe y su formato.	24 de noviembre de 1965 24 de marzo de 1966 25 de agosto de 1966
2	Tercera Conferencia del	Procedimiento de comunicación para enviar notificaciones sobre accidentes	5 de diciembre de 1966 5 de abril de 1967

	Departamento de investigación de accidentes.	de aeronaves.	24 de agosto de 1967
3	Conferencia departamental de licencias al personal, métodos de instrucción y medicina aeronáutica (1970)	Autopsia de las víctimas de accidentes de aeronaves e información sobre sus resultados.	27 de marzo de 1972 27 de julio de 1972 7 de diciembre de 1972
4 3ª edición	Estudio de la Comisión de Aeronavegación.	Notificación de todos los accidentes de aeronaves multimotoras con peso de más de 2.250 Kg. (5.000ib); notificación e intercambio de información sobre accidentes.	12 de diciembre de 1972 12 de abril de 1973 16 de agosto de 1973
5 4ª edición	Reunión departamental de investigación y prevención de accidentes (AIG/1974) Comité sobre interferencia ilícita.	Cambio de título; supresión y adición de definiciones; objetivo de una investigación; uso de los registradores de vuelo y carácter confidencial de ciertos registros de la investigación; medidas que deberá adoptar un Estado que reciba recomendaciones sobre seguridad; responsabilidad del Estado de matrícula de participar en la investigación de ciertos accidentes cuando se le solicite, de proporcionar los registradores de vuelo en ciertas circunstancias y de solicitar la participación del Estado de fabricación cuando el Estado de matrícula realice la investigación y en ella intervengan factores de aeronavegabilidad; derechos y obligaciones del Estado de fabricación	18 de diciembre de 1975 18 de abril de 1976 12 de agosto de 1976

		de participar en ciertas investigaciones, derechos y prerrogativas del Estado que tenga un interés especial en un accidente por haber perecido en él alguno de sus nacionales; el sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (ADREP); que el investigador encargado informe a las autoridades de seguridad en la aviación, en caso necesario.	
6 5ª edición	Reunión departamental de investigación y prevención de accidentes (SIG/1974)	Acción de las palabras “en razón de sus calificaciones” en las definiciones de Asesor, Investigador encargado y Representante acreditado; nueva definición y especificaciones relativas al Estado explotador en el caso de aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas, responsabilidad del Estado de matrícula de enviar la notificación de accidentes cada vez que dicho Estado instituya la investigación; coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales; eliminación de la referencia al número de motores; nueva especificación para la publicación del informe final.	24 de noviembre de 1978 24 de marzo de 1979 26 de noviembre de 1981
7 6ª edición	Reunión Departamental de investigación y prevención de accidentes (AIG/1979)	Agregado, en la definición de accidente, de las lesiones causadas por partes de la aeronave o por el chorro de los reactores; reforzamiento de las especificaciones generales relativas a la realización de la investigación; reforzamiento de la disposición que trata	24 de noviembre de 1980 24 de marzo de 1981 26 de noviembre de 1981

		de la revelación de informes; reforzamiento de la disposición sobre consulta ene. Caso del informe final; supresión de la especificación relativa al “informe final resumido” y sus referencias; modificación de la disposición relativa al envío a al OACI del informe final; ampliación de la especificación sobre publicación del informe final o de documentos pertinentes; incorporación de un nuevo capítulo sobre medidas de prevención de accidentes; e inclusión de un nuevo adjunto sobre intercambio de informes finales entre los Estados y sobre una lista de informes finales disponibles para los Estados.	
8 7ª edición	Comisión de Aeronavegación	Adición, en la definición de lesión grave, del contacto con sustancias infecciosas y la exposición a radiaciones perjudiciales; nuevo adjunto relativo a la revelación de registros; cambios de redacción.	22 de enero de 1988 24 de marzo de 1981 26 de noviembre de 1981
9 8ª edición	Reunión departamental de investigación de accidentes (AIG/1992)	Cambio de título; definiciones nuevas o revisadas de causas, investigación, incidentes graves, Estado de diseño, Estado de fabricación y Estado del explotador; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a la aplicación y al objetivo de la investigación; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a las responsabilidades, derechos y	23 de marzo de 1994. 25 de julio de 1994. 10 de noviembre de 1994

		<p>prerrogativas del Estado de diseño y del Estado de fabricación; nuevas especificaciones concernientes a la notificación y la investigación de incidentes graves; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a la notificación de accidentes e incidentes graves; nueva especificación concerniente a la asistencia por parte de los Estados próximos a un accidente en aguas internacionales; nueva especificación concerniente a la independencia de toda actividad judicial o administrativa destinada a determinar la culpa o la responsabilidad proveniente de la investigación de un accidente; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a la utilización y a la lectura de los registradores de vuelo; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a las autopsias y a la coordinación con las autoridades judiciales; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a la revelación de registros y a la supresión de los adjuntos conexos; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a la responsabilidad de otros Estados de proporcionar información y sus derechos de participación; nueva especificación concerniente a la información orgánica y fortalecimiento de las especificaciones</p>	
--	--	---	--

		<p>concernientes a la participación del explotador; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a las prerrogativas de los representantes acreditados, y una nueva especificación concernientes a sus obligaciones; fortalecimiento de la especificación concerniente a la participación de Estados de los cuales han perecido o sufrido lesiones graves sus nacionales; fortalecimiento de las especificaciones concernientes al informe preliminar ADREP y al informe de daros sobre accidentes /incidentes; fortalecimiento de las especificaciones concernientes a la consulta, publicación y difusión del informe final; especificaciones nuevas y fortalecidas concernientes a las medidas para prevención de accidentes; nuevo inciso y modificaciones al formato del informe final en el Apéndice; cuadro de verificación actualizado para hacer notificaciones e informes en el Adjunto B; lista de ejemplos de incidentes graves incluida en un nuevo Adjunto D.</p>	
10 9ª edición	<p>Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) (1999)</p>	<p>Cambios de la notificación de un accidente o incidente grave y nuevas disposiciones para acusar recibo de la notificación; nuevas disposiciones para brindar detalles sobre mercancías peligrosas; ampliación de las disposiciones sobre responsabilidad para iniciar, realizar y delegar la</p>	<p>26 de febrero de 2001. 16 de julio de 2001. 1 de noviembre de 2001.</p>

		<p>investigación; nuevas disposiciones para exámenes médicos; alineación de los derechos y obligaciones del Estado de matrícula y el Estado del operados con los del Estado de diseño y el Estado de fabricación; fortalecimiento de las disposiciones sobre participación de los Estados que han sufrido muertes de sus ciudadanos; nuevo título para el Capítulo 6 que contiene las disposiciones relativas al Informe final; fortalecimiento del procedimiento de consulta e inclusión del explotador y del fabricante; nueva disposición para informes provisionales; nuevo título para el Capítulo 7 que contiene las disposiciones sobre notificación ADREP; fortalecimiento de las disposiciones sobre sistemas de notificación obligatoria de incidentes; nuevas disposiciones sobre sistemas de notificación voluntaria de incidentes y entorno no punitivo; fortalecimiento de las disposiciones sobre sistemas de base de datos, análisis de datos y medidas preventivas; nueva disposición sobre intercambio de información de seguridad operacional; actualización del Adjunto B; supresión del Adjunto C; nuevo adjunto sobre directrices sobre lectura y análisis de registradores de vuelo.</p>	
--	--	---	--

11	<p>Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG/1999);</p> <p>Comisión de Aeronavegación; Resolución A35-17 de la Asamblea</p>	<p>a) participación de otros Estados en las investigaciones;</p> <p>b) confidencialidad de las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas; y</p> <p>c) directriz jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.</p>	<p>3 de marzo de 2006</p> <p>17 de julio de 2006</p> <p>23 de noviembre de 2006</p>
12-A	Comisión de aeronavegación	Ampliación de algunos ejemplos y adición de incursiones en la pista clasificadas de gravedad A en la lista de incidentes graves que figura en el adjunto C.	<p>2 de marzo 2009</p> <p>20 de julio de 2009</p> <p>19 de noviembre 2009</p>
12- B	Comisión de aeronavegación	Adición de la definición de programa estatal de seguridad operacional; nuevas especificaciones relativas al establecimiento por los Estados de un programa estatal de seguridad operacional; refuerzo de las especificaciones relativas al establecimiento de un sistema de notificación voluntaria de incidentes, y de una base de datos sobre accidentes e incidentes; nueva recomendación sobre la supervisión de la aplicación de las medidas preventivas implantadas; y el marco para el programa estatal de seguridad operacional presentado como	<p>2 de marzo de 2009</p> <p>20 de julio de 2009</p> <p>18 de noviembre 2009</p>

<p>13 10ª edición</p>	<p>Reunión departamental sobre investigación y prevención de accidentes (AIG) de 2008</p>	<p>un nuevo adjunto F.</p> <p>Definiciones revisadas de accidente (para abarcar los sistemas de aeronaves no tripuladas), representante acreditado, causas, investigación, recomendación sobre seguridad operacional e incidente grave; una nueva especificación sobre la notificación a la OACI de los accidentes e incidentes graves que afectan a aviones de turboreactor de masa máxima menor o igual a 2250kg; supresión de la referencia al nombre del piloto en la notificación de accidentes e incidentes graves; inclusión de la posibilidad de delegar las investigaciones en organizaciones regionales de investigación de accidentes; una nueva disposición sobre la investigación de incidentes graves que afectan a las aeronaves de masa máxima superior a 2250 kg; ampliación de la disposición relativa a la extensión de las investigaciones a la luz de las lecciones que pueden aprenderse; consolidación de la disposición sobre independencia de las investigaciones respecto de toda actividad administrativa o judicial destinada a determinar la culpa o la responsabilidad; una nueva disposición relativa a la preparación de políticas y procedimientos documentados para las</p>	<p>22 de febrero 2010 12 de julio de 2010 18 de noviembre de 2010</p>
---------------------------	---	---	---

		<p>investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones administrativas o judiciales; ampliación de la especificación que atañe a la divulgación de los registros de imágenes de a bordo del puesto de pilotaje y sus transcripciones; una nueva disposición para impedir que se divulguen los nombres de las personas envueltas en accidentes e incidentes; disposición revisada en la que se trata la cuestión de la participación de los Estados en los que hubo ciudadanos muertos o heridos de gravedad; nueva especificación sobre la difusión de la información y el avance de la investigación; disposición revisada relativa a la necesidad de que el informe final se ponga a disposición del público; consolidación de la disposición sobre la difusión de una declaración provisional en cada aniversario del suceso; disposiciones revisadas que se refieren a las recomendaciones sobre seguridad operacional, en las que se incluye un plazo para llevar a cabo medidas; nuevas disposiciones sobre el control de las respuestas a las recomendaciones sobre seguridad operacional, así como sobre el seguimiento de las medidas tomadas; especificaciones revisadas del apéndice en lo que respecta al empleo del concepto de “causas” y/o “factores contribuyentes”; actualización de los</p>	
--	--	---	--

		cuadros de verificación para hacer notificaciones e informes del adjunto B; inclusión en el adjunto C de las fallas de turbomotores no contenidas como incidentes graves, nuevo adjunto G con orientación para determinar los daños de una aeronave.	
--	--	--	--

2.2. Contenido del Anexo 13.

El Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional¹¹ tiene como objetivo crear normas¹² y métodos internacionales recomendados para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

En lo que a este trabajo importa, dicho contenido puede resumirse de la forma siguiente:

2.1. Capítulo 1. Definiciones:

La primera definición de que se ocupa el anexo es de la de Accidente¹³, considerando como tal “todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

_Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- hallarse en la aeronave, o

11 Vid. Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Novena edición, Julio de 2001 incorpora las enmiendas 1 a 10 hasta 2001 y la enmienda n° 11 en 2006.

12 Norma: toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal, o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea Internacional y a la que, de acuerdo con el convenio, se ajustaran los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el artículo 38 del convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al consejo.

13 A partir de la inclusión de la enmienda n°13 (10edición) según aparece en el cuaderno de las enmiendas arriba citado, queda el accidente definido como “ todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo y se apaga su sistema de propulsión principal durante el cual: Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:- hallarse en la aeronave...”.

▪por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o por exposición directa al chorro de un reactor¹⁴”.

_La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

▪afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

▪que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado¹⁵,

_La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Subsiguientemente a estos tres puntos aparecen dos notas, a saber:

Nota 1. Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2. Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Investigación: proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

Incidente: todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Incidente grave¹⁶: incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

14 Se consideran lesiones mortales o graves aquellas que obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación.

15 Se consideran daños o roturas estructurales los fallos o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios, a daños en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave. Se ha introducido un adjunto G (orientación para determinar los daños de una aeronave), al Anexo 13 por la enmienda n°13, 2010.

16 A partir de la inclusión de la enmienda n°13 queda el Incidente grave definido como “un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal”.

Nota 1. La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2. Hay ejemplos de incidentes graves en el adjunto c¹⁷ del Anexo 13 y en el manual de notificación de accidentes/incidentes DOC9156.

2.2. Capítulo 2.

_Objetivo de la Investigación: el Objetivo de la Investigación es único, la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es pues el de determinar culpa o responsabilidad alguna.

2.3. Capítulo 5 (investigación)¹⁸.

Organización y realización de la investigación

Nota. El manual de investigación de accidentes de aviación DOC6920¹⁹ contiene texto de orientación para organización, realización y control de la investigación.

_Responsabilidad del Estado que realiza la Investigación: las autoridades encargadas de la investigación de los accidentes, gozarán de independencia para realizar la investigación así como de autoridad absoluta al llevarla a cabo, sin detrimento de lo dispuesto en este anexo. La investigación comprenderá los siguientes puntos:

- La recopilación, el registro y el análisis de toda la información disponible sobre el accidente o incidente;
- Si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad,
- De ser posible, la determinación de las causas; y
- La redacción del informe final²⁰.

5.4.1-Recomendación²¹: todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad debería ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones del presente anexo.

17 Lista de ejemplos de incidentes graves que no es exhaustiva y solo se proporciona como orientación respecto a definición de incidente grave entre ellos hay: cuasi colisión, impacto contra el suelo sin pérdida de control, incendio producido en la cabina de pasajeros etc.

18 La aplicación del capítulo 5 ha generado muchísimos datos muy importantes tanto para los investigadores técnicos como para los investigadores judiciales o administrativos que hay que tomar en consideración, se trata de las notificaciones de las enmiendas y definiciones de los Estados sobre la investigación (capítulo 5) que se publican como suplentes al Anexo 13.

19 se sustituye el manual 6920 por el 9756 en base a la enmienda n°13.

20 Se introduce un nuevo párrafo en base a la enmienda 13, “La autoridad encargada de la investigación de accidentes determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según las lecciones que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional2.

5.4.3- Recomendación: los Estados deberían asegurar que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este anexo tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora y no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

Nota1. La intención de esta recomendación puede lograrse mediante legislación, protocolo o acuerdos entre las autoridades encargadas de la investigación de accidentes y las autoridades judiciales.

_Coordinación (Autoridades judiciales): el Estado que realice la investigación reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador encargado²² y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, así como el examen e investigación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

Nota 2. Todo posible conflicto entre las autoridades que realicen la investigación y las judiciales, con relación a la de los registradores de vuelo y de sus datos, quizá pueda resolverse haciendo que un oficial de la Autoridad judicial lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia.

Nota 3²³. Todo posible conflicto entre las autoridades que realicen la investigación y las autoridades judiciales con respecto a la custodia de los restos de la aeronave, puede resolverse haciendo que un oficial de la autoridad judicial vaya con los restos de la aeronave al lugar del examen y esté presente en dicho examen cuando se requiere una modificación de la condición de los restos, manteniendo así su custodia.

_No divulgación de la información: según este punto, el Estado que lleve a cabo la investigación de un accidente o incidente aéreo, no dará a conocer la información siguiente para fines que no sean de la investigación de accidentes o incidentes, a menos

21 Se introduce un nuevo texto en base de la enmienda n°13” toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente anexo será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.

Nota- puede lograrse la separación si la investigación la realizan expertos de las autoridades estatales que se encargaran de la investigación de accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos lo realizaran otros expertos apropiados.

Probablemente será necesaria la coordinación, según lo indicado en 5.10 entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en 5.12”.

22 Investigador encargado es toda persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación, siendo posible asignar esta tarea a una comisión a otro órgano.

23 Introducida en base a la enmienda n° 13.

que las autoridades competentes en materia de administración de justicia de dicho Estado, determinen que la divulgación de tal información es más importante que las consecuencias adversas a nivel nacional e internacional que podría tener tal decisión para esa investigación, futuras investigaciones.

- a) Todas las declaraciones tomadas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
- b) Todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- c) La información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- d) Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas;
- e) Las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

Esa información se incluirá en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán²⁴.

2.4. Capítulo 6.

_Informe final: el Estado que realice la investigación deberá hacer público el informe final en el plazo más corto posible, y de ser posible, en el plazo de doce meses desde la fecha del suceso.

Para prevenir los accidentes y lograr la perfección de la seguridad operacional de la navegación aérea, el legislador internacional recomienda a los Estados establecer sistemas de notificación obligatoria de incidentes, a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional; y voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información que tal vez no sea captada por los sistemas de notificación obligatoria de incidentes²⁵.

24 La información citada anteriormente, que incluye la información facilitada voluntariamente por las personas entrevistadas durante la investigación de un accidente o incidente, podría utilizarse posteriormente fuera del caso en trámites disciplinarios, administrativos, civiles o penales. Si se divulga esa información, quizá no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad de los vuelos.

25 En el capítulo 8.3 aconseja a que los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información.

Nota1. Un entorno sin aplicación de sanciones es fundamental para la notificación voluntaria.

2.5. Apéndice.

_Formato del informe final:

- i) Título: El Informe final deberá llevar un título que comprenda el nombre del explotador, el fabricante, el modelo, las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave, el lugar y la fecha del accidente o incidente.
- ii) Sinopsis: A continuación del título, figura una sinopsis en la que se describe brevemente toda la información pertinente relativa a la notificación del accidente a las Autoridades nacionales y Autoridades extranjeras, identificación de las Autoridades encargadas de la investigación de accidentes y representación acreditada, organización y marcha de la investigación, Autoridad que expide el informe y fecha de publicación, breve resumen de las circunstancias que condujeron al accidente.
- iii) Cuerpo: el cuerpo del Informe final comprende los siguientes títulos principales:
 - a) información sobre los hechos;
 - b) análisis;
 - c) conclusiones;
 - d) recomendaciones sobre seguridad.

Respecto al contenido que hemos destacado del Anexo 13 y las cuestiones que pueden plantearse sobre el informe final, la relación entre la autoridad judicial y la autoridad de investigación técnica de los accidentes, los registradores, la no utilización del informe para establecer responsabilidades y culpas; Los manuales para la investigación y prevención de los accidentes se han interesado por resolver estos conflictos, acercándonos a la verdadera realidad. El por qué del objetivo de la investigación es el de prevenir y promover la seguridad aérea con la prohibición de establecer responsabilidades y culpas.

Del estudio de los mismos nos ocupamos en adelante.

3. Manual de prevención de accidentes. Doc. 9422.

En la reunión departamental sobre Prevención e Investigación de Accidentes celebrada en 1979, las autoridades aeronáuticas de numerosos Estados eran conscientes de la necesidad de intensificar las actividades destinadas a evitar los accidentes. En

Nota2. Se alienta a los Estados a facilitar y promover la notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad operacional de la aviación, armonizando sus leyes, Reglamentos y políticas aplicables, según sea necesario.

Nota4. El Adjunto E contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional

consecuencia, la OACI publicó un Manual de Prevención de Accidentes²⁶, su primera edición data del año 1984.

En este capítulo nos dedicaremos, a estudiar y destacar opiniones y consejos de los altos expertos en investigación, de todos los Estados participantes en la elaboración del manual, y a reseñar por qué, en el Anexo 13, se prohíbe establecer culpa y responsabilidad en la investigación de accidentes aéreos.

Si bien se adoptó este manual de aplicación a la investigación tanto de accidentes como de incidentes, su espíritu radicó (tal y como se observa a lo largo de su contenido), más bien en la investigación de incidentes aéreos, cuyo fundamento se encuentra en el Capítulo 8, Nota 3ª del Anexo 13, Prevención de Accidentes; “El Manual de Prevención de Accidentes (DOC 9422), contiene orientación relativa a los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatorios como voluntarios”. Veamos algunos puntos orientativos de su contenido:

—Respecto al objetivo de Prevención de Accidentes, “dicho sea en pocas palabras”, es evitar que se produzcan accidentes de aviación, lo cual, significa aumentar la confianza del público en la seguridad de los viajes por vía aérea, salvar vidas, ahorrar dinero y reducir el sufrimiento. Aunque esto pueda parecer evidente, es preciso remarcarlo claramente ya que este objetivo, en la vida real, a veces se pasa por alto en beneficio de otras consideraciones. Con frecuencia existe la tentación de agregar a este simple objetivo consideraciones jurídicas o de otro carácter, tales como culpa o responsabilidad. Si esto ocurre, se compromete la eficacia de los esfuerzos de prevención de accidentes.

A pesar de utilizar el concepto hombre, máquina y medioambiente como categorías amplias de peligro, una teoría popular sostiene que la mayoría de los accidentes o incidentes pueden atribuirse a un error humano en algún punto, que no es forzosamente cometido por la persona o la cosa que ha participado directamente en el suceso; por ejemplo, el hombre proyecta, construye y hace funcionar una máquina, producido un fallo en la máquina, este fallo es en realidad un fallo del hombre. De modo similar, el hombre no puede evitar ni eliminar los peligros ambientales conocidos, o bien, puede crear otros. En consecuencia, estos peligros en su totalidad pueden considerarse como defectos humanos y no como defectos ambientales. Por lo tanto, esta interpretación explica la amplia discrepancia en los porcentajes de accidentes atribuidos a fallos

26 Vid. Doc. 9422-AN/923 que contiene orientación relativa a los sistemas de notificación de incidentes, tanto obligatoria como voluntaria.

humanos, notificados por diferentes Estados. Generalmente estos accidentes van desde un 50 % hasta cerca de un 90 %.

Después de un accidente, los requisitos legales de ciertos Estados pueden requerir tanto una investigación técnica como una encuesta judicial. La investigación técnica normalmente se llevará a cabo de acuerdo con los objetivos de la investigación establecidos en el Anexo 13, “El objetivo fundamental de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes”, el propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad. Por otro lado, el objetivo de una encuesta judicial con frecuencia es la atribución de culpa o responsabilidad. Si se atribuye la culpa durante la investigación de un accidente/incidente, es comprensible que los que se vean envueltos se muestren reacios a revelar información que podría acarrear sanciones sobre ellos o sobre sus compañeros. A su vez, esto puede hacer que algunos peligros, o todos ellos, queden sin ser determinados. Como las sanciones son inapropiadas en el caso de errores o de faltas no intencionales, deberían aplicarse otras medidas conductivas tales como entrenamiento, motivación, etc. Esas medidas crean un clima de franqueza, despiertan la conciencia en cuanto a seguridad se refiere y alientan la notificación del peligro.

La Prevención de Accidentes, tal y como se trata en este manual, comprende el siguiente proceso:

- El descubrimiento de peligros;
- La evaluación de peligros;
- La formulación de propuestas para eliminar o evitar los peligros;
- La notificación de los peligros al organismo pertinente;
- El estudio de las respuestas;
- La evaluación de los resultados;
- El fomento de la seguridad.

_Sobre los principios de notificación de incidentes, “confianza”: las personas que notifican incidentes deben estar en situación de confiar en la organización receptora y en que toda información que proporcionen no se utilice contra ellos, si no existe esta confianza, las personas se mostrarán reacias a notificar sus propios errores y otros casos de peligros de que tengan noticia. Para que un sistema de notificación de incidentes cumpla su objetivo, es preciso concebirlo como un sistema no punitivo en lo tocante a los errores no intencionales. Por otro lado, la mayoría de las personas esperan que un

sistema de notificación de incidentes exima los actos delictivos o las violaciones deliberadas, de la intervención judicial o de las medidas disciplinarias.

_En una investigación de accidentes, es indispensable preparar sin demora un análisis claro y preciso de los factores pertinentes. Posteriormente, la investigación deberá concentrarse en las medidas eficaces de producción que se enuncian en el Anexo 13. Esto se aplica en particular a las autoridades gubernamentales y a los explotadores. Si la investigación se aparta de la “persecución del culpable” y dirige sus esfuerzos hacia las medidas eficaces de prevención, se fomentará la cooperación de entre los que han participado en el accidente, facilitando de este modo el descubrimiento de las verdaderas causas del mismo. Se hace hincapié en que el objetivo a corto plazo de hallar alguien culpable o responsable de un accidente va en perjuicio del objetivo a largo plazo de prevención de accidentes.

_Por definición, un accidente implica por lo menos lesiones graves o daños importantes a la aeronave. Por consiguiente, existe la posibilidad de que un accidente motive un proceso jurídico. Como autoridad oficial en el accidente, con frecuencia se considera al investigador como una fuente útil para obtener información con la cual establecer la culpabilidad ante los tribunales. En consecuencia, los testigos y otras personas que han participado directa o indirectamente en un accidente pueden sentirse inclinados a callar ciertas informaciones ante el investigador, evitando de ese modo que se comprenda plenamente lo que ha sucedido; particularmente en lo tocante a los elementos humanos que han intervenido. Aunque el Anexo 13 establece claramente que el objeto de la investigación del accidente es la prevención de los accidentes y no la determinación de culpa ni responsabilidad, en realidad esta distinción no está suficientemente aclarada.

_Los registradores de datos de vuelo (FDR) y de conversaciones en el puesto de pilotaje (CVR), se instalaron inicialmente para asistir a los investigadores en la determinación de las causas de los accidentes, particularmente de los accidentes catastróficos de aeronaves de gran envergadura. En algunos Estados, los grupos profesionales, por ejemplo, de los pilotos y controladores de tránsito aéreo, aceptaron el principio de que la instalación de esos registradores representarían una ventaja importante para la industria aeronáutica al contribuir a la determinación de las causas de los accidentes, en consecuencia, acordaron utilizarlos siempre que se obtuvieran y respetaran las debidas garantías por parte de los organismos operacionales y administrativos, por los cuales se evita la adopción de medidas disciplinarias a base de

la de los registradores, salvo que pudiera probarse negligencia culpable o abandono de las obligaciones. Últimamente, la utilización de registradores de datos de vuelo para fines que no sean de investigación de accidentes ha creado dificultades entre ciertos grupos profesionales y ciertos gobiernos. Por esta razón, en los Estados en que corresponde la utilización de registradores de datos de vuelo para investigaciones de incidentes o para otros fines, son necesarios acuerdos formales entre las partes interesadas.

_En el Anexo 13 se recomienda proteger la información obtenida de esos dispositivos. Con todo, en muchos Estados, las leyes sobre libertad de información y los procedimientos legales normales pueden tener como consecuencia que se utilice esa información para otros fines. Sin embargo, debe hacerse todo lo posible para preservar esta fuente especial de información sobre prevención de accidentes.

_Los registradores automáticos que se instalan en los sistemas de control del tránsito aéreo y de comunicaciones con el propósito de utilizarlos principalmente para la investigación de accidentes pueden emplearse también como verificadores de los procedimientos operacionales.

Decir que la información seleccionada del manual fue redactada de forma general. De su desarrollo y aclaración se ha ocupado el DOC. 6920, (manual de investigación de accidentes de aviación) punto de estudio del siguiente apartado.

4. Manual de investigación de los accidentes de aviación Doc. 6920²⁷.

Antecedentes. El Manual de Investigación de Accidentes de Aviación se realizó por primera vez en 1949 y fue ampliamente aceptado en el mundo aeronáutico. Para satisfacer la continua demanda, en 1951 se publicó una segunda edición. Más tarde, en 1959 fue publicada la tercera edición, se revisó enteramente el texto anterior para su actualización y para que estuviese en consonancia con los conocimientos técnicos del momento.

La II conferencia del Departamento de Investigación de Accidentes celebrada en Montreal en enero de 1965, recomendó que se revisara el Manual entonces existente para añadir textos de orientación que facilitasen la investigación de accidentes ocurridos a las grandes aeronaves modernas, y para lograr su ordenación lógica y ponderada, la redacción del presente manual se ajusta al máximo al Anexo 13, de forma que facilite la misión de los investigadores y proporcione orientación práctica a quienes integren los

²⁷ Va a ser sustituido y desarrollado por el DOC 9756, parte II, en adelante estudiaremos.

equipos técnicos que participen en las investigaciones que se realicen en sus propios países o en cualquier otro Estado contratante. Es de esperar que el Manual les permita ceñirse a un método y organización uniformes de la investigación, que sean conocidos y comprendidos en el plano internacional.

Finalidad. El propósito fundamental de la realización de una encuesta sobre un accidente de aviación es el de determinar los hechos, condiciones y circunstancias pertinentes con miras a establecer la causa probable del mismo, lo que servirá para que puedan ser tomadas las medidas apropiadas tendentes a evitar la repetición del accidente y de los factores que lo hicieron posible. Otro propósito igualmente importante es el de determinar los hechos, condiciones y circunstancias referentes a la supervivencia o no, de los ocupantes de la aeronave, ya en idoneidad de ésta para el aterrizaje violento.

La encuesta referente a un accidente de aviación no debiera tener carácter acusatorio puesto que su fin no es sino el de adoptar medidas correctivas y no punitivas; por las mismas razones, la determinación de culpa o de responsabilidad no debiera estar incluida entre los cometidos de las autoridades encargadas de la investigación de los accidentes de aviación, ya que esta función, normalmente constituye una prerrogativa de las autoridades judiciales del Estado interesado. No obstante, es inevitable que a veces se revele claramente que hubo actos u omisiones por parte de determinadas personas o entidades, y en tales casos, quienes realicen la encuesta tienen el deber de mencionarlos. Toda declaración de este tipo no debe alterar la finalidad de la investigación de los accidentes de aviación, ya que es primordial señalar las causas del accidente y no quiénes fueron los causantes, esto último incumbe a otros.

Orden de la investigación de los Accidentes de Aviación. Tal y como está señalado en el manual, contiene: información sobre notificación de accidentes; organización de la investigación (el investigador; amplitud y alcance de la investigación); la investigación (primeras medidas a tomar en el lugar del accidente); iniciación del examen de los restos de la aeronave; estudio del aspecto operacional; registradores de vuelo; investigación de las estructuras; examen del sistema motopropulsor; investigación de las instalaciones de a bordo; estudio de los aspectos de mantenimiento; investigación de los factores humanos; estudio de la evacuación, búsqueda, salvamento y extinción del incendio; investigación de los sabotajes por explosivos. Todo ello para la realización de los informes, cuyo objetivo es la prevención de accidentes.

Si se considera este manual con más de 300 páginas, una obra para complementar la instrucción teórica y práctica debidamente organizada y dirigida por el investigador, y el

descubrimiento de que los elementos de consultar contenidos en el manual le sean de considerable utilidad, para la prevención de accidentes y el fomento de la seguridad aérea. No obstante y en relación con las cuestiones que se plantean a lo largo de este trabajo, ¿es útil la información contenida en el manual sobre los registradores de vuelo y los informes?

Según los redactores del manual, la expresión “registradores de vuelo”, comprende dos tipos independientes y distintos de registradores de a bordo, es decir, el registrador de los datos de vuelo, y el registrador de la voz en el puesto de pilotaje. Las lecturas de estos dos registradores deben sincronizarse para que sean de la máxima utilidad en la investigación del accidente.

El registrador de los datos de vuelo, frecuentemente denominado “registrador de vuelo”, es un aparato para registrar, en función del tiempo, los valores de determinados parámetros de vuelo básico y definido. Los registradores de datos de vuelo no eliminan la investigación del accidente, sino que constituyen otra fuente de información de la que puede disponer el investigador. Está reconocida extensamente su utilidad en la investigación de los accidentes de aviación. El registrador de datos de vuelo tiene como finalidad primordial procurar suficiente información que permita al investigador de accidentes reconstruir en tres dimensiones la trayectoria de vuelo del avión, para determinar la actitud del avión en la reconstrucción del vuelo, y evaluar las fuerzas que actuaron sobre el avión y motivaron su trayectoria y final de vuelo.

Actualmente se utilizan tres tipos básicos de registradores de datos de vuelo: los de grabación en cinta metálica, los fotográficos y los electromagnéticos. La etapa de lectura tiene por objeto proporcionar una reproducción numérica precisa de los parámetros registrados, ya sea gráficamente o en forma numérica, tabulada. Para efectuar la lectura de datos es necesario disponer del equipo de lectura apropiado. Quizás, permitir que la grabación se envíe a algún lugar que no esté bajo la jurisdicción del Estado que realiza la investigación, supone encargar al representante acreditado del Estado en que pueda hacerse la lectura, que se asegure de que se conceden la prioridad y seguridad apropiadas para conseguir la lectura en cuestión.

El registrador de voz consiste en un aparato para registrar las conversaciones de la tripulación en el puesto de pilotaje, las intercomunicaciones, las difusiones por la red de altavoces (P. A.), y las comunicaciones radiotelefónicas. La finalidad principal del registrador de voz en el puesto de pilotaje es proporcionar al investigador de accidentes, información directa de las observaciones y evaluaciones que hacen los tripulantes, de

las condiciones de a bordo, y de los procedimientos por ellos empleados para tratar de hacer frente a la situación de emergencia en que se hallan. Aquí, la fase de lectura tiene por objeto proporcionar una transcripción escrita lo más precisa posible de las palabras y sonidos registrados en la banda. Para lograrlo, es necesario emplear un aparato especial de repetición diseñado (generalmente por el constructor), para reproducir sonidos grabados en el registrador de voz en el puesto de pilotaje. Como en algunos casos el investigador no dispondrá de este equipo, quizás sea necesario permitir el traslado del registro fuera de la jurisdicción del Estado que realiza la investigación, con objeto de obtener por lo menos, la lectura inicial de lo en él grabado, al igual que en el caso del registrador de datos de vuelo.

Informes. Los diversos informes que pueden requerirse para cualquier suceso son:

- _El informe preliminar;
- _El informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación;
- _El informe final;
- _El informe final resumido.

a) Informe Preliminar: normalmente es dentro de las tres o cuatro primeras semanas de la investigación cuando se dispone de información básica sobre los hechos y circunstancias acaecidos en el accidente. De acuerdo con el Anexo 13, el informe preliminar ha de ser enviado por el Estado que lleva a cabo la investigación.

A (ESTADOS/ OACI)	Correspondiente A (Categorías de aeronaves)	Anexo 13 Referencia
Estado de matrícula (o del suceso). Estado de fabricación.	Multimotoras de más de 5700 Kg.	6.1
Estado que suministra información. OACI.	Multimotoras entre 5700 y 2250 Kg.	6.2
Estado de Matrícula (o del suceso) Estado de fabricación. Estado que suministra información.	Multimotoras de 2250 Kg. o menos, y, monomotores (si hay entrañados aspectos de aeronavegabilidad o de interés)	6.3

El informe preliminar se enviará a todas las Partes interesadas dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que tenga lugar el accidente.

b) Informe de Datos sobre Accidentes/ Incidentes de aviación: Cuando la investigación se ha terminado y el informe final ha sido aprobado por la Autoridad competente del

Estado que lleva a cabo la investigación, el informe de datos sobre accidentes/incidentes ha de presentarse inmediatamente. El objetivo de este informe es el de suministrar un método simple y normalizado para la notificación de información precisa y completa sobre el accidente. De acuerdo con el Anexo 13, este informe ha de ser enviado por el Estado que lleva a cabo la investigación a la OACI. Si un Estado reactualiza una investigación, la información, previamente notificada, deberá corregirse mediante un nuevo informe.

c) Informe Final: el informe final es una síntesis del informe del investigador encargado. Contiene los hechos que se han hecho patentes junto con la información que los corrobora dimanante de la investigación y el análisis realizado. Consta de cinco secciones principales:

Sección Primera:

1. Reseña del vuelo: usualmente se indicará el número de vuelo, el tipo de la operación, el punto de salida y la hora de ésta, el punto de aterrizaje previsto, a ello seguirá una descripción de los hechos que llevaron al accidente, incluyendo la información facilitada a la tripulación y la planificación del vuelo, la salida, los detalles de la navegación, las comunicaciones importantes, etc. También se debería indicar la situación del lugar del siniestro (altitud y longitud), elevación, hora del accidente, GMT, indicación de si tuvo lugar de día o de noche.

2. Lesiones a personas: la tabla, que se complementa con números, será la siguiente:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros
Mortales			
Graves			
Leves/ Ilesos			

3. Daños sufridos por la aeronave: Es suficiente con una breve exposición de los daños sufridos por la aeronave en el accidente, (destruida, con daños graves, con ligeros desperfectos, intacta).

4. Otros daños: una breve descripción de los daños sufridos por objetos distintos a la aeronave, tales como edificios, instalaciones de luces de aproximación, etc.

5. Información sobre la tripulación: se realizará una descripción de los títulos de competencia, experiencia e historial de cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, nombres y edad, validez y tipo de licencia, habilitaciones, experiencia de vuelo,

experiencia en la ruta o en el aeródromo directamente relacionado con el accidente, períodos de servicio y descanso, historial médico de importancia así como reconocimientos médicos, etc.

6. Información sobre la aeronave: tipo de aeronave, número de serie, fecha de fabricación, marcas de matrícula, nombre y dirección de propietario, certificado de matrícula y su validez, registro de mantenimiento (fecha y hora en la que se efectúa el mantenimiento y el período de validez), tipo y modelo de motor, historial de la célula (total de horas voladas desde que se fabricó, desde la última revisión, y desde la última inspección periódica), historial de los accesorios, defectos, carga de la aeronave (peso bruto de la aeronave, distribución de la carga en relación con los límites autorizados para el vuelo y en el momento del accidente, etc.

7. Información meteorológica: pronóstico meteorológico, observaciones meteorológicas en el momento y el lugar del siniestro, condiciones meteorológicas reinantes en la ruta de vuelo, situación sinóptica del tiempo, condiciones de la luz natural en el momento del accidente (día, crepúsculo, noche, luz de la luna...).

8. Ayudas para la navegación: información pertinente sobre la disponibilidad de instalaciones para la navegación, PAR, ILS, VOR, DME, etc., detalles de los mapas, cartas, cartas de aproximación, registro de radar, etc.

9. Comunicaciones: descripción de las instalaciones de comunicaciones disponibles para la aeronave y su eficacia, se deberán incluir las comunicaciones del controlador de tránsito aéreo y otras pertinentes a las circunstancias del accidente, haciendo referencia al cuaderno de comunicaciones o a la transcripción de las grabaciones.

10. Información sobre el aeródromo: cuando el accidente se ha producido durante la fase del despegue o del aterrizaje (longitud de la pista, obstáculos, condiciones de la pista...).

11. Registradores de vuelo: es necesario proporcionar información pertinente sobre el Estado de los dos registradores, normalmente no se incluyen en este inciso las lecturas de los registradores de vuelo que se adjunta al informe de la sección 5ª según el manual.

12. Información sobre los restos y sobre el choque: supone una descripción de la distribución de los restos incluyendo la orientación de la trayectoria seguida al chocar, ubicación de la huella del impacto sobre el terreno, árboles, edificio, detalles de los

aspectos técnicos (incluidos todos los fallos del material observado, con indicación de si dichos fallos ocurrieron antes o después de tener lugar el choque).

13. Información médica y patológica: consiste en la indicación de los aspectos humanos que hayan podido influir, descripción de los hechos de naturaleza médica de importancia sobre la investigación técnica tales como la posición de la aeronave al chocar, la relación entre las lesiones o los efectos patológicos y el tipo de asiento, rotura de la estructura de la aeronave, inhalación de humo, indicación de los resultados de la autopsia y del examen patológico.

14. Incendio: supone proporcionar información sobre las causas del incendio si tuvo lugar.

15. Supervivientes: es una breve descripción de la búsqueda, evacuación y salvamento, lugar en el que se hallaba la tripulación y los pasajeros en relación de las heridas sufridas, etc.

16. Ensayos e investigaciones: es una descripción de la naturaleza de todo ensayo o investigación llevada a cabo en relación con el accidente e indicación de los resultados.

17. Información adicional: supone la indicación de los hechos necesarios, y que no estén incluidos en los incisos anteriores, sobre los que puedan hacerse comentarios apropiados, y de los que se puedan extraer conclusiones necesarias para ilustrar, en perspectiva, los factores causantes del accidente.

18. Nuevas técnicas de investigación: es una indicación breve del motivo para la utilización de las nuevas técnicas en la investigación.

Sección segunda:

Análisis: el análisis deberá revisar y evaluar los hechos y elaborar las circunstancias y sucesos relacionados con el accidente investigado. Esto llevará a la formulación de hipótesis, que podrán comentarse y corroborarse con los antecedentes de los hechos reunidos durante la investigación. Es importante explicar por qué determinada hipótesis ha sido rechazada y justificar la validez de las hipótesis restantes. Cuando se llega a una conclusión que es más bien la expresión de una opinión que una conclusión irrefutable, esto debe indicarse con toda claridad. No debería haber vacilación en expresar que se trata de una causa indeterminada, si las pruebas son insuficientes para considerar como positiva o probable determinada causa. No obstante, en estas circunstancias debe darse una indicación de la explicación más probable.

Sección tercera:

Conclusiones: es corriente informar siempre sobre ciertos aspectos.

1. Resultados:

- la formación y la experiencia de la tripulación;
- la documentación de la aeronave;
- la aeronavegabilidad de la aeronave;
- la operación de carga de la aeronave;
- si hubo o no fallo de la aeronave con anterioridad al accidente;
- si los mandos elevadores no funcionaron;
- si la fatiga no afectó al piloto;
- si no se supiera si era el piloto al mando o el copiloto quien maniobraba los mandos de la aeronave.

2. Causas: la indicación de las causas debería consistir en una declaración de los motivos por los cuales ocurrió el accidente y no en una descripción abreviada de las circunstancias que lo rodearon.

Sección cuarta:

Recomendaciones sobre seguridad: incluye toda recomendación sobre seguridad que se haga para fines de prevención de accidentes.

Sección quinta:

Apéndices: incluyen, según sea apropiado, toda información pertinente que se considere necesaria para la comprensión del informe.

d) Informe final resumido: usualmente no es práctico enviar los informes de accidentes de aviación a todos los Estados contratantes, debido a sus proporciones voluminosas, particularmente cuando contiene detalles que no son esenciales para comprender el accidente de que se trate así como sus causas. Por ello, es necesario que los Estados contratantes que no estén directamente afectados por la investigación del accidente, reciban un resumen del informe en cuestión que contenga únicamente la información pertinente. De conformidad con las especificaciones del Anexo 13, capítulo 6, el Estado que ha realizado la investigación sobre un accidente, dondequiera que éste haya tenido lugar, habrá de presentar un resumen del informe final a la OACI.

5. Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación. Doc. 9756 AN/965 ICAO.

El Manual que se publica en cuatro partes, procura proporcionar información y orientación a los Estados acerca de los procedimientos, métodos y maneras, que pueden emplearse en las investigaciones de accidentes de aeronaves.

PARTE I. ORGANIZACIÓN Y PLANIFICACION, 1º EDI, 2000, DOC 9756 AN/965 ICAO.

El Manual recomienda a las entidades de investigación de accidentes, preparar los procesos reglamentarios con el fin de establecer todos los tipos de intervención y la responsabilidad de cada agente interviniente en los accidentes aéreos, tales como los bomberos, protección civil, gendarmería, policía, agentes de salud, etc.

PARTE II. PROCEDIMIENTOS Y LISTAS DE VERIFICACIÓN, 1º edi. 2012, OACI.

Se ha adoptado el manual 9756, parte II para sustituir al DOC6920 que irá enmendado periódicamente, introduciendo las nuevas recomendaciones sobre seguridad operacional, de su contenido es de interés destacar su capítulo 4 (investigación de accidentes importantes), párrafo 4.3 (protección de la documentación²⁸), inciso 4.3.2 “el explotador, la instalación de mantenimiento, los servicios de tránsito aéreo y los proveedores de servicios aeroportuarios, las administraciones de Aviación Civil y los servicios meteorológicos constituyen ejemplos de entidades con las que se debería entrar en contacto tan pronto como sea posible para recoger y proteger los documentos necesarios para la investigación. Normalmente, el investigador encargado o una persona por él delegada se pondrá en contacto con las organizaciones correspondientes, preferiblemente por teléfono, correo electrónico u otro medio adecuado, para pedir que se protejan los documentos y registros requeridos”.

PARTE III. INVESTIGACIÓN, edi. 2011, OACI (versión inglesa)

Parte importante que facilita a los investigadores técnicos recomendaciones actualizadas sobre la organización de la investigación, la recopilación de las informaciones pertinentes para el buen desarrollo de una perfecta investigación, y el análisis de los mismos.

PARTE IV. MANUAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN, REDACCIÓN DE INFORMES, 1º edi. 2003, DOC 9756AN/965, ICAO.

Página IV-1-19:

28 En la lista de verificación de actividades y la guía para investigadores, de accidentes importantes que constituyen apéndices del manual, figura más orientación sobre la documentación típica que ha de recogerse.

5: Tono de expresión

5.1: Culpa o responsabilidad jurídica

5.1.1: El Anexo 13 indica que no es el objetivo de la investigación asignar culpa o responsabilidad jurídica, no obstante, la culpa o la responsabilidad jurídica pueden a veces inferirse de las conclusiones, de ser así, es esencial que se presenten claramente en el informe todas las causas establecidas. Hacerlo de otro modo pondría en peligro el objetivo de la investigación que es la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

5.1.2: Han de evitarse palabras o frases que tengan connotaciones de culpa, por ejemplo utilícese la enunciación “el explotador no notificó”, en lugar de “el explotador dijo de notificar”. Un investigador no debería redactar, desde la perspectiva de una persona encargada de imponer la reglamentación (persona a la que le interesa saber si dejaron de cumplirse las normas y la reglamentación), ni desde la perspectiva de un administrador de empresa cuyo objetivo pudiera ser el de determinar si ha habido motivos para aplicar sanciones o para instaurar un proceso legal.

5.2: Contravenir la reglamentación y las órdenes.

5.2.1: El apartarse de las normas de cumplimiento de la reglamentación y de los procedimientos, debería indicarse claramente si es pertinente al accidente; debería describirse con suficiente detalle la índole de la reglamentación y la amplitud con la que hubo una desviación a fin de explicar la repercusión de esta desviación en la seguridad. Además, en el análisis deberían explicarse los motivos por los que el apartarse de las normas creó un peligro.

5.2.2: Para que una contravención se incluya como causa debería ser obvio que se ha cumplido con la reglamentación, o que aplicándose el procedimiento podría haberse evitado el accidente o disminuido sus consecuencias.

5.3: Sufrimientos humanos

El redactor debe reconocer que hay sufrimientos de seres humanos asociados a un accidente, por lo que ha de utilizar un idioma respetuoso y discreto en el informe. Si debe comunicarse información confidencial y sensible, por corresponder a las causas y deficiencias en materia de seguridad, esto debería notificarse con la delicadeza debida.

6. Circular 240-an/144. Compendio sobre factores humanos nº 7. Investigación de factores humanos en accidentes e incidentes. ICAO, 1993.

PAGINA 13. CONCLUSION

1.27: Un accidente o un incidente no es únicamente el resultado de una medida adoptada por una persona. La posibilidad de un accidente se desarrolla cuando las acciones humanas y los fallos latentes presentes dentro de una organización del sistema de transporte aéreo, interactúan de manera que quebrantan todas las defensas.

1.28: La finalidad de investigar los factores humanos es identificar qué acciones dan lugar a que se quebranten las defensas y se produzcan los accidentes; Esto exige determinar los fallos latentes presentes en todos los niveles de la organización (incluidos los niveles superiores de gerencia), y del sistema de aviación del que forman parte. Ni que decir que es igualmente importante determinar el modo en que esas acciones peligrosas podrían haber sido impedidas. No podemos impedir a los seres humanos cometer errores pero podemos reducir la frecuencia de los mismos y limitar sus consecuencias. Esta es la esencia de las actividades de prevención, lo que subraya la importancia de la investigación y notificación de los accidentes e incidentes.

CAPITULO 3. NOTIFICACIÓN Y ACCIÓN PREVENTIVA

P 29: Antes de redactar el informe, el investigador deberá considerar quiénes lo leerán. Los informes de accidentes/incidentes están destinados a una variedad de lectores y cada lector lee el informe desde una perspectiva diferente. Los lectores de la industria leerán el informe para asegurarse de que es correcto desde el punto de vista técnico. Los que están involucrados directamente en el suceso se preocuparán de su propia responsabilidad; el público viajero querrá asegurarse de que los problemas han sido identificados y que alguien se está ocupando de los mismos; los medios de comunicación querrán extraer los elementos más sensacionalistas; y los litigantes procurarán determinar quién es el responsable. Al redactar el informe el investigador debería tener en cuenta las diferentes motivaciones esforzándose por mantener la exactitud técnica pero asegurándose de que el lenguaje empleado pueda ser entendido por la persona común y que las declaraciones de culpabilidad o responsabilidad se evitan.

En el apéndice 1, p. 39-46 (aparecen las causas y factores que debe tener en cuenta el investigador, relacionados con la experiencia del piloto, instrucción del piloto, interfaz elemento humano-equipo, interfaz elemento humano-medio ambiente, interfaz elemento humano-soporte lógico, empleado gerencia, interfaz elemento humano-elemento humano que puede provocar incidentes graves o accidentes).

7. Otros documentos.

Entre otros documentos relativos a la investigación de los accidentes se encuentran: la Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación, Cir. 298, AN/172, abril de 2003, ICAO; El Manual sobre Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes e Incidentes, DOC 9946 AN/481, 1ª edi. 2011 OACI (primer manual de la OACI que ofrece orientación respecto a adoptar una estrategia para establecer RAIO (REGIONAL ACCIDENTS INVESTIGATION ORGANIZATION²⁹), con el fin de eliminar la duplicidad de esfuerzos al mancomunar recursos humanos, técnicos, y financieros, lograr economías de escala que conduzcan a la eficacia y eficiencia; demostrar como organización regional responsable más solidaridad regional, permitir que las investigaciones en la región adquieran experiencia más rápidamente; facilitar la contratación y retención de investigadores por los Estados, ayudar a lograr la independencia de los investigadores. El Manual de Políticas y Procedimientos de Investigación de Accidentes e Incidentes, DOC9962 AN/482, 1º edi. 2011 OACI, que contiene las políticas y los procedimientos de la autoridad encargada de la investigación de accidentes para la investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil, que ocurran en el territorio del lugar del accidente. La Circular, Cir. 315, sobre riesgos en los lugares de accidentes de aviación.

Si es ésta la voluntad del legislador internacional para establecer las normas y recomendaciones sobre investigación de accidentes aéreos, ¿cómo será la voluntad del legislador comunitario?

CAPITULO SEGUNDO. LA LEGISLACIÓN EUROPEA Y EL PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES AÉREOS.

1. Directiva del Consejo de 16/12/1980 relativa a la futura cooperación y a la ayuda de los estados miembros en las investigaciones sobre accidentes de aeronaves, (L 375/32(31/12/1980).

El primer texto europeo, que cuenta con cuatro artículos, trató sólo de elaborar el marco jurídico para la colaboración, la ayuda entre los Estados en casos de accidentes aéreos, facilitar las instalaciones, expertos especializados, equipamientos, proceder al

29 Tal como la agencia de investigación de accidentes del grupo del acuerdo BANJUL (BAGAIA), el comité interestatal de aviación que representa a Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Federación Rusa, Georgia, Kazajistán, existen también proyectos similares en Centro-América.

examen técnico de los restos, evaluar las indicaciones de aparatos de registro de parámetros de vuelo y de las comunicaciones verbales, basándose en que los Estados no pueden tener a su disposición, de forma permanente, el personal experimentado y las instalaciones técnicas necesarias para realizar investigaciones sobre accidentes graves con fines de prevención. Dicho texto no se ha esforzado, hasta 1994, por adoptar reglas específicas relacionadas con la investigación técnica de los accidentes, los procesos, los conflictos derivados de ellos.

2. Directiva 94/56/CE del Consejo de 21/11/1994 por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil (L319/14,12/12/1994).

La exposición de motivos, considera que la realización diligente de las investigaciones técnicas sobre los accidentes e incidentes de la Aviación Civil es el método necesario para mejorar la seguridad aérea contribuyendo a la prevención de tales accidentes e incidentes. Para la prevención de accidentes es importante que se hagan públicas, en el plazo más breve posible, las conclusiones de las investigaciones de accidentes. El único objetivo de la investigación técnica ha de ser el de extraer enseñanzas que puedan prevenir accidentes e incidentes, y en consecuencia, el análisis del suceso, las conclusiones y recomendaciones de seguridad formuladas, no deberán estar encaminadas a establecer o evaluar responsabilidades.

Adoptada la Directiva, cuenta con trece artículos y un anexo, dentro de su contenido y por lo que se relaciona con este trabajo destacamos los fundamentos siguientes:

_La Directiva se aplica a las investigaciones sobre accidentes e incidentes de Aviación Civil que se produzcan en el territorio de la Comunidad, teniendo en cuenta las obligaciones internacionales de los Estados miembros; fuera del territorio de la Comunidad, cuando se vean involucradas aeronaves registradas en un Estado miembro.

_El objeto de la Directiva es el de mejorar la seguridad aérea facilitando la realización diligente de investigaciones técnicas cuyo único objetivo sea la prevención de futuros accidentes e incidentes.

Como definiciones encontramos las siguientes:

_Accidente: es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que una persona entre a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas

que hayan penetrado en el aparato, con esa intención, hayan desembarcado, durante el cual:

1. Una persona sufra lesiones mortales o graves, consecuencia de hallarse:
 - en la aeronave
 - en contacto directo con alguna parte de la aeronave entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - en exposición directa al chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y a la tripulación; o
2. La aeronave sufra daños o roturas estructurales:
 - que alteren sus características de resistencia estructural, de performance, o sus características de vuelo, y
3. La aeronave desaparezca o sea totalmente inaccesible.

_Causas: las acciones, omisiones, acontecimientos o condiciones, o cualquier combinación de estos factores que hayan determinado el accidente o incidente.

_Investigación: se investigarán también las actividades realizadas con el propósito de prevenir los accidentes e incidentes; estas actividades comprenden la reunión y análisis de la información, la elaboración de conclusiones, la determinación de las causas, y cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad.

_Registrador de vuelo: es cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Por su parte, el artículo 6 expresa que “1. Cada Estado miembro deberá responsabilizarse de que las investigaciones técnicas sean realizadas por una entidad o un organismo aeronáutico civil permanente o controlado por dicho órgano o entidad. El organismo o la entidad deberá ser independiente desde el punto de vista funcional, especialmente de las autoridades aeronáuticas nacionales responsables de la navegabilidad, la certificación, las operaciones de vuelo, el mantenimiento, la concesión de licencias, el control de tráfico aéreo o de la explotación de los aeropuertos, y en general, de cualquier otra parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la misión que se le haya confiado. 2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las actividades confiadas a la entidad u organismo investigador podrán incluir la reunión y el análisis de datos relacionados con la seguridad aérea, en particular con fines de

prevención, siempre que estas actividades no menoscaben su independencia ni impliquen por su parte, responsabilidad alguna de orden reglamentario o administrativo o en materia de normas”.

_ Informes sobre accidentes: el artículo 7 indica que “1. Al término de toda investigación sobre un accidente se elaborará un informe de forma adecuada al tipo y gravedad del accidente. Este informe deberá señalar el objetivo exclusivo de la investigación mencionado en el artículo 1, e incluir, en su caso, recomendaciones sobre seguridad. 2. La entidad o el organismo investigador deberá hacer público el informe final sobre el accidente en el más breve plazo posible, y procurará si es posible, que éste no sea superior a doce meses a partir de la fecha en la que se produjo el accidente.

_ Por último, el artículo 10, redundando de nuevo en el objeto y fin del informe, nos dice que las recomendaciones sobre seguridad no supondrán en ningún caso, presunción de culpa o responsabilidad en relación con un accidente o incidente.

En relación a la obligación de los Estados de armonizar sus leyes nacionales de conformidad con la Directiva sobre Investigación de los Accidentes Aéreos anteriormente estudiada, es de interés, señalar aquí que la Comisión de las Comunidades Europeas interpuso demandas contra la República Helénica y el Gran Duque de Luxemburgo por no respetar los Fundamentos de Derecho establecidos en los Tratados. Dichos Fundamentos son los siguientes:

_ El antiguo Artículo 169 del tratado CE, actualmente Artículo 226.

_ El antiguo Artículo 189, párrafo tercero del tratado CE, actualmente Artículo 249.

_ El antiguo Artículo 5, apartado primero del tratado CE, actualmente Artículo 10, apartado primero.

_ El Artículo 12, apartado primero de la Directiva, establece “que los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva, a más tardar, el día 21 de noviembre de 1996, y que informarán de ello inmediatamente a la Comisión”.

_ El Artículo 69, apartado segundo del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia “sobre costas”.

Respecto a los dos casos, del Gran Duque de Luxemburgo y de la República Helénica, los fallos dictados por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea fueron:

Caso de la Comisión Europea contra el Gran Duque de Luxemburgo:

•El Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, (Sala Tercera), en su sentencia 1999/267 de 16 de diciembre de 1999, en el Recurso por incumplimiento, Asunto C-138/1999, Falló:

a) Declarar que el Gran Ducado de Luxemburgo ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la Investigación de los Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, al no adoptar, dentro del plazo señalados las disposiciones legales y reglamentarias necesarias para atenerse a dicha Directiva.

b) Condenar en costas al Gran Ducado de Luxemburgo.

Caso de la Comisión Europea contra la República Helénica:

•El Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, (Sala Tercera), en su sentencia 2001/109 del 5 de abril de 2001, en el Recurso por incumplimiento, Asunto C-494/1999, Falló:

a) Declarar que la República Helénica ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 94/56/CE, del Consejo de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la Investigación de los Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, al no haber adoptado dentro del plazo señalado, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar pleno cumplimiento a la citada Directiva.

b) Condenar en costas a la República Helénica.

3. Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2003 relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil (L167/23, 4.7.2003).

Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, la mejora de la seguridad aérea, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, debido a que los sistemas de notificación utilizados por los Estados miembros de manera aislada son menos eficaces que una red coordinada con intercambio de información que haga posible una determinación más rápida de posibles problemas de seguridad y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a escala comunitaria,

“Artículo 1: Objetivo.

El objetivo de la presente Directiva es contribuir a la mejora de la seguridad aérea garantizando que la información pertinente en materia de seguridad se notifique,

recopile, almacene, proteja y divulgue. El único objetivo de la notificación de sucesos es prevenir futuros accidentes e incidentes, no determinar faltas o responsabilidades.”

“Artículo 2: Definiciones. A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

1) Suceso: una interrupción del funcionamiento, un defecto, una deficiencia u otra circunstancia anormal que haya tenido o haya podido tener consecuencias sobre la seguridad aérea y que no haya dado lugar a un accidente o a un incidente grave de la aeronave tal como se definen en las letras a) y k) del artículo 3 de la Directiva 94/56/CE, denominado en lo sucesivo accidente o incidente grave.

2) Desidentificación: la eliminación en las notificaciones presentadas de todos los datos personales referentes al notificador y de los datos técnicos que se deduzcan de la notificación y que puedan llevar a identificar al notificador o a terceros.”

“Artículo 3: Ámbito de aplicación.

1. La presente Directiva se aplicará a los sucesos que pongan en peligro o que, en caso de no ser corregidos, puedan poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona. En los anexos I y II figura una lista de ejemplos de este tipo de sucesos.”

“Artículo 4: Notificación obligatoria.

Artículo 9: Notificación voluntaria.

ANEXO I. Lista de sucesos relacionados con el funcionamiento, mantenimiento, reparación y fabricación de aeronaves que deben notificarse.

ANEXO II. Lista de sucesos relacionados con los servicios de navegación aérea que deben ser notificados.”

4. Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión de 12 de noviembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil intercambiada de conformidad con la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (L294/3, 13.11.2007).

“Artículo 1: Objeto.

El presente Reglamento establece las disposiciones relativas a la integración en un depósito central de la información pertinente en materia de seguridad que intercambien los Estados miembros conforme a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2003/42/CE”.

“Artículo 2: Depósito central.

1. La Comisión creará y administrará un depósito central en el que se conservará toda la información notificada por los Estados miembros conforme a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2003/42/CE.

4. La información cuya confidencialidad se mantendrá será la relativa al nombre, el código de designación, el distintivo de llamada o el número de vuelo de la compañía aérea y a la matrícula o al número de serie o construcción de la aeronave.”

5. Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión de 24 de septiembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la difusión a las partes interesadas de la información sobre sucesos de la aviación civil a la que se refiere el artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (L295/7, 14.11.2007).

“Artículo 1: Objeto.

El presente Reglamento establece medidas para difundir a las partes interesadas la información sobre sucesos que se intercambien los Estados miembros en virtud del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2003/42/CE, y de la que precisen disponer aquellas con el fin de mejorar la seguridad de la Aviación Civil.”

ANEXO I. LISTAS DE PARTES INTERESADAS.

ANEXO II. Formulario de la solicitud de datos de la base europea de sucesos.

Este Reglamento establece los pasos que hay que seguir para la difusión de la información sobre sucesos...

6. Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, L295/35, 12.11.2010.

“Exposición de motivos:

Nº 23- Un accidente suscita toda una serie de intereses públicos diferentes, como la prevención de futuros accidentes y la buena administración de la justicia. Esos intereses van más allá de los intereses individuales de las partes involucradas y del suceso específico. A fin de garantizar el interés público general, es necesario un equilibrio justo entre todos los intereses.

Nº 26- Los Estados miembros deben poder limitar los casos en los que puede adoptarse una decisión de divulgación relativa a la información obtenida durante una investigación de seguridad sin afectar al buen funcionamiento del sistema judicial.

Nº 32- La asistencia a las víctimas de los accidentes aéreos y a sus familiares debe especificarse adecuadamente.”

“*Artículo 1: Objeto.*

1. El objeto del presente Reglamento es mejorar la seguridad aérea garantizando un alto nivel de eficiencia, diligencia y calidad de las investigaciones de seguridad en la Aviación Civil europea, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes futuros, sin determinar culpabilidades o responsabilidades, incluso mediante la creación de una red europea de autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad en la Aviación Civil. El presente Reglamento establece asimismo normas relativas a la disponibilidad de información en tiempo oportuno, relativa a todas las personas y a todos los productos peligrosos que se encuentren a bordo de una aeronave involucrada en un accidente. También tiene por objeto mejorar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares.”

“*Artículo 2: Definiciones.*

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) “Accidente”. Todo suceso que en relación con la utilización de una aeronave tenga lugar, en el caso de aeronaves tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el caso de aeronaves no tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, y durante el cual:

a) Una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de:

_hallarse en la aeronave, o

_entrar en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

_la exposición directa al chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por polizones escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación, o

b) La aeronave sufra daños o fallos estructurales que alteren de manera adversa sus características de resistencia estructural, su rendimiento o sus características de vuelo, y que exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente

dañado, excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite a un solo motor (incluidos su capó o accesorios), a las hélices, extremos de alas, antenas, sondas, aletas, neumáticos, frenos, ruedas, cadenas, paneles, puertas del tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento), o a daños menores a las palas del rotor principal, las palas del rotor trasero, el tren de aterrizaje, así como los daños resultantes de granizo o impactos de aves (incluidas perforaciones del radomo), o

c) El avión desaparezca o sea totalmente inaccesible.”

“4) “Causas”. Acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente; la identificación de las causas no supone la atribución de culpabilidades o la determinación de responsabilidades administrativas, civiles o penales.

5) “Lesión mortal”. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que provoque su muerte en un plazo de treinta días contados a partir de la fecha del accidente.

6) “Registrador de vuelo”. Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de seguridad en accidentes o incidentes.”

“11) “Persona implicada”. El propietario, un miembro de la tripulación, el operador de la aeronave implicada en un accidente o incidente grave; cualquier persona implicada en el mantenimiento, el diseño o la fabricación de esa aeronave, o en la formación de su tripulación; cualquier persona implicada en el servicio de control del tránsito aéreo, la prestación de informaciones de vuelo o servicios aeroportuarios, que haya prestado servicios destinados a la aeronave; el personal de la autoridad nacional de Aviación Civil, o el personal de la AESA.”

“Artículo 5: Obligación de investigar.

5. Las investigaciones de seguridad a que se refieren los apartados 1, 2 y 4 no perseguirán en ningún caso la determinación de culpabilidades o responsabilidades. Serán independientes y se realizarán al margen y sin perjuicio de cualesquiera procedimientos judiciales o administrativos destinados a determinar culpabilidades o responsabilidades.”

“Artículo 7: Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la Aviación Civil.

1. Los Estados miembros garantizarán que sus autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad establezcan entre ellas una Red europea de autoridades

encargadas de la investigación de la seguridad en la Aviación Civil (la Red), compuesta por los responsables de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad de cada Estado miembro, o, si se trata de una autoridad multimodal, por el responsable de la sección de aviación, o por su representante, incluido un presidente elegido entre ellos por un período de tres años.”

“Artículo 11: Estatuto de los investigadores de seguridad.

g) Tener libre acceso a cualquier información pertinente que esté en posesión del propietario, el titular del certificado de tipo de la aeronave, la organización responsable del mantenimiento, el organismo encargado de la formación, el operador o el constructor de la aeronave, las autoridades responsables de la Aviación Civil, la AESA y los proveedores de servicios de navegación aérea u operadores aeroportuarios.”

“3. El investigador encargado hará extensivos a sus expertos y asesores, así como a los representantes acreditados y a los expertos y asesores de estos últimos, los derechos mencionados en el apartado 2, en la medida necesaria para que puedan participar de forma efectiva en la investigación de seguridad. Tales derechos se entenderán sin perjuicio de los derechos de los investigadores y expertos designados por la autoridad encargada de la investigación judicial.”

“Artículo 12: Coordinación de las investigaciones.

1. Cuando se abra también una investigación judicial, se le notificará al investigador encargado. En dicho caso, el investigador encargado garantizará la trazabilidad y mantendrá la custodia de los registradores de vuelo y de todas las pruebas materiales. La autoridad judicial podrá nombrar a uno de sus agentes para que se desplace junto con los registradores de vuelo o las pruebas materiales al lugar en que se procederá a su lectura o tratamiento. En caso de que el examen o análisis de dichas pruebas pueda modificarlas, alterarlas o destruirlas, será necesaria la previa aprobación de las autoridades judiciales, sin perjuicio del Derecho nacional. La no aprobación en un plazo razonable con arreglo a los acuerdos previos mencionados en el apartado 3, y a más tardar en un plazo no superior a dos semanas tras producirse la solicitud, no impedirá que el investigador encargado lleve a cabo el examen o análisis.

Cuando la autoridad judicial esté facultada para incautarse de cualquier prueba, el investigador encargado podrá acceder inmediatamente y sin restricciones a dicha prueba, así como utilizarla.

2. Si, en el transcurso de la investigación de seguridad, se conoce o se sospecha que un acto de interferencia ilícita conforme al Derecho nacional, como la legislación nacional

sobre investigaciones de accidentes, ha Estado implicado en el accidente o incidente grave, el investigador encargado informará de inmediato a las autoridades competentes. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14, la información pertinente recopilada durante la investigación de seguridad se compartirá de forma inmediata con dichas autoridades y también se les podrá remitir, si así lo solicitan, todo el material pertinente. El hecho de compartir dicha información y material se entenderá sin perjuicio del derecho de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad de proseguir su investigación, en coordinación con las autoridades a las que se haya podido transferir el control del lugar del suceso.

3. Los Estados miembros garantizarán que las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad, por un lado, y otras autoridades que pudieran estar implicadas en las actividades relacionadas con las investigaciones, como las autoridades judiciales, de Aviación Civil, de búsqueda y rescate, por otro, cooperen mutuamente mediante acuerdos previos.

Esos acuerdos respetarán la independencia de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad y permitirán que las investigaciones técnicas se desarrollen con diligencia y eficacia. Los acuerdos previos incluirán, entre otras, las siguientes cuestiones:

- a) el acceso al lugar del accidente;
- b) la protección de las pruebas y el acceso a las mismas;
- c) los interrogatorios iniciales y en curso sobre el Estado de cada proceso;
- d) el intercambio de información;
- e) el uso adecuado de la información relativa a la seguridad;
- f) la resolución de conflictos.

Los Estados miembros informarán de dichos acuerdos a la Comisión, que los transmitirá al Presidente de la Red, al Parlamento Europeo y al Consejo para información.”

“Artículo 13: Conservación de pruebas.

1. Los Estados miembros en cuyo territorio haya ocurrido un accidente o un incidente grave serán responsables de garantizar un tratamiento seguro de todas las pruebas y de adoptar todas las medidas razonables para proteger dichas pruebas y mantener una custodia segura de la aeronave, su contenido y sus restos, durante todo el período que sea necesario para llevar a cabo la investigación de seguridad. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por medios fotográficos u otros medios, de pruebas

que puedan desaparecer, borrarse, perderse o ser destruidas. La custodia segura implicará la protección contra otros daños, el acceso de personas no autorizadas, el robo y el deterioro.

2. A la espera de la llegada de los investigadores de seguridad, ninguna persona modificará el Estado del lugar del accidente, ni retirará muestras, ni desplazará o tomará muestras de la aeronave, su contenido o sus restos, salvo que ello sea necesario por razones de seguridad o para socorrer a los heridos, o con la autorización expresa de las autoridades encargadas del control del lugar del accidente y, a ser posible, en consulta con la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad.

3. Los participantes tomarán todas las medidas necesarias para conservar los documentos, el material y los registros relativos al suceso, especialmente para evitar que se borren los registros de las conversaciones y mensajes de alerta tras el vuelo.

Antes de concluir el estudio de la normativa europea sobre la investigación de los accidentes e incidentes de Aviación Civil, hay que reseñar que la Comisión Europea ha presentado una propuesta³⁰ para la modificación del Reglamento 996/2010 con fin de perfeccionar el sistema de notificación de los incidentes y la mejora de la seguridad operacional aérea.”

CAPÍTULO TERCERO. LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA Y EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL.

Siguiendo el mismo método, nos dedicamos en este capítulo a destacar todas las normas vigentes relacionadas con la investigación de los siniestros aeronáuticos en Derecho Aéreo español, así como determinar los textos más importantes que regulan esta materia.

La investigación de los accidentes aéreos en Derecho Español se encuentra regulada por Real Decreto 389/98, normativa que ha incluido una definición de los accidentes

30 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la notificación de sucesos en la Aviación Civil, que modifica el Reglamento nº 996/2010 por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE, el Reglamento nº 1321/2007 de la Comisión y el Reglamento nº 1330/2007 de la Comisión. Bruselas, 18.12.2012, COM (2012) 776 final 2012/0361 (COD).

mucho más casuística y detallada eliminando la equiparación de las lesiones graves, respecto de las que tipifica el Código Penal³¹, adaptándose a la Directiva (CE).

Este Capítulo está dirigido al estudio de la normativa española en materia de la investigación de los accidentes:

1. Ley 48/ 1960 de 21 de julio sobre navegación aérea.

La Ley de Navegación Aérea de 1960, dedica su capítulo XVI a los accidentes, la asistencia en salvamento, y los hallazgos. Después de declarar que la asistencia y el salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro son de interés público (artículo 134) añade que se efectuarán bajo la dirección de las autoridades aeronáuticas, a quienes corresponde asimismo la investigación y la determinación de responsabilidades en los casos de accidentes.

_Capítulo XVI: De los Accidentes; de la Asistencia y Salvamento y de los Hallazgos (artículos 134 a 141).

_”Artículo 134: La asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro son de interés público, se efectuará bajo la dirección de las autoridades aeronáuticas, a quienes corresponderá también la investigación y determinación de responsabilidades en los casos de accidentes.”

_”Artículo 135: las indemnizaciones debidas por trabajos para el salvamento de personas no podrán exceder, por cada una, de la cuarta parte de las cantidades fijadas en esta ley para caso de muerte.”

_”Artículo 140: Disposiciones especiales regularán las obligaciones y funciones sobre esta materia de autoridades y particulares, el procedimiento a que haya de someterse la investigación y las colaboraciones de carácter internacional que deban admitirse.”

_”Artículo 5: Sin perjuicio de lo estipulado en tratados o convenios internacionales, la presente Ley regulará la navegación aérea nacional en todo caso, y la internacional sobre territorios de soberanía española.

A falta de reglas propias en la materia, se estará a las leyes o disposiciones vigentes de carácter común.”

31 La anterior norma reguladora era el Decreto 959/1974, que en su artículo 1 establecía: “Son accidentes de Aviación Civil, en el orden técnico, la caída o el aterrizaje forzoso o cualquier otro suceso anormal que acaezca en relación con la utilización dentro del territorio del Estado español, de una aeronave privada o de Estado no militar, sea cual fuere su nacionalidad, siempre que resulten muerte o lesiones calificadas como graves por el Código Penal...”.

2. Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

La primera regulación sobre la investigación de los accidentes y el auxilio de aeronaves fue adoptado por el Decreto de 12 de marzo de 1948, cuenta con 14 artículos y un anexo; su aplicación abarca todos los accidentes de Aviación Civil/militar y civil extranjero, dentro de los límites de la soberanía aérea española, seguida, posteriormente, por el Decreto 959/1974 del Ministerio del Aire.

Cuando se publicó el Anexo 13, contando con las obligaciones de los Estados que forman parte del Convenio de Chicago de 1944, según lo establecido en los artículos 26, 37, 54 y 90; el legislador español aprobó el Decreto de 28 de marzo de 1974, sobre Investigación Técnica e Informe de Accidentes e Incidentes cuyo contenido se estructura en 19 artículos y una única disposición final. Con ella fue derogado parcialmente el Decreto de 12 de marzo de 1948, “salvo en lo que atañe a las aeronaves militares extranjeras”, quedando así derogados los artículos 1 a 11, ambos inclusive, y el anexo del Decreto, de investigación y auxilio de aeronaves, así como también cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango se opusieran al presente. Lo mismo ocurrió al derogarse este Decreto de 1974 por el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo. Éste regula la investigación de los accidentes e incidentes de Aviación Civil, en sus disposiciones derogatorias y en su párrafo segundo de derogación general, en su texto “queda derogado el Decreto 959/1974, de 28 de marzo, sobre investigación e informe de los accidentes de Aviación Civil y demás disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto”.

“Los motivos de la última reforma se reflejan en la preocupación por reducir el número de accidentes e incidentes que provocan la pérdida de vidas humanas y causan cuantiosos daños, las necesidades de contar con un elevado nivel de seguridad, la incorporación al Ordenamiento Interno de las Directrices 56/94/CE, de 21 de noviembre, actualizar el procedimiento de investigación, y diseñar, de acuerdo con el nuevo marco organizativo de la Administración General del Estado, las funciones de los distintos componentes del órgano colegiado, dotando a los investigadores de los medios adecuados para poder actuar con la eficacia debida para cumplir sus fines.”

“El presente Real Decreto cuenta con veintiún artículos divididos en tres capítulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones derogatorias y dos disposiciones finales. En el primer capítulo, Disposiciones de carácter general, se pueden destacar, en

lo que a este trabajo respecta, cuantas disposiciones reflejan su incorporación a la normativa internacional antes citada. Por todo ello nació este Real Decreto cuya finalidad es la de prevenir futuros accidentes e incidentes, y que el propósito de las investigaciones técnicas no fuera el de determinar ni establecer culpa o responsabilidad ninguna.

Este Decreto tiene como ámbito de aplicación la investigación de los accidentes de Aviación Civil que tengan lugar dentro del territorio del Estado español, y fuera del Estado español, cuando las aeronaves están registradas en España.

Dentro de este Decreto es necesario destacar varias definiciones:

Accidente: Es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo, y el momento en el que todas las personas que hayan entrado en el aparato con esa intención hayan desembarcado, tiempo durante el cual:

1. Una persona sufre lesiones mortales o graves consecuencia de hallarse en la aeronave, o en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o en exposición directa con el chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y a la tripulación; o
2. la aeronave sufra daños o roturas estructurales que alteren sus características de resistencia estructural, de funcionamiento, o sus características de vuelo, que exigirán normalmente una reparación importante o el recambio del componente dañado, excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite al motor, su capó o accesorios, o de daños limitados a las hélices, extremos del ala, antenas, neumáticos, frenos o cadenas, o a pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento, o
3. la aeronave desaparezca o sea totalmente inaccesible.

Causas: las acciones, omisiones, acontecimientos o condiciones o cualquier combinación de estos factores que hayan determinado el accidente o incidente.

Investigación: las actividades realizadas con el propósito de prevenir los accidentes e incidentes; estas actividades comprenden la reunión y el análisis de la información, la

elaboración de conclusiones, la determinación de las causas, y cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad.

_Registrador de vuelo: cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes.

_Colaboración con la Autoridad Judicial (artículo 6):

1. Si iniciada una investigación técnica se observaran indicios de responsabilidad penal, se pondrán éstos en conocimiento de la autoridad judicial.
2. Si se hubieran iniciado actuaciones judiciales relativas al accidente o incidente, la investigación técnica podrá desarrollarse con la previa conformidad del órgano jurisdiccional que esté conociendo de aquéllas.

_La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (capítulo II): Es un órgano colegiado adscrito a la subsecretaría del Ministerio de Fomento, independiente de todas las autoridades aeronáuticas, realiza las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes e incidentes graves de Aviación Civil, determina sus causas y formula recomendaciones con el objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos. Todo ello de acuerdo con lo establecido en las disposiciones de este Real Decreto y las del Convenio de Chicago, Anexo 13.

_Composición (artículo 8):

- a) Un presidente nombrado por el Ministro de Fomento. Le corresponde la representación de la Comisión con poder de establecer relaciones con cualquier organismo nacional o extranjero, sea público o privado, presidir las sesiones del órgano colegiado, agilizar e impulsar los trabajos de la Comisión, velar para que la investigación se lleve a cabo de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto, realizar cuantas funciones sean inherentes a su condición de Presidente de la Comisión.
- b) Vicepresidente: es el secretario general técnico del Ministerio de Fomento, (no se encuentra ninguna información sobre sus funciones en el Real Decreto).
- c) Vocales³²: son siete personas nombradas por el Ministro de Fomento a propuesta y entre los miembros de los organismos y asociaciones profesionales más

32 Con la reforma del artículo 3 del Decreto de 28 de marzo de 1974 por el artículo 8 del R. D. 389/1998, la Unión Sindical de Controladores Aéreos, el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, y la Asociación de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, interpusieron dos recursos contencioso- administrativos con base en los siguientes fundamentos:

_El Primer Recurso Directo núm. 191/1998, fue interpuesto por la representación procesal de la Unión Sindical de Controladores Aéreos; en el mismo se solicitó la declaración del R. D. como no conforme a derecho y en consecuencia, su nulidad por no reunir los requisitos fundamentales exigidos por la

representativas. Son, tres vocales jubilados por edad: el primero a propuesta de la Asociación Española de Pilotos Civiles Comerciales; el segundo a propuesta de la Asociación profesional de Controladores de la Circulación aérea; y el tercero a propuesta de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos. Los otros cuatro restantes, serán nombrados a propuesta del Consejo Superior de Investigación Científica, del Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial, del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, y del Instituto Nacional de Meteorología.

d) Secretario: es nombrado por el Ministro de Fomento con experiencia profesional acreditada en las tareas de investigación aeronáutica, le corresponde la dirección y coordinación de los equipos de investigación en su calidad de investigador jefe; designar un investigador encargado de la investigación de cada accidente, quien estará al frente del equipo investigador; la tramitación y el impulso de todas las actuaciones administrativas que corresponden a la secretaria y a la dirección de todo el personal.

La Comisión, en su función, actuará en pleno o mediante sus equipos de investigación. Se reunirá al menos dos veces al año: cuando lo convoque el presidente a iniciativa propia o, a propuesta de al menos tres de los vocales.

Al pleno de la Comisión le corresponde aprobar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar la investigación y ordenar su publicación, si es posible en un plazo no superior a doce meses a partir de la fecha en que ocurriera el accidente o incidente. Los investigadores integrantes de los equipos de investigación desarrollaran

denominada Audiencia Corporativa y por desviación de poder al incumplir y conculcar el mandato contenido en la Directiva del Consejo de la Unión Europea de 21 de noviembre de 1994, respecto a la independencia funcional de la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos. Este Recurso, el Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso- Administrativo, Sección 3ª), mediante Sentencia de 14 de junio de 1999 lo desestimó en su fallo R. J. 1999/5023.

El Segundo Recurso Directo núm. 190/1998 interpuesto por el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos y la Asociación de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, solicitó la nulidad del R. D. 389/1998 de 13 de marzo, por expulsar del pleno de la Comisión de investigación uno de los vocales pertenecientes al cuerpo de ingenieros técnicos aeronáuticos, además de entender la no inclusión de lo establecido en el mandato de la Directiva del Consejo de la Unión Europea de 21 de noviembre de 1994, referente a la independencia funcional de la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos. Recurso que fue también desestimado por el Tribunal Supremo mediante sentencia R. J. 1999/ 5024.

El hecho de que destaquemos estas sentencias, tiene como objetivo el reconocer la interpretación que de dicho Real Decreto 389/1998, realizaron los organismos citados en estas sentencias así como los fundamentos de derecho en que se basaba la doctrina jurisdiccional del Tribunal Supremo para desestimar los dos recursos. Señalar también, que el hecho de no haber incluido este pie de página como parte del epígrafe se debe a que este Real Decreto 389/ 1998, fue reformado por la nueva Ley 21/ 2003 de 7 de junio (artículos 1 a 19), principalmente el artículo 14 que ha eliminado y ha hecho desaparecer todas las cuestiones en que se basaban los recursos arriba citados. Respecto a este artículo 14, es previsible el surgimiento de nuevas cuestiones en el momento de desarrollarlo según los fundamentos de la Disposición Final "Habilitación Normativa" de dicha Ley.

su actividad con libertad e independencia de criterio, bajo la dirección del investigador encargado, gozarán de varias facultades tales como tener libre acceso a cualquier información pertinente que esté en posesión del propietario, el explotador, o el constructor de la aeronave, de las autoridades responsables de la Aviación Civil o del aeropuerto, etc. En lo que se refiere a los registradores de vuelo, el acceso y uso de los datos personales contenidos en ellos, queda limitado a los fines propios y exclusivos de la investigación técnica estando obligados los investigadores a guardar el secreto profesional con respecto a los mismos, (artículo 9).

_Iniciación de la investigación: cuando tenga el secretario de la Comisión conocimiento de un accidente o incidente de Aviación Civil, ordena el inicio de la investigación técnica y actúa de inmediato de acuerdo con lo previsto en este Real Decreto. Previo conocimiento del pleno, el secretario de la Comisión enviará las notificaciones de los accidentes e incidentes graves a todos los Estados afectados, les cursarán las invitaciones para participar en la investigación.

_A cerca de los informes y recomendaciones: el informe técnico comprenderá una relación detallada de los datos obtenidos, la determinación de las causas, las demás circunstancias y el análisis que se hará siempre desde el punto de vista técnico y en relación con la seguridad aérea, sin prejuzgar, en ningún caso, la decisión que pueda recaer en vía judicial. Respecto a las causas, habrá de determinarse específicamente de una forma clara y concisa, las anomalías, deficiencias, irregularidades y cualquier otra circunstancia que directa o indirectamente haya podido tener relación con el mismo. El secretario de la Comisión elevará el informe al pleno, que adoptará la resolución que proceda. Esta tendrá, igual que todo el procedimiento, carácter exclusivamente técnico sin que pueda suponer declaración limitación de derechos ni de responsabilidades personales o pecuniarias.

El secretario de la Comisión dispondrá lo que sea necesario para que el informe técnico, una vez aprobado, sea notificado a la comisión de la Unión Europea, a los Estados afectados, a las empresas y autoridades aeronáuticas nacionales y a todos aquellos interesados.

El pleno adoptará las medidas para que se tengan en cuenta las recomendaciones sobre seguridad y se ejecuten cuando así resulte procedente. Las recomendaciones sobre seguridad no supondrán, en ningún caso, presunción de culpa o responsabilidad en relación con el accidente o incidente.”

3. Orden de 1 de junio de 2001 por la que se determinan las normas de funcionamiento de la Comisión de estudio y análisis de notificaciones de incidentes de tránsito aéreo (B.O.E. nº 143, 15/06/2001).

“La Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo, con distintas denominaciones, ha venido funcionando desde 1980 como un grupo de trabajo estable al servicio de las autoridades aeronáuticas, realizando estudios, formulando propuestas de actuación a los órganos administrativos competentes en materia de navegación aérea y publicando anualmente una memoria en la que se recogen las estadísticas de los sucesos notificados y se analiza el riesgo que los mismos comportan para la seguridad aérea.

Dicha Comisión, cuya actual denominación data del Real Decreto 1206/1999, de 9 de julio, que modificó parcialmente la estructura orgánica del Ministerio de Fomento, tiene una composición y un ámbito de actuación diferenciados de los propios de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, creada por el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo.

La Comisión de Estudio y Análisis de las Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo es un órgano colegiado, adscrito orgánica y funcionalmente a la Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios de la Dirección General de Aviación Civil, con funciones de carácter consultivo, asesor y de colaboración con las autoridades aeronáuticas dirigidas a incrementar la seguridad de la navegación aérea y a prevenir los incidentes de tránsito aéreo.

La Comisión ejerce las siguientes funciones:

- a) Recibir y tramitar las notificaciones de incidentes de tránsito aéreo a las que se refiere el Reglamento de Circulación Aérea, así como las emitidas por los Controladores de Tránsito Aéreo.
- b) Recabar la información relacionada con los incidentes de tránsito aéreo.
- c) Analizar e informar sobre dichos incidentes a los proveedores de servicios de tránsito aéreo, a los Órganos competentes del Ministerio de Defensa y, cuando proceda, a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.
- d) Elaborar estudios, análisis e informes en relación con los incidentes de tránsito aéreo y, en su caso, proponer mejoras relativas a la seguridad aérea.

e) Efectuar el seguimiento del control del sistema de gestión de seguridad para la provisión de los servicios de tránsito aéreo.

f) Colaborar con los Organismos y Entidades nacionales e internacionales competentes en materia de seguridad aérea.

La Comisión desarrolla sus funciones sin interferir el ejercicio de las que preceptivamente corresponden a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y prestar a ésta toda la colaboración que le sea requerida.

La orden va a ser derogada por la disposición derogatoria única de la Orden PRE/697/2012, de 2 de abril, por la que se establecen las normas de funcionamiento de la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (B.O. nº. 86, 10 de abril de 2012).

Con el deber de tener en cuenta la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), y la aprobación del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero que aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y que produce un reparto de competencias y funciones entre aquélla y la Dirección General de la Aviación Civil.

La CEANITA va a ser un órgano colegiado interministerial integrado en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a través de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna de dicha Agencia Estatal, tiene como finalidad prestar asesoramiento y colaboración a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y al Estado Mayor del Ejército del Aire del Ministerio de Defensa para la prevención de incidentes y accidentes de tránsito aéreo, estudiando y analizando aquellos sucesos identificados y recibidos del Sistema de Notificación de Sucesos establecido por el Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, que constituyan incidentes de tránsito aéreo (incidentes ATS), que en adelante estudiaremos y, en su caso, propondrá recomendaciones de seguridad operacional, contribuyendo así a la mejora de la seguridad de la navegación aérea.

Se actualizan los métodos de trabajo y composición de la CEANITA para lograr una eficiente gestión de los recursos y abordar las relaciones de este órgano con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), a la que corresponde, de conformidad con lo previsto en el artículo 13 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de Aviación Civil.”

4. Ley 21/ 2003 de 7 de julio de seguridad aérea.

“A cerca de nuestro trabajo, el legislador reservó el Título II de esta Ley a la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil con nueve artículos, de ellos destacamos novedades y reformas siguientes:

Respecto a la definición de accidente aéreo, se considera, a efectos de esta ley, el suceso relacionado con la utilización de una aeronave, desde el momento en que una persona entra a bordo para realizar un vuelo hasta el desembarco de todos los pasajeros y miembros de la tripulación, que motive la muerte o lesiones graves de personas definidas en la legislación penal vigente, produzca daños o roturas estructurales en la aeronave, o dé lugar a su desaparición a que sea totalmente inaccesible (artículo 11).

Dentro de la investigación técnica de accidentes e incidentes, “se investigarán técnicamente, de conformidad con lo establecido en esta ley y con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, todos los accidentes e incidentes graves de Aviación Civil ocurridos en el territorio, en las aguas jurisdiccionales y en el espacio aéreo suprayacente o bajo responsabilidad del Estado español o, fuera de ellos, cuando en el suceso esté involucrada una aeronave de matrícula española o explotada por una empresa establecida en España, salvo que la investigación ya se lleve a cabo por otro Estado por razón del lugar en el que el accidente o incidente se haya producido”. El objeto de la investigación técnica, es la determinación de las causas de los accidentes e incidentes de Aviación Civil y las circunstancias en que se produjeren, con la finalidad exclusiva de prevenirlos en el futuro y la formulación de recomendaciones que eviten su repetición, y en ningún caso dirigida al establecimiento de culpa o responsabilidad de los mismos.

Sobre la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes, y para lograr su plena independencia respecto a otras autoridades aeronáuticas, su pleno está integrado por un presidente y un número de vocales, no inferior a cinco ni superior a diez, designados por el Ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el ámbito de la Aviación Civil. Antes de su designación, la persona propuesta para la presidencia deberá comparecer ante la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados, para dar cuenta de las líneas básicas de actuación a desarrollar por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil durante su mandato.

El pleno de la Comisión designará un secretario que asistirá a sus reuniones interviniendo con voz pero sin voto. El presidente y los vocales de la Comisión se renovarán cada seis años, pudiendo ser reelegidos por una sola vez los inicialmente designados. El presidente y los vocales cesarán en su cargo por renuncia aceptada por el Ministro de Fomento, expiración del término de su mandato, o por separación acordada por el Ministro de Fomento fundada en la incapacidad permanente para el ejercicio de sus funciones, grave incumplimiento de sus obligaciones, o condena por delito doloso. Reglamentariamente se determinará el procedimiento de designación de los miembros del pleno y las reglas de funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. (Artículo 14).”

También es necesario destacar que:

“1. Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la Comisión de Investigación, así como por los integrantes de los equipos de investigación en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines propios de la investigación técnica.

2. La información a la que se refiere el apartado anterior no puede ser comunicada o cedida a terceros salvo en los casos siguientes:

- a) cuando sea requerida por los órganos judiciales o el Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos;
- b) cuando lo soliciten las comisiones parlamentares de investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución;
- c) en las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Comisión con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes de Aviación Civil, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, comunitarias, y nacionales sobre esta materia;
- d) en los supuestos en que el pleno de la Comisión considere que la comunicación de datos a la autoridad aeronáutica o a las personas y organizaciones aeronáuticas afectadas, sea más eficaz para prevenir un accidente o incidente grave.

3. Los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y el personal al servicio de la misma estarán obligados, en el desempeño de sus funciones, a preservar el carácter reservado de dichos datos e informaciones (artículo 16).”

Decir que los componentes de los equipos de investigación desarrollarán sus funciones bajo la exclusiva dirección de la Comisión, con libertad e independencia de criterio, además, los investigadores, en el ejercicio de sus funciones, tendrán las siguientes facultades:

- “a) Acceso libre al lugar del accidente o incidente, a la aeronave, su contenido o sus restos para efectuar comprobaciones, anotaciones y análisis.
- b) Acceso inmediato al contenido de los registradores de vuelo o de cualquier otro registro o grabación directamente relacionados con el suceso investigado.
- c) Adopción de las medidas necesarias para preservar los restos de los siniestros investigados.
- d) Derecho a ser informados de los resultados de los exámenes practicados o de las tomas de muestras realizadas en los cuerpos de las víctimas o de las personas implicadas en la operación de las aeronaves y a tomar declaraciones a los testigos.
- e) Acceso a cualquier información relevante para la investigación que esté en posesión del propietario, el explotador o el constructor de la aeronave, de las autoridades aeronáuticas o de los responsables de los aeropuertos y aeródromos.
- f) Recabar de las autoridades aeronáuticas la información que sobre las infraestructuras, personal, material, operadores, servicios o procedimientos aeronáuticos, resulte necesaria para el desarrollo de la investigación”, (artículo 17).

“Artículo 18:

1. La Comisión de investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil comunicará a los órganos judiciales o al Ministerio fiscal el inicio de las investigaciones técnicas emprendidas en caso de accidente, así como los indicios de responsabilidad penal apreciados en el transcurso de las mismas.
2. Las actuaciones de los investigadores a que se refieren los párrafos a) y b) del apartado 2 del artículo anterior, requerirán la previa autorización de la autoridad judicial cuando el accidente o incidente investigado haya dado lugar a la apertura de un procedimiento judicial.

Disposición derogatoria única: Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta ley.

Disposición final tercera: El Gobierno dictará las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta ley, determinará el régimen particular aplicable a la operación de las

aeronaves de Estado no militares, y estará facultado, asimismo, para adecuar las definiciones de accidente, incidente grave e incidente de Aviación Civil a las que se establezcan en las normas internacionales y comunitarias reguladoras de la investigación técnica de los sucesos aéreos.”

5. Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil. BOE núm. 279 de 22 de noviembre de 2005.

Este Real Decreto incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la Aviación Civil.

“Artículo 5. Órgano responsable del sistema de notificación obligatoria.

La Dirección General de Aviación Civil es el órgano responsable de recoger, evaluar, procesar y conservar la información sobre los sucesos que sean notificados con arreglo a lo dispuesto en este real Decreto.”

Idéntico a la Directiva 2003 en lo que se refiere al contenido, el legislador español adapta la Directiva en los puntos relacionados con los órganos responsables, ámbito de aplicación etc.

6. Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, con el fin de modificar la composición de la comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil. Núm. 134 miércoles 2 de junio de 2010.

“Artículo único. Modificación del Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil.

El Real Decreto 389/1998, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil, queda modificado como sigue:

Uno. El artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

“Artículo 8. Composición.

1. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil está constituida por un pleno y asistida por una Secretaría.
2. El Pleno estará compuesto por un presidente y seis vocales designados, conforme a lo previsto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector de la Aviación Civil en las especialidades de

ingeniería, las operaciones aéreas, las infraestructuras aeronáuticas, la navegación aérea, la docencia y la investigación o cualquier otra conexas con las anteriores, valorándose especialmente su independencia, objetividad de criterio y la solvencia demostrada en el desempeño de cargos de responsabilidad en empresas públicas o privadas del sector.

El Ministro de Fomento procederá a la designación del presidente en los términos establecidos en la Ley 21/2003, de 7 de julio.

3. El pleno de la Comisión, en su sesión constituyente y a propuesta del presidente, designará de entre los vocales un vicepresidente y nombrará un secretario, a propuesta del Ministro de Fomento entre funcionarios incluidos en la relación de puestos de trabajo del Departamento. El secretario actuará en las reuniones del Pleno con voz, pero sin voto.

El vicepresidente sustituirá al presidente en caso de ausencia, vacante o enfermedad. En caso de ausencia del vicepresidente designado, actuará como tal el vocal de más edad.

4. Dependiendo del Pleno existirá una Secretaría, que dispondrá del personal administrativo y técnico, entre otros, los investigadores, preciso para el cumplimiento de sus fines. El Secretario organizará su trabajo bajo las órdenes e instrucciones del Presidente o del Pleno de la Comisión.

5. El Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, dentro del primer semestre de cada ejercicio elevará al Ministro de Fomento un informe aprobado por el Pleno, que incluirá la siguiente información relativa al ejercicio inmediatamente anterior:

- a) Datos de la siniestralidad aérea en el año natural anterior.
- b) Informe sobre las investigaciones emprendidas y las finalizadas en el año anterior, así como todas aquéllas en las que se participe conforme a las normas y métodos recomendados internacionales.
- c) Recomendaciones sobre seguridad formuladas en el año natural anterior y evolución que durante ese año hayan tenido las recomendaciones sobre seguridad emitidas con anterioridad.
- d) Cuantas otras cuestiones considere relevantes en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas.»

Dos. La disposición adicional tercera queda redactada del siguiente modo:

Disposición adicional tercera. Medios materiales y personales.

1. El Ministerio de Fomento dotará a la Secretaría de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil de los medios personales y materiales necesarios para el desempeño de sus funciones, sin que ello suponga incremento del gasto público.

2. En el caso de circunstancias excepcionales como consecuencia de gastos extraordinarios necesarios para llevar a cabo la investigación de accidentes e incidentes especialmente graves, la Comisión podrá disponer de fondos de emergencia adicionales con cargo a los créditos presupuestarios consignados al Ministerio de Fomento.

Tres. Se adiciona una nueva disposición adicional cuarta que queda redactada en los siguientes términos:

Disposición adicional cuarta. Coordinación entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, en materia de seguridad operacional.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil comunicará a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través del sistema de notificación obligatoria de sucesos en la Aviación Civil creado al amparo del Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, los incidentes de los que tenga conocimiento y sobre los que no vaya a instruir una investigación.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea proporcionará a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil acceso a la base de datos de sucesos a la que se refiere el artículo 5 del mencionado Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre. Por su parte, la Comisión remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para su inclusión en la citada base de datos, información de los accidentes e incidentes graves sobre los que ha instruido una investigación.

La comunicación de la información prevista en esta disposición se realizará en los términos autorizados por la Ley 21/2003, de 7 de julio.

A los efectos de garantizar el ejercicio de las respectivas competencias en materia de incidentes de tránsito aéreo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Comisión establecerán los mecanismos de coordinación oportunos.

Cuatro. Se adiciona una nueva disposición adicional quinta del siguiente tenor:

Disposición adicional quinta. Investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación de las aeronaves de Estado no militares.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil es competente para la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación de las aeronaves de Estado no militares. En estos casos se respetaran las peculiaridades derivadas de la operación y del uso de la aeronave afectada.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y las respectivas administraciones públicas afectadas, podrán establecer protocolos de colaboración en los que se concreten las peculiaridades a las que se ajustará la investigación de estos accidentes e incidentes de la aviación.”

7. Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea. Núm. 55 sábado 5 de marzo de 2011.

“Para seguir avanzando en el fortalecimiento de la seguridad aérea se introducen en la Ley de Seguridad Aérea otras dos mejoras de tipo organizativo y sustantivo.

En primer lugar, se elimina de la Ley de Seguridad Aérea la regulación de la investigación técnica de accidentes e incidentes abordada por el Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes de Aviación Civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, a cuya regulación se remite expresamente. No obstante, se refuerza la protección de la información protegida en la norma comunitaria abordando aquellos aspectos que deben ser completados por los ordenamientos nacionales y se asegura el cumplimiento de las obligaciones impuestas en relación con la información que debe facilitarse a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil sobre el seguimiento de sus recomendaciones tipificando como infracción su incumplimiento³³. Asimismo, se incide en la protección de la información obtenida en el marco de aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional y se modifica la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil para fortalecer la independencia de sus miembros y reforzar el control parlamentario en la designación de su presidente y en el seguimiento de sus actuaciones. Artículo único. Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda modificada como sigue:

“Dos. Se da nueva redacción a la denominación del título II que pasa a tener la siguiente redacción:

33 Exposición de motivos.

TÍTULO II. Gestión en materia de seguridad operacional.

Capítulo I. Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

Artículo 11. Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

Artículo 12. Protección de la información del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

Cuatro. Se introduce en el título II el capítulo II, bajo la rúbrica «Investigación técnica de accidentes e incidentes de la Aviación Civil», en el que se integran los artículos 13 a 17.

CAPÍTULO II: Investigación técnica de accidentes e incidentes de la Aviación Civil

Cinco. Se modifica el artículo 14 que queda redactado como sigue:

Artículo 14. Composición y funciones.

1. El Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil estará integrado por un presidente, un mínimo de cuatro y un máximo de nueve vocales, designados por el Ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el ámbito de la Aviación Civil, para lo cual se tendrá en cuenta los conocimientos técnicos, la experiencia profesional y los títulos obtenidos.

2. El Ministro de Fomento, con carácter previo a su designación, pondrá en conocimiento de la Comisión competente del Congreso de los Diputados el nombre de las personas propuestas como presidente y vocales de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, dando traslado de su currículum.

Dentro del plazo de un mes, desde la recepción de la correspondiente comunicación, la Comisión competente del Congreso de los Diputados manifestará su aceptación de la persona propuesta como presidente o su veto razonado. Durante dicho plazo, la citada Comisión podrá acordar la comparecencia del candidato propuesto para presidente para dar cuenta de las líneas básicas de actuación a desarrollar por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil durante su mandato.

Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa del Congreso, se entenderá aceptada la propuesta y el Ministro de Fomento designará al candidato.

3. El presidente y los vocales de la Comisión se renovarán cada seis años. Todos los miembros de la Comisión actuarán con independencia en el ejercicio de sus funciones.

4. Los miembros de la Comisión cesarán en su cargo por renuncia aceptada por el Ministro de Fomento, expiración del término de su mandato o por separación acordada por el Ministro de Fomento y fundada en la incapacidad permanente para el ejercicio de sus funciones, la sanción firme por infracciones graves o muy graves en materia de seguridad aérea, grave incumplimiento de sus obligaciones o condena por delito doloso.

En los supuestos de separación del cargo, el Ministro de Fomento remitirá a la Comisión competente del Congreso de los Diputados una comunicación en la que conste la causa de la separación.

5. La Comisión, dentro del primer semestre del año, elaborará una memoria sobre las actividades y recomendaciones realizadas en el año natural anterior, así como sobre la información recibida en torno al Estado de implantación de las recomendaciones efectuadas en años anteriores. La memoria se remitirá anualmente al Ministerio de Fomento para su traslado a las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado”.

Seis. Se modifica el artículo 15 que pasa a tener la siguiente redacción:

“Artículo 15. Régimen jurídico de la investigación técnica de accidentes e incidentes de Aviación Civil y del funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil”.

El régimen de la investigación técnica de accidentes e incidentes de Aviación Civil se regirá por lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la Aviación Civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, y sus normas de aplicación y desarrollo.

Reglamentariamente se desarrollarán las normas precisas para la investigación técnica de accidentes e incidentes de Aviación Civil, incluidas las reglas de funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Siete. Se modifica el artículo 16 que queda redactado como sigue:

“Artículo 16. Publicidad de los informes y recomendaciones y su seguimiento.

La publicidad de los informes y recomendaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y su seguimiento se llevará a cabo de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

Cuando los destinatarios de las recomendaciones sean las autoridades españolas deberán, además, evaluar las recomendaciones de la Comisión y, en su caso, adoptar las medidas proporcionales y apropiadas para prevenir la posible repetición de accidentes e incidentes”.

Ocho. Se modifica el artículo 17 que queda redactado como sigue:

“Artículo 17. Coste de la búsqueda, recuperación, conservación y destino de los restos.

1. Los costes derivados de la búsqueda, recuperación y conservación de los restos del accidente podrán ser repercutidos en los explotadores, propietarios y fabricantes de las aeronaves involucradas en el accidente si la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, en consulta con las autoridades de investigación de los Estados involucrados, considera que esas labores están justificadas por necesidades de la investigación.

En circunstancias excepcionales, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil podrán hacerse cargo total o parcialmente de dichos costes cuando como consecuencia de las actividades de búsqueda, recuperación y conservación de los restos se incurra en gastos extraordinarios.

Cuando deje de ser necesaria la conservación de los restos para la investigación técnica del accidente, y salvo que proceda su custodia judicial, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil los pondrá a disposición de sus propietarios o explotadores que deberán hacerse cargo de ellos en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su puesta a disposición. En otro caso, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil acordará, con cargo a los propietarios, el destino que deba darse a tales bienes.

2. En la aplicación de lo dispuesto en este artículo, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil no está sujeta al cumplimiento de lo previsto en los artículos 138 y 139 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

3. La exacción de los gastos previstos en este artículo podrá llevarse a cabo por el procedimiento administrativo de apremio”.

Nueve. Se adiciona al título II un nuevo capítulo III, integrado por los artículos 18 y 19, que pasan a tener la siguiente redacción:

CAPÍTULO III: Protección de la Información

“Artículo 18. Carácter reservado de la información.

1. Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones, indicadores e informes facilitados en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos a los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 11.3, párrafo primero, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines previstos en él.

El deber de reserva en relación con la información obtenida en la investigación técnica de los accidentes o incidentes en la Aviación Civil se regirá por lo previsto en el Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

En todo caso, la información a que se refieren los párrafos anteriores se recaba con la única finalidad de reforzar la seguridad operacional y prevenir futuros accidentes e incidentes, y no con la finalidad de determinar culpas o responsabilidades.

2. Este deber de reserva vinculará:

a) A todos los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 11.3, párrafo primero, y a quienes presten servicios en ellos.

b) A los miembros del Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, al personal investigador que la asiste y al resto del personal a su servicio, así como a quienes éstos hayan suministrado información en el marco de la investigación.

c) A cuantas personas tengan acceso a dicha información en el ejercicio de funciones con motivo de la colaboración con el Programa Estatal de Seguridad Operacional de la Aviación Civil o en la investigación de un accidente, o de modo accidental.

3. El incumplimiento del deber de reserva regulado en este artículo determinará las responsabilidades penales y las demás previstas por las leyes.

4. Los obligados por el deber de reserva no podrán prestar declaración ni publicar, comunicar o exhibir datos o documentos reservados, ni siquiera después de haber cesado en el servicio, salvo permiso expreso, según corresponda, del órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, que sólo podrá otorgarse en los supuestos previstos en el artículo siguiente o en la normativa comunitaria que sea de aplicación. Si dicho permiso no fuera concedido, la persona afectada

mantendrá la reserva y quedará exenta de la responsabilidad que pudiera derivarse de denegar información a las instancias indicadas en dicho precepto.

5. Los sujetos del sector público y privado, obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil establecerán protocolos que permitan preservar el carácter reservado de la información.

Artículo 19. Cesión comunicación de la información.

1. La información a la que se refiere el artículo 18.1 sólo podrá ser comunicada o cedida a terceros en los casos siguientes:

a) Cuando sea requerida por los órganos judiciales o el Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.

La Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil remitirá la información necesaria, limitándose a facilitar los antecedentes que obren en su poder en relación a los factores contribuyentes que hayan provocado un accidente o incidente aéreo. La identificación de los factores no implica la asignación de la culpa o la determinación de la responsabilidad, civil o penal.

b) Cuando lo soliciten las Comisiones parlamentarias de investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución. Los miembros de la Comisión de investigación que reciban la información vendrán obligados a mantener su reserva.

El Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá solicitar motivadamente que las sesiones de dichas Comisiones parlamentarias se declaren secretas.

c) Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea actúe en cumplimiento de deberes de colaboración establecidos en normas internacionales, comunitarias o nacionales, bajo la exigencia de recíproca confidencialidad.

d) Cuando a juicio de los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 11.3, párrafo primero, se considere que la comunicación de determinados datos entre sí o a la autoridad aeronáutica y a las personas y organizaciones aeronáuticas afectadas, sea necesaria para prevenir accidentes o incidentes.

2. La información a que se refiere el artículo 18.1, segundo párrafo, sólo podrá ser comunicada o cedida a terceros en los supuestos previstos por la normativa comunitaria que resulte de la aplicación.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y el resto de las autoridades o instituciones que pudieran estar implicadas en las actividades

relacionadas con la investigación deberán suscribir los Acuerdos previos de conformidad con lo previsto en el artículo 12.3 del Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, en los que se abordará, entre otros aspectos, el intercambio de la información y el uso adecuado de la información relativa a la seguridad.

3. En el supuesto previsto en el apartado 1.a) los obligados a facilitar la información podrán solicitar a los órganos judiciales o al Ministerio Fiscal que mantengan el carácter reservado de esa información y que adopten las medidas pertinentes para garantizar la reserva durante la sustanciación del proceso.

El órgano judicial podrá adoptar cuantas medidas procedan para proteger la información y, en particular, podrá prohibir su publicación o comunicación.

Quince. Se modifica el artículo 37, para adicionarle un nuevo apartado 3, del siguiente tenor:

3. Las compañías aéreas con licencia española deberán disponer de un plan de asistencia a las víctimas y a sus familiares en caso de accidente aéreo de Aviación Civil en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, y ejecutarlo en caso de accidente.

Este plan de asistencia será auditado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previo informe preceptivo del Ministerio del Interior.”

Dieciocho. Se modifica el artículo 50.2 adicionándole el apartado 4ª, del siguiente tenor:

4.ª El incumplimiento por los sujetos sometidos a esta ley de la obligación de informar justificadamente acerca de las medidas a adoptar o de las razones por las que no se adoptarán medidas, como consecuencia de las recomendaciones remitidas por la autoridad de investigación técnica de accidentes o el retraso en cumplir tales obligaciones, así como de la obligación de informar acerca de su Estado de cumplimiento o posibles desviaciones.

Diecinueve. Se modifica el artículo 50.3 adicionándole dos nuevos apartados 6ª Y 7ª, del siguiente tenor:

6.ª El incumplimiento de la obligación de proporcionar la lista de pasajeros embarcados o la lista de mercancías peligrosas embarcadas en los plazos establecidos por la normativa comunitaria aplicable, en caso de accidente aéreo.

7.ª El incumplimiento de la obligación de disponer de un plan adecuado de asistencia a las víctimas y familiares de accidente aéreo, así como de la obligación de ejecutarlo en caso de producirse dicho accidente.

Veintidós. Se adiciona una nueva disposición adicional novena del siguiente tenor:

Disposición adicional novena. Protocolo de colaboración en relación con la investigación técnica de accidentes e incidentes de la Aviación Civil.

El Gobierno, previo informe del Consejo General del Poder Judicial y del Ministerio Fiscal, elaborará un Protocolo de actuación de las autoridades judiciales y del Ministerio Fiscal en los casos en los que éstos deban cooperar o coordinarse con otras autoridades en el curso de la investigación de accidentes e incidentes de la Aviación Civil.

CAPITULO CUARTO. LA LEGISLACION FRANCESA Y EL PROCESO DE INVESTIGACION TECNICA DE LOS ACCIDENTES AEREOS.

1. El código de la aviación civil.

El legislador Francés antes de crear el código de transportes, regulaba la investigación técnica de los accidentes e incidentes de Aviación Civil en el libro VII (parte legislativa/introducida por la ley nº 99-243 de 29/05/1999): investigación técnica relativa a los accidentes e incidentes-protección de la información.

Título primero: Disposiciones Generales.

Capítulo único: artículos (L711-1 À L711-3)

L711-1: La investigación técnica tras un accidente o incidente de Aviación Civil tiene un único objetivo es él de prevenir los futuros accidentes, sin perjuicio, en caso oportuno, de una investigación judicial, reunir y analizar las informaciones útiles, determinar las circunstancias y las verdaderas o posibles causas de dicho accidente o incidente y si hay lugar establecer las recomendaciones de seguridad.

Para la aplicación del presente libro, constituye un accidente, un incidente grave o un incidente de Aviación Civil, un accidente, un incidente grave o un incidente de Aviación Civil entendidos según lo establecido en la Directiva 94/56/CE, del Consejo de 21/11/1994, que regula los principios fundamentales de la investigación de los accidentes e incidentes de la Aviación Civil.

L711-2: Se efectúa la investigación técnica mediante un organismo permanente especializado o bajo su control, asistido en caso oportuno, en un accidente determinado

por una comisión de investigación constituida por el Ministro encargado de la Aviación Civil.

L711-3: Únicamente los agentes del organismo permanente comisionados por el Ministro encargado de la Aviación Civil a propuesta del responsable de dicho organismo pueden ejercer las atribuciones previstas en el presente libro para los investigadores técnicos.

Sin embargo, los agentes pertenecientes al cuerpo técnico de la Aviación Civil pueden ser agregados para realizar la investigación prevista en el artículo L. 721-1 bajo el control y la autoridad del organismo permanente. Son llamados investigadores de primera información.

Título II. La investigación técnica

Capítulo primero: los poderes de los investigadores (artículos, L721-1 A L721-6).

Los investigadores técnicos y los investigadores de primera información inmediatamente pueden acceder al lugar del accidente o el incidente, al avión, o a sus restos y a su contenido para proceder *in situ* a toda constatación útil. En caso de accidente, la autoridad judicial, previamente, estará informada de sus intervenciones.

L721-2: Los investigadores técnicos tienen acceso sin demora al contenido de los registradores de abordaje y a cualquier otro registrador considerado pertinente y proceder a su exploración en las siguientes condiciones:

I. Cuando una investigación o una encuesta judicial esté abierta, los registradores y sus correspondientes soportes se harán, según las modalidades previstas en los artículos 97 et 163 del código de los procesos penales incautados (custodiados) por la autoridad judicial y puesta, previa solicitud a la disposición de los investigadores técnicos quienes toman copia de los registradores bajo la supervisión³⁴ de un agente judicial.

II. Cuando no haya una encuesta o instrucción judicial abierta, los registradores y sus soportes pueden ser retirados por los investigadores técnicos o bajo la instrucción del organismo pertinente por los investigadores de primera información, en presencia de un oficial de la policía judicial. En caso de accidente, la asistencia de la policía judicial es solicitada a través del fiscal de la República.

34 Tras hablar directamente con los responsables de la BEA en relación a la aplicación de este párrafo, me han comentado que nunca han tenido problema con las autoridades judiciales en este sentido, por la confianza y el sentido común al entender las responsabilidades de cada autoridad.

_L721-3: En caso de accidente o incidente y abierta una encuesta judicial, los investigadores técnicos pueden proceder, de acuerdo según el caso del fiscal de la República o del juez instructor a la retirada para fines de examen y análisis, de los restos, líquido, piezas, órganos, conjuntos y mecanismos que estiman oportunos para la contribución y la determinación de las circunstancias y las causas del accidente o incidente.

A falta del acuerdo, se les informara de las operaciones de los peritos nombrados por la autoridad judicial competente, los expertos tienen derecho a asistir y a explorar las constataciones hechas en el marco de sus operaciones destinadas a la investigación técnica.

Los investigadores técnicos no pueden someter los restos, líquidas, piezas, conjuntos y mecanismos objeto de una custodia a exámenes o análisis sujetos a modificación, alteración, o destruirlos sin autorización de la autoridad judicial.

_L721-4: En caso de accidente o incidente que no haya dado lugar a la apertura de encuesta judicial, los investigadores técnicos bajo la instrucción del organismo permanente, los investigadores de primera información pueden en la presencia de un policía judicial, llevar para los fines de examen y análisis, los restos, líquidos, piezas, órganos, conjuntos y mecanismos que estiman oportunos a la contribución y a la determinación de las circunstancias y las causas del accidente o el incidente....

_L721-5: Los investigadores técnicos pueden exigir, sin ponérseles excepción de secreto profesional, la comunicación de los documentos de cualquier naturaleza relacionados con las personas, empresas, et materiales vinculados al accidente o el incidente incluyendo las relacionadas con la formación y la calificación de las personas, fabricación, certificación, etc.

_L721-6: Relacionado con los informes de los forenses.

Capítulo segundo: preservación de los elementos de la investigación (L722-1 a L722-4).

_L722-1: La interdicción de modificar el Estado del lugar del accidente, etc.

_L722-2: Toda persona física o moral que en el ejercicio de una actividad regulada por el presente código, tenga conocimiento de un accidente o incidente de Aviación Civil, deberá informarlo sin demora al organismo permanente, al Ministro encargado de la Aviación Civil, o en caso oportuno a su jefe, y según las modalidades fijadas en el Decreto del Consejo de Ministros.

La misma obligación se aplica con respecto al conocimiento de un suceso según el sentido del artículo 2 de la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio 2003, sobre notificación de sucesos en la Aviación Civil.

_L722-3: Ninguna sanción administrativa, disciplinaria o profesional puede ser impuesta a una persona que ha notificado un accidente o un incidente de Aviación Civil o un suceso según el sentido del artículo 2 de la Directiva 2003/42/CE, en las condiciones previstas en el artículo L722-2, que estuviese implicada o no en un accidente, incidente o suceso, salvo si se procesa como culpable de un incumplimiento deliberado o llegado a las reglas de seguridad operacional.

_L722-4: El Ministro encargado de la Aviación Civil publicará, al menos una vez al año, un informe en materia de seguridad, que contiene las informaciones sobre los tipos de accidentes, incidentes y los sucesos identificados.

Capítulo III: actas de constatación (Diligencias técnicas).

_L723-1: Los investigadores técnicos establecerán diligencias con ocasión de las operaciones efectuadas en aplicación del artículo L721-5.

Las actas incluyen fecha y hora del comienzo, fin de la intervención, nombre y firma del investigador técnico encargado, inventario de las piezas o documentos retenidos o examinados, de ser oportuno, las observaciones de las personas que las custodian.

Cuando una encuesta judicial está abierta, una copia del acta está destinada a la autoridad judicial.

Título III: difusión de informaciones y de los informes de la investigación

Capítulo único: **L731-1 a L731-5.**

_L731-1: Las personas del organismo permanente, los investigadores de la primera información, los miembros de las comisiones de investigación y los peritos llamados, están obligados a preservar el secreto profesional en las condiciones y bajo las penas previstas en el artículo 226-13 del Código Penal.

Sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el responsable del organismo permanente está habilitado para proporcionar las informaciones resultantes de una investigación técnica si estima que son de naturaleza para prevenir un accidente o un incidente grave, a las autoridades administrativas encargadas de la seguridad de la Aviación Civil, a los dirigentes de las empresas de fabricación, de mantenimiento, de explotación, etc.

L731-2: En el transcurso de la investigación, el organismo permanente puede emitir recomendaciones de seguridad si estima que su puesta en marcha en breve plazo sirve para prevenir un accidente o un incidente grave.

L731-3: El organismo permanente ofrecerá al público un informe relacionado con la investigación técnica con un formato apropiado según el tipo y la gravedad del evento, el informe excluye los nombres de las personas.

L731-4: El título primero de la Ley nº 78-753 de 17/07/1978, sobre medidas para la mejora de relaciones entre la administración y el público, y sobre diversas disposiciones de orden administrativo, social y fiscal, no se aplica ni a los documentos recopilados para el establecimiento del informe mencionado en el artículo L731-3, ni a las notificaciones de los sucesos.

Título IV: disposiciones penales

Capítulo único: Artículos (L741-1 a L741-3).

L741-1: Está castigado con un año de prisión y multa de 15000 euros el hecho por el que las personas, según su función, que estén llamados a conocer de un accidente o incidente, no lo notifiquen en las condiciones fijadas en el párrafo 1 del artículo L722-2.

L741-2: Está castigado con un año de prisión y multa de 15000 euros el hecho de obstaculizar la acción:

- sea oponiendo al ejercicio de las funciones encargadas a los investigadores técnicos,
- sea denegando de comunicarles los registradores, los materiales, las informaciones y documentos de utilidad, disimulándolas, alterándolas, o haciéndolas desaparecer.

L741-3: Las personas jurídicas pueden ser declaradas responsables penalmente, en las condiciones previstas en el artículo 121-2 del Código Penal, por las infracciones definidas en el presente título.

Las penas en las que incurrir las personas morales son:

- 1- La multa, según la modalidad prevista en el artículo 131-38.
- 2- Las penas mencionadas en el artículo 131-39.

Libro VII (La parte reglamentaria³⁵/Decretos en el Consejo de Estado): Investigación técnica relativa a los accidentes e incidentes-protección de la información

³⁵ Elaborado por los siguientes Decretos: Decreto nº 2001-1043 du 8 Noviembre 2001, B.O. 11 Noviembre 2001), (Decreto Nº 2005-470 du 16 mayo 2005, B.O. 17 mayo 2005), (Decreto Nº 2006-1544 du 7 diciembre 2006, B.O. 8 Diciembre 2006).

Título I. Disposiciones Generales (R711-1 A R711-10).

Art R711-1: El organismo permanente especializado, encargado de la aplicación de los artículos L711-1 y L711-2, que realizara las investigaciones técnicas relativas a los accidentes o incidentes de Aviación Civil, se configura como un servicio a escala nacional adjunto al Vicepresidente del Consejo General de Infraestructuras que lleva el nombre de Oficina de investigación y análisis para la seguridad de la Aviación Civil, con las siglas BEA.

Art R711-2: El BEA propone al Ministro encargado de la Aviación Civil el Reglamento para la preservación de los elementos de la investigación técnica, y el Reglamento para la utilización general de los registradores de abordó.

Los demás artículos tratan sobre la composición del BEA, el nombramiento del Director sus competencias, la composición de la Comisión de Investigación nombrada por el Ministro.

Título II. Descubrimiento de restos y declaraciones de los accidentes incidentes o sucesos. (Art R722-1 A R722-7)

Trata de detallar las personas encargadas y obligadas a informar de los accidentes e incidentes etc.

Título III. Informes de investigación y recomendaciones de seguridad (art R 731-1 A R731-3)

Trata de indicar las personas a las que el director del BEA tiene la obligación de recibir e informar sobre el informe preliminar (victimas, asociaciones).

A partir de la publicación del código de transportes.

Por los motivos³⁶ estipulados en el informe dirigido al Presidente de la República relacionado con la orden nº2010-1307³⁷ del Código de Transportes, parte legislativa que

36 Destinados a culminar la creación del proyecto pensado en el año 1982, el Código de Transporte, para racionalizar la codificación existente operando la reagrupación de cuatro códigos especializados, el Código de Trabajo Marítimo adoptado por la Ley 13/12/1926, y que contiene solo una parte legislativa, el Código de Pensiones y Jubilación de los Marineros Franceses, publicado por el Decreto nº 68-292 de 21/03/1968, que nunca fue validado por el legislador, el Código de Aviación Civil, validado por la Ley nº72-1090 de 08/12/1972, y el Código Marítimo sin culmenar su validación legislativa.

Integra también el código del dominio público fluvial y de navegación interior publicado por el Decreto nº56-1033 de 13/10/1956, y las disposiciones del Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante adoptadas por la Ley 17/12/1926, interesada en la policía de navegación y el derecho social.

37Orden 2010-1307 de 28/10/2010 relativa a la parte legislativa del código de transportes, boletín oficial de la República nº 03/11/2010, la totalidad del código se anexa en la parte de las publicaciones especiales, orden que fue rectificada por la orden nº 2010-1307 de 28/10/2010 (B.O. 24/11/2010), modificada por la orden 2011- 204 de 24/02/2011 (B.O. 25/02/2011), y adaptada por la orden nº 2012-872 de 12/07/2012 en aplicación de diversos Reglamentos del Parlamento Europeo y del Consejo en materia de Aviación Civil (B.O. 13/07/2012).

enumera en su artículo 7³⁸ los cambios que han afectado al Código de Aviación Civil, tanto a la parte legislativa como a la reglamentaria. El marco jurídico que regula la materia de la investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil francesa queda modificado casi en su totalidad, salvo el numerado de los artículos, mientras que el contenido se ha utilizado no solo para la investigación de accidentes aéreos, sino también para todo tipo de transportes que en adelante describimos:

Código de transportes.

Parte primera. Disposiciones comunes.

Libro Primero. Seguridad policial y seguridad operacional de los transportes.

Título Segundo. Disposiciones comunes relativas a la investigación técnica y a la investigación de seguridad tras un accidente o un incidente de transporte.

Capítulo Primero. Las condiciones de la investigación técnica y la investigación de seguridad.

SECCION2. El procedimiento.

L1621-2 (antiguo artículo del Código de Aviación Civil -en adelante ACAC-, art. L711-1), párrafo segundo. Todos los accidentes o incidentes graves de aviación civil son objeto de una investigación de seguridad, conforme a lo dispuesto en los artículos 11,12 y 13 del Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil, (queda derogada la Directiva 94/56 CE). También se investigarán los accidentes acordados por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad y las autoridades judiciales, de conformidad con el artículo 12 de dicho Reglamento.

38 **Artículo 7:** son derogados , sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 9 y 16:

1. En el Código de Aviación Civil:

a) La parte legislativa, a excepción de los artículos L270 Y L 321-6, del penúltimo párrafo del artículo L321-7 y los artículos L426-4 y L611-5;

b) En la parte reglamentaria, el artículo D131-2, primer párrafo del artículo R132-1, los artículos R211-1, R211-2-2 Y R221-1, los términos (“los aeródromos no abiertos a la circulación aérea...”del artículo D231-1etc).

Artículo 9:La derogación de las disposiciones mencionadas en el artículo 7 quedan sin efecto hasta la publicación de las disposiciones reglamentarias del código de transportes y vinculadas a los siguientes artículos:

1. En el Código de Aviación Civil:

nn) el artículo L722-4;

oo) el segundo párrafo del artículo L723-1;

pp) el artículo L731-5

L1621-3 (ACAC art L711-1): La investigación técnica y la investigación de seguridad previstas en el artículo L1621-2 tienen un único objetivo: prevenir los futuros sucesos del mar, accidentes o incidentes de transporte terrestre o de Aviación Civil.

Sin perjuicio, en caso oportuno, de la investigación judicial que puede ser abierta, las dos investigaciones consisten en reunir y analizar las informaciones útiles, determinar las circunstancias y las verdaderas o posibles causas del suceso, del incidente o del accidente, y si hay lugar establecer las recomendaciones de seguridad.

L1621-4 (ACAC, SRT L731-3): Se establece un informe de investigación técnica o de investigación de seguridad por el organismo permanente o por la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad mencionadas en el artículo L1621-6, se hace público el término de la investigación bajo forma apropiada. Este informe no indica los nombres de la personas. Únicamente hace constar la información resultante de la investigación necesaria para la determinación de las circunstancias y de las causas del accidente o el incidente y la comprensión de las recomendaciones de seguridad.

Antes de hacer público el informe, los investigadores pueden recopilar las observaciones de las autoridades, empresas y personal interesado, obligados a mantener el secreto profesional en los elementos de la consulta.

Sección 3. Los poderes de la investigación.

L1621-6 (ACAC art L711-2 y L711-3): La investigación técnica y la investigación de seguridad mencionadas en el artículo L1621-2, son efectuadas respectivamente por un organismo permanente especializado y por la autoridad responsable de investigaciones de seguridad o bajo su control, en las siguientes condiciones:

2) Para los accidentes o incidentes de Aviación Civil, tienen solo la calidad de investigadores de seguridad los miembros de la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad. No obstante los investigadores de primera información pueden ser habilitados (asignados), para efectuar, bajo el control de la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad, las operaciones de investigación previstas en el presente título.

L1621-7 (ACAC art L711-2): En el marco de la investigación técnica o la investigación de seguridad, el organismo y las personas encargadas de la investigación actúan en plena autonomía, y no reciben ni solicitan instrucciones de ninguna autoridad ni de ningún organismo en donde los intereses pueden entrar en conflicto con la misión que les haya sido confiada.

L1621-8 (ACAC/L711-3): Un Decreto en el Consejo de Estado fijara las condiciones del nombramiento de los investigadores técnicos, de los investigadores de seguridad y las personas encargadas de las investigaciones, las condiciones de la acreditación de los investigadores de primera información y las condiciones de la nominación de los miembros de las comisiones de investigación.

Serán definidos igualmente en qué casos y en que procedimientos, los investigadores técnicos extranjeros pueden ser autorizados a participar en las investigaciones dentro del territorio nacional o a bordo de los barcos franceses, cuando su participación sea necesaria para el bien de la investigación.

L1621-10 (ACAC/L721-1): Los investigadores técnicos, los investigadores de seguridad y los investigadores de primera información, pueden inmediatamente acceder al lugar del accidente o el incidente, a la unidad del transporte o a su resto y a su contenido para proceder *in situ* a toda constatación útil.

La autoridad judicial previamente será informada de la intervención de los investigadores.

Es necesario que los investigadores técnicos o alternativamente, los investigadores de primera información, tomen todas las medidas para asegurar la conservación de los indicios.

L1621-11 (ACAC/art L721-2): II. Para los accidentes o incidentes de transporte terrestre o de Aviación Civil y los sucesos del mar, los objetos o los documentos custodiados por los investigadores técnicos o por los investigadores de seguridad serán devueltos desde que su conservación no sea necesaria para la determinación de las causas del accidente o el incidente. Si una investigación judicial está abierta, el fiscal de la República o el juez de instrucción, poseedor y guardia de la eventualidad de dicha devolución será previamente avisado.

La retención, en caso oportuno, la alteración o la destrucción por motivos de la investigación, de los objetos o los documentos sometidos al examen o al análisis no dará ningún derecho a indemnización.

III. Para los accidentes e incidentes de Aviación Civil, la recopilación, la conservación y la explotación de los elementos de prueba están asegurados por la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad en las condiciones previstas por el párrafo segundo del artículo L1621-2³⁹.

³⁹ Los artículos L1621-11 sobre el acceso a los registradores de abordaje, dispositivos técnicos y el artículo L 1621-12 sobre el examen y el análisis de los restos, líquidos, piezas órganos, y el artículo L1621-13

L1621-13 (ACAC/art L 721-3): I. copia del artículo L721-3 hecho para los accidentes de transporte terrestre y los sucesos del mar.

II. Para los accidentes e incidentes de Aviación Civil, la recopilación, la conservación y la explotación de los elementos de prueba están aseguradas por la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad en las condiciones previstas por el párrafo segundo del artículo L1621-2.

L1621-14 (ACAC/art L721-5): I. Para los accidentes de transporte terrestre y los sucesos del mar el contenido del artículo L721-5.

II. Para los accidentes e incidentes de Aviación Civil, la recopilación, la conservación y la explotación de los elementos de prueba están aseguradas por la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad en las condiciones previstas por el párrafo segundo del artículo L1621-2.

L1621-15 (ACAC/art L 721-6): Relacionado con los informes de los forenses.

Sección 4. Disposiciones relativas al secreto de la investigación judicial y al secreto profesional

L1621-16 (ACAC/art L731-1): El personal del organismo o la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad, las personas encargadas de la investigación, incluidos los investigadores de primera información y los miembros de las comisiones de investigación, también los peritos llamados, están obligados a preservar el secreto profesional en las condiciones y bajo las penas previstas en el artículo 226-13 del Código Penal.

L1621-17 (ACAC/ art L731-1): I. A pesar de lo dispuesto en las disposiciones del artículo L1621-16, el responsable del organismo permanente o de la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad, está habilitado para transmitir las informaciones resultantes de la investigación técnica o de la investigación de seguridad,

sobre el acuerdo del fiscal o el juez de instrucción para proceder al análisis, y el artículo L 1621-14 sobre el poder que tienen los organismos de investigación técnica para solicitar encuentros con las empresas de construcción, mantenimiento... citan en sus primeros párrafos lo que estaba regulado para el BEA (oficina de investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil), en relación a estos asuntos en el Código de Aviación Civil parte legislativa, y lo mencionan para los investigadores del ámbito terrestre y marítimo y para el ámbito de la Aviación Civil remiten al artículo L1621-2 que trata de incluir el contenido de los artículos 11,12,13 del Reglamento 996/2010 sobre investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación en el ordenamiento jurídico francés, es decir lo que estaba regulado mediante el Código de Aviación Civil parte legislativa ahora se aplica a las investigaciones de accidentes e incidente marítimos y terrestres y para la aviación lo estipulado en los artículos 11(estatuto de los investigadores),12(coordinaciones de las investigaciones),13(conservación de pruebas), del Reglamento europeo.

si estima que son de naturaleza dirigida a prevenir un suceso del mar, o un accidente o un incidente de transporte terrestre o de Aviación Civil:

1- A las autoridades administrativas encargadas de la seguridad,...

L1621-18: Bajo la autorización del fiscal y del juez instructor, los elementos de los procesos judiciales en curso que pueden permitir realizar investigaciones científicas o técnicas, destinadas a prevenir la ocurrencia de accidentes o de facilitar indemnizaciones a las víctimas, pueden ser comunicadas a las autoridades u organismos habilitados para estos fines, mediante un Decreto del Ministro de justicia, tomado en los casos oportunos previa opinión de los Ministros interesados.

Los agentes dependientes de estas autoridades u organismos que reciben esas informaciones están llamados al secreto profesional, en las condiciones y bajo las penas previstas por los artículos 226-13 y 226-14 del Código Penal.

L1621-19: Las informaciones o los documentos que se encuentran bajo el secreto de investigación o la instrucción judicial, pueden ser comunicadas a los investigadores técnicos o a los investigadores de seguridad previo acuerdo del fiscal de la República.

L1621-20 (ACAC/art L731-2): En el curso de sus investigaciones, el organismo permanente o la autoridad responsable de las investigaciones de seguridad, pueden emitir recomendaciones de seguridad si estiman que su puesta en marcha inmediata sirve para prevenir un accidente o incidente.

Capítulo II. Sanciones relativas a la investigación técnica.

L1622-1 (ACAC/art L741-2): Está castigado con un año de prisión y multa de 15000 euros el hecho de obstaculizar la acción de los investigadores técnicos o de los investigadores de seguridad mencionados en los artículos L1621-6 Y L1621-10:

- 1- ya sea oponiendo al ejercicio de las facciones encargadas a los investigadores técnicos,
- 2- o denegando en comunicarles los registradores, los materiales, las informaciones y documentos de utilidad, disimulándolas, alterándolas, o haciéndolas desaparecer.

L1622-2 (ACAC/art L714-3): Las personas jurídicas pueden ser declaradas responsables penalmente, en las condiciones previstas en el artículo 121-2 del Código Penal, por las infracciones definidas en el artículo L1622-1, también pueden incurrir en las multas del artículo 131-38 del Código Penal y las penas mencionadas en el artículo 131-39 del mismo código.

PARTE SEXTA. AVIACIÓN CIVIL.

LIBRO II. La circulación aérea.

TÍTULO II. Policía de la circulación aérea.

CAPÍTULO II. Investigación de seguridad relativa a un accidente o un incidente de Aviación Civil.

L6222-1: Es objeto de una investigación de seguridad todo accidente o incidente grave de Aviación Civil ocurrido a una aeronave que no afecta a las operaciones militares, de aduana, o de policía, o que no están mencionadas en el anexo 2 del Reglamento n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20/02/2008, que regula las reglas comunes en el ámbito de la Aviación Civil y crea la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

L6222-2 (ACAC/art L711-1): Ninguna sanción administrativa, disciplinaria, o profesional puede ser impuesta a una persona que ha notificado el evento de un accidente o un incidente de Aviación Civil, esté implicada o no, en dicho accidente o incidente, salvo si ella misma es impugnada por un incumplimiento deliberado o repetido de las normas de seguridad.

L6222-3 (ACAC/art L 711-1): Las disposiciones del primer título de la Ley n°78-753 del 17/07/1978 que regula las diversas medidas de mejora de las relaciones entre la administración y el público, y diversas disposiciones de orden administrativo, social y fiscal, no se aplican ni a los documentos recopilados para el establecimiento del informe de investigación de seguridad, ni a la notificación de los sucesos de accidentes o de incidentes de Aviación Civil.

Capítulo III. Notificación de los sucesos.

L6223-1 (ACAC/art L722-2): La persona que en el ejercicio de las actividades reguladas por la presente parte, tenga conocimiento de un suceso definido por el segundo párrafo debe notificarlo sin demora al Ministro encargado de la Aviación Civil, o en su caso, a su empleador, según las modalidades fijadas por Decreto del Consejo de Estado.

Un suceso es todo tipo de interrupción, anomalía o fallas operacionales, u otra circunstancia inhabitual que haya tenido lugar, susceptible de dar lugar a un accidente o incidente grave de aeronave, tal y como aparecen definido por los incisos 1° y 3° del artículo L6222-3.

L6223-2 (ACAC/art L722-3): Ninguna sanción administrativa, disciplinaria, o profesional puede ser impuesta a la persona que haya notificado un evento ocurrido en las condiciones previstas en el artículo L6223-1, esté implicada o no en dicho suceso,

salvo si ella misma es impugnada por incumplimiento deliberado o repetido de las normas de seguridad.

L6223-3 (ACAC/ art L731-4): A pesar de lo dispuesto en el título primero de la Ley nº 78-753 de 17/07/1978, que regula las diversas medidas de mejora de las relaciones entre la administración y el público y las diversas disposiciones de orden administrativo, social y fiscal, no serán comunicadas:

1º Las notificaciones de los sucesos según el sentido del artículo L6223-1 y los documentos relacionados.

2º Los informes que contienen las informaciones de seguridad vinculadas a las aeronaves de los terceros países mencionados en el artículo L6221-2, los informes de inspecciones efectuados sobre dichas aeronaves, y todos los documentos relacionados que al efecto establezca el Ministro encargado de la Aviación Civil, o se reciban de otros Estados miembros de la Comunidad Europea o partes del Espacio Económico Europeo, sin perjuicio de los secretos protegidos por ley, su difusión y utilización quedan limitadas a lo determinado para la mejora de la seguridad.

2. Instrucción de 15/06/1979 relativa a la transmisión de las notificaciones de incidentes de aviación, especialmente la navegación de las aeronaves (B.O. agosto de 1979).

“Artículo 2: El objetivo de las siguientes disposiciones es el de permitir a los servicios competentes tener información técnica suficiente sobre los incidentes aeronáuticos relacionados con la navegabilidad para tomar las medidas necesarias a efectos de mantener y mejorar la seguridad operacional de la flota de las aeronaves construidas, poseídas o utilizadas por los nacionales franceses, y no para constatar las infracciones.”

Para este objetivo y este espíritu se han fijado la naturaleza de los incidentes y las informaciones correlativas a transmitir.

3. Decisión⁴⁰ de 03/11/1972 relativa a las comisiones de investigación de accidentes e incidentes de aeronaves civiles.

“Art. 6: La comisión de investigación debe presentar al Ministro en el plazo de un mes, informe preliminar sobre las circunstancias del accidente acompañado eventualmente de las primeras recomendaciones de seguridad.

40 Derogado por el artículo 9, del Decreto de 14/10/1994 relativo a las comisiones de investigación de los accidentes e incidentes de aeronaves civiles (B.O. 20/10/1994).

Antes de su firma y aprobación definitiva por los miembros de la Comisión de investigación, el proyecto del informe final deberá ser observado por los miembros de tripulación, las empresas y autoridades interesadas, y las organizaciones sindicales representativas del personal de Aviación Civil interesado, teniendo el plazo de dos meses para comunicar sus observaciones.”

4. Decisión de 01/09/1995 sobre normas a seguir cuando estén contestados los incidentes de la circulación aérea⁴¹ (B.O. 27/09/1995).

Nace en aplicación de la Directiva 2003/42/CE, sobre notificación de los sucesos en la Aviación Civil.

“Art. 1: el presente Decreto se aplica a todos los eventos relacionados con la seguridad en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo ATM.”

“Art. 2: Un suceso en el ámbito del tráfico aéreo, denominado ATM, es un accidente, incidente grave o incidente, según el sentido del Anexo 13 de la Convención de Chicago”, (contiene 5 anexos que regulan los procesos de investigación y análisis).

5. Decisión de 20/10/2004, relativa a los registros de los datos relacionados con la gestión del tráfico aéreo, sobre su conservación y sobre su restitución, (B.O. 27/11/2004).

“Art. 3: Todos los prestadores de los servicios de navegación aérea están sometidos anualmente a la aprobación, por la autoridad competente, del documento de cumplimiento que presenta los medios puestos en marcha para asegurar el cumplimiento de las exigencias del artículo 2 de este Decreto.”

Para cada tipo de registro, el documento de cumplimiento precisa:

- la fuente del registro;
- las diferencias potenciales entre el registro y la situación presentada al agente.

Anexo: Describe los tipos de datos registrados y los plazos en que hay que conservarlos.

6. Decisión de 04/04/2003 fijando la lista de los incidentes de aviación civil que deben ser notificadas al BEA.

Junto a la Decisión se contienen dos anexos que establecen todos los tipos de incidentes.

⁴¹ Derogado por el artículo 13 del Decreto de 26 de marzo 2004 relativo a la notificación y el análisis de sucesos relacionados con la seguridad operacional de la gestión del tráfico aéreo, (B.O. 28/03/2004).

7. Decisión de 03/03/2005 sobre organización de las subdirecciones de la dirección de control de la seguridad de la dirección general de aviación civil (B.O. 10/04/2005).

Art. 1: La dirección de control de la seguridad comprende: la subdirección de los métodos y de la calidad (DCS/MQ), constituida por:

-la oficina de calidad interna y de análisis de los datos de seguridad (DCS/MQ/QAD), según el artículo 2 la oficina (sin perjuicio de las prerrogativas de la oficina de investigación y de análisis para la seguridad de la Aviación Civil (BEA), y de las responsabilidades propias de los operadores), está encargada de organizar la recopilación de las notificaciones de los sucesos en los ámbitos de la intervención de la dirección de control de la seguridad; define y pone en marcha los procedimientos para el análisis global de los sucesos que les remiten; se encarga de la consideración de las conclusiones derivados de ellos; y supervisa las acciones emprendidas en aplicación de las recomendaciones.

8. Decisión de 06/06/2006 relativa a la creación de la comisión de seguridad de la circulación aérea (B.O. 06/07/2006), modificado por Decreto de 05/01/2011.

Art. 1: Se constituye a cerca del Ministro encargado de la Aviación Civil una Comisión de Seguridad de la Circulación.

Art. 2: Profundizar el análisis de algunos sucesos de la circulación aérea, en base a las investigaciones conducidas por la Dirección de los Servicios de Navegación Aérea, y eventualmente de la BEA.

Art. 9: Se deroga el Decreto de 14/11/1991, sobre la creación de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Aérea.

9. Decisión de 30/11/2006 relativa a la puesta en marcha de un sistema de gestión de la seguridad por los explotadores de los aeródromos (B.O. 19/12/2006).

Art. 15: El explotador de un aeródromo difundirá en todos los Estados de su organización y en los Estados de terceros interesados, las enseñanzas sustraídas de las experiencias de las investigaciones de los sucesos relacionados con la seguridad.

10. Decisión de 17/08/2007 relativa a la notificación de los sucesos y los incidentes de aviación civil (B.O. 18/09/2007).

El texto introduce, entre otras reglas, la Directiva 2003/42, que en base a la lista⁴² de sucesos e incidentes de la Aviación Civil fijada en el anexo de la decisión del día 17/08/2007 (publicada el día 18/09/2007), viene a establecer los plazos de notificación, la implantación de los sistemas de notificación que permitan la identificación, registro, conservación, seguridad y confidencialidad de las notificaciones etc.

11. Otros textos.

Cuando se trata de la seguridad nuclear de los transporte se aplica el Decreto nº 2007-1572 de 06/11/2007, relativo a las investigaciones técnicas de los accidentes e incidentes derivados de una actividad nuclear (B.O. 08/11/2007). Dicho Decreto recoge en su artículo 3 que “la autoridad de la seguridad nuclear notificará su decisión de apertura de una investigación técnica y del nombramiento de los miembros de la misión a los Ministros encargados, según el caso de la seguridad nuclear, o de la radioprotección, a los responsables de la actividad nuclear o de la instalación objeto de la investigación y al gobernador del lugar del accidente o incidente, junto al fiscal de la República, cuando un proceso judicial esté abierto. Cuando el incidente o accidente se produzca en el curso de un transporte, la autoridad de la seguridad nuclear notificará igualmente la decisión de la apertura de la investigación:

1. Para el transporte aéreo, a la oficina de investigación y análisis para la seguridad de la Aviación Civil BEA mencionada en el artículo R711-1 del Código de Aviación Civil.

CAPÍTULO QUINTO. LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES AÉREOS EN OTROS ESTADOS.

No es relevante abarcar el estudio de los ordenamientos jurídicos de otros países⁴³ sobre investigación técnica de accidentes e incidentes de Aviación Civil, a efectos de recoger y exponer las disposiciones jurídicas que tratan de regular esta materia tanto en su aspecto técnico, que es el de prevenir los futuros accidentes, como en su aspecto judicial, ver si se han fijado las normas que regulan los puntos de colaboración cuando

42 Una lista de sucesos que pueden ocurrir en las operaciones en vuelo, en los elementos técnicos de las aeronaves, en el mantenimiento de las aeronaves, servicios de navegación aérea, aeródromos, instalaciones y asistencia aeroportuaria.

43 Para Estados Unidos, *vid.* Chapter 19 (National transportation safety board NTSB, investigations and use as evidence), de la Obra “Aviation accident law, LEE S.KREINDLER, edi. Mathew and Vender, 1998.

están abiertas encuestas judiciales entre las dos autoridades, la técnica y la judicial, en relación con la custodia de los registradores, realización de copias de los documentos y datos de los registradores, difusión de la información sobre seguridad, etc.

Sabemos ahora cual es la opinión del legislador internacional sobre esta materia y su ambición de lograr la máxima seguridad de las operaciones aéreas mediante la utilización de la cultura justa y el papel fundamental que pueden jugar los organismos y sistemas de notificación e investigación de los accidentes e incidentes aéreos.

Sería justo incluir en este estudio la experiencia de los Estados Unidos, Reino Unido, Australia, Canadá, etc., en materia de investigación técnica de las catástrofes aéreas. No obstante, para lo que atañe a este trabajo relacionado con el estudio y análisis comparado de las legislaciones que regulan:

- la investigación técnica de los accidentes de Aviación Civil;
- la seguridad operacional y policial de la Aviación Civil;
- las responsabilidades (penal, civil, administrativa), derivadas de dichos accidentes;
- los procesos judiciales especialmente el proceso de instrucción; y
- los seguros aéreos o de grandes riesgos,

Son importantes, tanto las legislaciones que están en vigor, como las que han marcado las iniciativas y primeros intentos de codificar esta materia por parte del legislador internacional, europeo, español y francés.

Antes de entrar en el estudio de la seguridad aérea, el legislador español, tomando como referencia su primera Ley 21/2003 sobre seguridad aérea, reguló la investigación de los accidentes en el título II (de la Investigación técnica de accidentes e incidentes de Aviación Civil), materia que va a cambiar de título con la segunda reforma, en la Ley 1/2011 sobre seguridad operacional, sustituyéndola por un nuevo título II (Gestión en materia de seguridad operacional), que va a incluir los accidentes en el capítulo II, sobre Investigación técnica de accidentes e incidentes de la Aviación Civil.

Razones suficiente nos impulsan a tratar la materia de la seguridad operacional, teniendo como fin encontrar y reseñar las diferentes normativas, tanto en su formato de recomendación como en su formato estricto y exigente, para entender a través de la fuerza de la norma, las responsabilidades y obligaciones de los agentes intervinientes en la actividad aérea, todo para crear una fuente técnico-normativa que va a ser utilizada en el tratamiento de lo que puede ser el error humano de un agente o de otro, a la hora de exigir responsabilidades por las vías jurisdiccionales (civil, contencioso-administrativo, penal).

PARTE SEGUNDA. LA SEGURIDAD AÉREA (SAFETY AND SECURITY).

Tras el estudio y determinación del arsenal jurídico que regula la investigación de los accidentes e incidentes de la aviación civil cuyo mandato y objetivos son: el esclarecimiento de las verdaderas causas técnicas de estas catástrofes, la reducción de los riesgos de la Aviación Civil, la mejora (performance), de la seguridad aérea ⁴⁴ mediante la aplicación de las recomendaciones sustraídas de estos accidentes, y la modernización, adaptación, de las normas contenidas en los 18 anexos de la OACI ó en los estándares técnicos europeos. ⁴⁵

La denominada seguridad aérea (air security), también conoce accidentes e incidentes con los mismos resultados que los accidentes operacionales: pérdida de los cascos aéreos, mercancías como daños materiales, pérdida de personas (en aire, tierra o mar, pasajeros, tripulación, terceros), daños personales por causas vinculadas a negligencias policiales (vigilancia, y seguridad), interferencia ilícita, actos criminales por ideología o política de reivindicación, falta de coordinación entre la autoridad civil y militar en el control del espacio aéreo, etc. Y cuando las causas no están esclarecidas, siempre se deben al suicidio⁴⁶ o a causas indeterminadas.

Los procesos judiciales y los seguros aéreos (seguros de grandes riesgos), que van a ser tratados en los siguientes capítulos y que guardan íntima relación tanto con las reclamaciones por daños y perjuicios ocasionados por los accidentes, como con las reclamaciones por negligencias en la seguridad aérea (air security), hacen necesario en este capítulo, no solo tratar de dilucidar la confusión que conoce el término seguridad aérea, sino concretar los dos ámbitos a los que hace referencia el término. Así, vamos a esclarecer las practicas de las agencias de seguridad aérea que pueden llevar a creer que

44 Seguridad operacional aérea -AIR SAFETY.

45 EUROPEAN TECHNICAL STANDARD ORDER/artículo 1 párrafo g del Reglamento 1194/2009, es una especificación detallada de aeronavegabilidad expedida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea “para asegurar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento...”.

46 Puede verse www.aviation-safety.net/database/security/suicide.

se trata de competencias ligadas al ámbito de la seguridad aérea (air security), cuando en realidad es lo contrario, pues las tareas de estas agencias están relacionadas o con el ámbito de la seguridad operacional, o con los dos ámbitos .

Respecto al término seguridad: la Real Academia de la Lengua Española lo define como “cualidad de seguro, certeza (conocimiento seguro y claro de algo), fianza u obligación de indemnidad a favor de alguien regularmente en materia de intereses”; Wikipedia, considera la seguridad como “la ausencia de riesgo o la confianza en algo o alguien, sin embargo puede tomar diversos sentidos según el área o campo a que haga referencia”. La Enciclopedia Universal Ilustrada⁴⁷ lo define como “calidad de seguro, de seguridad se aplica a un ramo de la administración pública cuyo fin es el de velar por la seguridad de los ciudadanos”. Seguridad o dispositivos de tecnología⁴⁸ en la industria y en las construcciones: “se entiende por tales los dispositivos los destinados a disminuir en lo posible el peligro en el servicio y manejo de maquinas, aparatos, andamios, etc. Estos van acompañados de prescripciones según las cuales el personal se ha de comportar de determinada forma frente a cada uno de los accidentes, estando su cumplimiento fiscalizado por el Estado, a través de los empleados correspondientes y los inspectores de las industrias.”

La definición del término seguridad es muy ambigua, se establece y se entiende según el ámbito a que hace referencia, sin embargo, y a la hora de traducirlo al francés⁴⁹, al inglés⁵⁰ o al árabe⁵¹ en el término concurren dos acepciones:

1. Seguridad operacional, es decir, situación real, objetiva, en la que las personas y los bienes no están expuestos a ningún riesgo, peligro, o daño. Se puede decir también de

47 Enciclopedia Universal Ilustrada, nº 54, edi. España-Calpe, tomo LIV, 1964, p. 1514).

48Ibidem, p. 1526.

49 En Francés tiene dos sentidos: 1. Sûreté: Etat de quelqu'un ou quelque chose qui est à l'abri, n'a rien à craindre, qualité, caractère précis, efficace de quelqu'un ou de quelque chose à qui en peut se fier, sur quoi en peut compter d'une façon certaine (grand Larousse universel, Paris, 1985.VOL 14), 2. Sécurité: situation réelle, objective, dans laquelle quelqu'un ou quelque chose n'est exposé à aucun danger, à aucun risque, en pratique d'agression physique, d'accident ou de vol, de détérioration de sécurité, se dit d'un appareil, d'un dispositif, d'un action destinés à prévenir un accident ou un évènement dommageable ou à en limiter les effets (grand Larousse universel Paris 1985,vol 13).

50 En inglés tiene dos sentidos también: 1. Security (NON): the state of being free from danger or threat (the system is designed to provide maximum security against toxic spius). 2. Safety (NON): the condition of being protected from or unlikely to cause danger, risk, or injury: (they should leave for their own safety, /the new Oxford dictionary of English edited by Judy Pearsall edi. Oxford University press 1999).

51 La seguridad en árabe puede tener dos significados: 1. Amn (أمن). 2. Salama, Aman (امان/سلامة).

un dispositivo o aparato destinado a prevenir un accidente, evento, suceso perjudicial o limitar sus efectos.

2. Seguridad policial⁵², estado de personas o bienes amparados que no tienen nada que temer.

A pesar de las diferencias, y de los dos sentidos de la terminología, el significado de la seguridad va unido siempre al área a que hace referencia, como la seguridad jurídica, la seguridad aérea...

La seguridad operacional aérea no debe ser confundida con la seguridad policial aérea (*air security*) que son en común la seguridad aérea.

La seguridad operacional aérea es un término que abarca la teoría, la investigación y la categorización de los fallos de vuelo, y la prevención de esos fallos a través de la regulación, la educación y la formación. Es el conjunto de medidas que se toman para reducir los riesgos de la actividad aérea; Por el contrario la seguridad policial aérea es el conjunto de medidas tomadas para luchar contra los malignos sujetos que causan daños a las personas y bienes en las aeronaves y aeropuertos (actos ilícitos, interferencias ilícitas, etc.).

La seguridad aérea en su doble significado consiste, como veremos en adelante y según el máximo regulador de la Aviación Civil Internacional, en el logro de uno de los objetivos principales en que se ha basado la OACI, organización que vela por la buena y estricta aplicación de las normas y recomendaciones expuestas en los 18 anexos derivados del Convenio de Chicago de 1944.

Los Estados miembros de la OACI son conscientes y están concienciados de los peligros derivados de la materia de seguridad aérea en sus diferentes sentidos (operacional, policial), tanto en lo que se refiere a la autoridad competente que supervisa, inspecciona y controla el buen funcionamiento de la actividad aérea, como en lo que se refiere al personal aeronáutico (pilotos, operadores, controladores aéreos, fabricante, agentes de mantenimiento), por ello y a iniciativa propia de un Estado o de un conjunto de Estados, crean administraciones bajo el nombre de agencias, dotándolas de competencias propias y personalidad jurídica, teniendo como objetivo reducir todos los riesgos que conoce la actividad aérea (tanto operacional, como policial).

Para el trabajo, este capítulo se va a centrar en el estudio de la seguridad operacional aérea en primer lugar desde la óptica del derecho internacional o la reglamentación

52 He propuesto policial entre otros como guardia etc. Para indicar la relación con el ámbito de la seguridad no operacional (*security-sûreté*), en adelante seguridad policial (*security*).

internacional promovida por la OACI, el análisis de la normativa europea en la materia, las experiencias nacionales de algunos miembros de la UE y de terceros países, y en segundo lugar, tras exponer la normativa internacional, europea y española que regula la seguridad policial aérea haciendo hincapié en los efectos económicos, jurídicos y políticos derivados de las catástrofes aéreas ocasionadas por negligencia en la seguridad policial aérea, veremos si los organismos responsables de la investigación técnica de los accidentes aéreos están dotados también de competencias para investigar los accidentes causados por los actos ilícitos, veremos los vacíos legales que conoce esta materia y los conflictos derivados de las catástrofes aéreas causadas por las deficiencias en la materia de seguridad aérea policial.

TÍTULO PRIMERO. LA SEGURIDAD OPERACIONAL AÉREA (SAFETY).

La prevención de los accidentes e incidentes aéreos por medio de la aplicación de los sistemas de notificación voluntaria y obligatoria de los sucesos, incidentes graves y accidentes, es complementaria y es uno de los objetivos en los que se basan los planes a tenor de la seguridad operacional.

El concepto seguridad operacional no es nuevo puesto que es uno de los pilares en los que se ha basado la OACI, más aún, todas las recomendaciones, por experiencias acumuladas, de la OACI, no son sino estándares relacionados con la seguridad operacional, es decir los ADREPs, SARPs, manuales, anexos, etc., son fuentes técnico-científicas para el ámbito de navegación aérea, depende de ellas el logro del máximo grado de seguridad operacional aérea.

Todo lo que visto anteriormente en relación a la investigación de los accidentes e incidentes aéreos y la prevención de los futuros accidentes, es para la seguridad operacional un medio clave, al menos para reducir y evitar los siguientes riesgos de índole económica y costes no asegurados derivados de las catástrofes aéreas:

- las cantidades deducidas del seguro⁵³,
- el tiempo perdido y las horas extraordinarias,
- el coste de la investigación,

53 Páginas 1, 2, 16, Human Factors Training Manual DOC 9683 AN/950, 1998.

- el coste de contratar personal de sustitución,
- pérdida de productividad del personal herido,
- coste de la restauración del orden,
- pérdida de los cascos o equipos,
- gastos de alquiler, arrendar equipos de reemplazo,
- aumento de los costes operativos en los equipos restantes,
- pérdida de piezas,
- multas y citaciones,
- honorarios de abogados,
- aumento de las primas del seguro,
- reclamaciones de responsabilidad civil en exceso del seguro,
- pérdida de negocio y daño a la reputación,
- coste de las medidas correctoras.

¿Qué ha hecho la seguridad operacional por los accidentes aéreos? ¿Qué trabajos y estrategias se han elaborado para la materia por parte de la seguridad operacional?

1. Las recomendaciones internacionales.

Como hemos señalado y señalamos en cada capítulo, la confidencialidad de los documentos que se tramitan entre las autoridades encargadas de regular la Aviación Civil, y la dificultad para alcanzar dicha información, nos pone en la duda de tomar un dato para tal interpretación o tal decisión, por ejemplo, en la materia de seguridad operacional aérea que ocupa este capítulo, según el comunicado de la Comisión⁵⁴, la información contenida respecto al historial y cronología de los dos planes que ha conocido el proyecto internacional de control de la seguridad operacional aérea, es muy confusa y hace necesario ir al artículo publicado en la revista OACI⁵⁵, Páginas 4 Y 5, para esclarecer las fechas y deficiencias que ha conocido el primer plan, y el por qué del nuevo plan de la auditoria universal de la seguridad operacional aérea⁵⁶.

54 Comunicación de la Comisión. Bruselas, 16-07-2001, COM(2001), 390 final. Una contribución europea a la mejora de la seguridad aérea mundial.

55 OACI, vol. 58, nº 9, noviembre-diciembre 2003, ampliación del programa USOAP mediante enfoque sistemático para futuras auditorias HAILE BELAI, p. 4-7 continuación en la p. 27 (jefe de la sección de auditorías). USOPA OACI.

56 P. 4: el programa USOPA se originó en enero de 1999, cuando fue adoptado en virtud de una resolución de la Asamblea de la OACI de 1998, que dio a la OACI el mandato para efectuar auditorias regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional.

A pesar de todo, el concepto seguridad operacional como regla principal, es la auditoria y vigilancia de la aplicación de las normas y recomendaciones contenidas en los 18 anexos por iniciativa de la OACI, de la IATA⁵⁷ y diversos Estados (U.S.A, UNION EUROPEA, etc.), todos preocupados por fomentar y ayudar a los recursos humanos (factor humano), a respetar las recomendaciones internacionales y adaptar (someter), la máquina y el medio ambiente al servicio de la seguridad operacional aérea. Dichas reglas principales han sido tratadas por la OACI en varios documentos y anexos entre los que destacamos:

ANEXO 13.

Como se ha señalado en el cuaderno de enmiendas al Anexo 13, la enmienda 12-B, adoptada el 2 de marzo de 2009, define el término programa estatal de seguridad operacional como un conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional, y un adjunto F (marco para el programa estatal de seguridad operacional SSP), que trata de la política, los objetivos, la gestión de riesgos, garantía y promoción de la seguridad operacional de los Estados.

Aunque el USOAP cuenta con solo cinco años de existencia, las actividades de la OACI en materia de vigilancia de la seguridad operacional comenzaron en realidad en 1995, con el establecimiento del programa OACI de vigilancia de la seguridad operacional.

En estos momentos se señalaron cuatro preocupaciones:

_carencia de establecimientos de Aviación Civil adecuados, teniendo como consecuencia insuficientes actividades de vigilancia de la seguridad operacional;

_falta de personal técnico cualificado y de recursos adecuados para cumplir satisfactoriamente con las obligaciones en materia de vigilancia de la S.O;

_inexistencia o incompatibilidad de Reglamentos de Aviación Civil;

_falta de compromiso del gobierno en lo relacionado con las preocupaciones de la Aviación Civil.

p 5: dentro del año de su iniciación, el programa de evaluación había revelado la existencia de numerosos problemas que no se limitaban a ninguna región geográfica determinada. Las deficiencias se concentraban en tres esferas específicas:

-falta de legislación aeronáutica básica y de Reglamentos dispositivos concretos; falta de sistemas nacionales de Aviación Civil establecidos apropiadamente.

_inexistencia de certificación y supervisión adecuadas de los explotadores de servicios aéreos y de establecimientos de mantenimiento.

Después de la conferencia celebrada en Washington en enero de 1997 con la recomendación de que la OACI necesitaba mayor autoridad para determinar si las naciones cumplen las normas de seguridad, a finales de 1997 los Directores de Aviación Civil de todo el mundo se reunieron en Montreal para establecer una estrategia mundial al respecto. La conferencia pidió auditorias regulares, mayor transparencia en la difusión de los resultados de las auditorias, asignación de fondos, extensión del programa a otros anexos distintos de los anexos 1, 6 y 8 para determinar el enfoque holístico de la seguridad de la aviación. Se creó una base de datos sobre los resultados y diferencias constatadas por las auditorias (AFDD) para el archivo de dichos resultados y constataciones dimanantes de las auditorias y seguimiento de auditorias relativos a la vigilancia de la seguridad operacional en virtud del USOAP.

57 ISAGO: IATA SAFETY AUDIT OF GROUND OPERATIONS; IOSA: IATA OPERATIONAL SAFETY AUDIT.

MANUAL DE GESTION DE LA SEGURIDAD AEREA DOC 9859 AN/460, 1° EDI. 2006 ICAO (SEGURIDAD OPERACIONAL/S.O).

Capítulo I. Panorama general.

1.6: Enfoques respecto a la gestión de la seguridad operacional.

1.6.6: Enfoque moderno.

e) Un entorno que no es punitivo (o una cultura justa para fomentar la notificación efectiva de incidentes y peligros).

Capítulo II. Responsabilidad de la gestión de la S.O.

2.1: Responsables de la gestión de la S.O.

2.1.5: Estados

Cada Estado debe: a) prever las disposiciones legislativas y de reglamentación necesarias para regir el sistema de aviación del Estado. Entre los aspectos que requieren un marco jurídico para una gestión eficaz de la seguridad operacional cabe señalar. 1-la legislación sobre aviación establece los objetivos del Estado para la aviación -tanto comercial como privada-, típicamente esta legislación incluye la visión del Estado respecto a la seguridad operacional de la aviación y determina, en líneas generales, las responsabilidades, la rendición de cuentas y las autoridades necesarias para alcanzar esos objetivos.

2.1.8: Finalmente, los Estados tienen la responsabilidad de ser buenos ciudadanos en la comunidad de la Aviación Civil Internacional, para ello, lo mejor es asegurar el cumplimiento del Convenio de Chicago y los SARPS de la OACI⁵⁸. Cuando un Estado no puede adoptar en su legislación y Reglamentos nacionales, los SARPS de la OACI, debe notificar toda diferencia. La OACI publica estas deferencias de modo que otros Estados puedan tener conocimiento de los casos que se apartan de las normas adoptadas internacionalmente. El programa USOAP de la OACI, permite determinar el cumplimiento de los Estados con respecto a los SARPS, que son críticos para la seguridad operacional.

2.2: Responsabilidad especial de la administración respecto a la seguridad operacional.

58 El papel de la OACI en el aspecto de la reglamentación consiste: en facilitar textos de orientación y procedimientos para ejecutar las operaciones de la aviación internacional en condiciones de seguridad, y en fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo. Esto se logra en gran medida mediante la preparación de normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en los anexos al Convenio de Chicago y que reflejan la experiencia operacional de los Estados. Los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) contienen prácticas que van más allá de la esfera de los SARPS, en las que es conveniente que haya cierta uniformidad internacional por razones de seguridad y eficacia.

2.2.2: Las organizaciones más seguras a menudo son las más eficientes, aunque puede haber concesiones entre la gestión de la seguridad operacional y los costos ocultos de los accidentes. La seguridad operacional es un buen negocio, al adoptar un enfoque sistemático para la toma de decisiones, en que la gestión de riesgos se reduce a las pérdidas ocasionadas por los accidentes.

2.3: Responsabilidades y rendición de cuentas

2.3.1: La responsabilidad y la rendición de cuentas son conceptos estrechamente relacionados. Si bien los miembros del personal son responsables de sus acciones, también deben rendir cuentas a su supervisor o jefe, del desempeño seguro de sus funciones, y pueden ser llamados a justificar sus acciones. Aunque los individuos deben rendir cuentas de sus propias acciones, los jefes y supervisores rinden cuentas del desempeño general del grupo que está subordinado a su autoridad. La rendición de cuentas es una calle de dos sentidos, pues los jefes también rinden cuentas respecto a que sus subordinados tienen los recursos, la instrucción, la experiencia y todo lo necesario para el cumplimiento de las tareas asignadas en condiciones seguras.

2.3.2: Es aconsejable una declaración formal de las responsabilidades y de las correspondientes rendiciones de cuentas, aun en las organizaciones pequeñas. Esta declaración aclara las líneas de rendición de cuentas formales y oficiosas en el cuadro orgánico y especifica quién rinde cuentas de las diversas actividades sin supervisiones ni omisiones. El contenido de la declaración varía según el tamaño y la complejidad de la organización y de las relaciones.

Capítulo III. Programa de seguridad operacional del Estado⁵⁹.

3.2: Responsabilidades de reglamentación.

3.2.3: Muchos Estados están abandonando el papel activo que tenían respecto a la supervisión de las actividades aeronáuticas. Entre las razones para ello cabe señalar el gran número de inspectores que son necesarios para desempeñar esta función, la confusión en cuanto a las responsabilidades para con la seguridad operacional, y la necesidad de una gran organización para hacer cumplir las disposiciones. Factores que contradicen la cultura de seguridad operacional que promueven las prácticas modernas de gestión de la S.O.

3.3: Administraciones de aviación civil (CAAS).

⁵⁹ Es de interés también consultar los siguientes capítulos: Capítulo IV (comprensión de la seguridad operacional), Capítulo VII (notificación de peligros e incidentes), Capítulo XVI (operaciones de aeronaves).

3.3.3: Muchos Estados delegan la responsabilidad de la investigación de accidentes graves (de conformidad con el Anexo 13), en sus CAA. Sin embargo, esta práctica crea un posible conflicto de interés porque los investigadores quizá tengan que informar de las deficiencias en la eficacia de la vigilancia de la seguridad operacional de los Estados (quizá hasta de su eficacia como reglamentadores). Cada vez más, los Estados crean organismos de investigación especializados, que son independientes de las autoridades de reglamentación.

3.4: Eficacia de la seguridad operacional en los Estados.

3.4.1: El programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional ha señalado puntos débiles fundamentales en los programas de seguridad operacional de muchos Estados, lo que da como resultado diferencias considerables en los niveles de seguridad operacional en todo el mundo. No obstante, las obligaciones de los Estados contratantes de cumplir los requisitos de los SARPS de la OACI, la eficacia de la seguridad operacional de los sistemas nacionales de aviación debería preocupar a los Estados. Lo que sigue son algunos indicadores de que el programa de seguridad operacional de un Estado quizá sea deficiente:

- legislación y Reglamentos inadecuados incompletos, no actuales, etc.
- falta de programas de seguridad operacional oficiales (programa de notificación voluntaria de incidentes, auditoría de seguridad de la aviación, reglamentación, etc.).
- posibles conflictos de interés (autoridad de reglamentación y proveedor de servicios, educador y autoridad para hacer cumplir las disposiciones, autoridad de reglamentación que investiga sucesos debidos a fallos en la autoridad de reglamentación, etc.)
- infraestructura y sistemas de Aviación Civil inadecuados (ayudas para la navegación aérea y las comunicaciones, aeródromos, gestión del espacio aéreo, etc.).
- recursos y organización inadecuados para la magnitud y complejidad de los requisitos reglamentarios (falta de personal entrenado y competente, capacidad de administración, tecnología de información, etc.).
- inestabilidad e incertidumbres dentro de la CAA que comprometen la calidad y oportunidad de la eficacia de la reglamentación.

16.3.40: Protección de datos FDA. Tanto los administradores como los pilotos de las líneas aéreas tienen un interés legítimo respecto a la protección de los datos FDA, por ejemplo para emplearlos:

- para fines disciplinarios;

-para hacer cumplir las medidas adoptadas contra algunos individuos o la empresa, salvo en casos de premeditación o desatención deliberada de la seguridad operacional.

MANUAL SOBRE AUDITORIA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (DOC 9735 AN/960) 2ª EDI. 2006.

En la Dirección de Navegación Aérea de la OACI, existe una sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad aérea operacional (SOA).

En 1997 los Directores de Aviación Civil de todos los Estados reunidos en la Asamblea General, concluyeron que era necesario crear una sección de auditoría de la seguridad operacional para los anexos 11 (servicios de tránsito aéreo), 14 (aeropuertos), y 13 (investigación de accidentes e incidentes aéreos); y en 1998, el 6 de mayo, decide la Asamblea General crear el programa mundial de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)⁶⁰, mediante la Decisión A32-11, sep.-oct. 1998; y con la Decisión A 33-8 de la sesión 33 (sep.-oct. 2001), se amplía la USOAP a los anexos 11, 13, y 14, y en 2005 viene la decisión A35-6 para sustituir la decisión A33-8 de aplicar la USOPA a todos los anexos

MANUAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, PARTE A. ESTABLECIMIENTO Y GESTIÓN DE UN SISTEMA ESTATAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGUNDA EDICIÓN 2006, DOC9734/AN/959, ICAO.

En la primera edición de este Manual, preparado con la asistencia del Grupo de estudio sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, se abordaron los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional en relación con el Anexo 1 -Licencias al personal-, el Anexo 6 -Operación de aeronaves-, y el Anexo 8 -Aeronavegabilidad-. Esta segunda edición, que se preparó para tratar la transición al enfoque sistémico global, comprende todas las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional en todos los Anexos al Convenio relativos a la misma.

La vigilancia de la seguridad operacional se define como la función mediante la cual los Estados se aseguran que se cumplen fielmente, en relación con la seguridad, las

60 En este enlace <http://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx> se encuentra el resultado de las auditorías hechas por la OACI en las siguientes materias: legislación, licencias, navegación aérea, investigación de accidentes, operaciones, aeródromos, a más de 188 Estados contratantes, donde se puede comparar el grado de ejecución de cada Estado.

normas y métodos recomendados (SARPS), y los procedimientos auxiliares que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en documentos afines de la OACI.

Este Manual orienta a los Estados sobre sus responsabilidades y obligaciones respecto a la vigilancia de la seguridad aérea relacionadas con:

- el otorgamiento de licencias al personal;
- la certificación de aeronaves, explotadores aéreos y aeródromos;
- el control y la supervisión del personal autorizado, de los productos certificados y de los organismos reconocidos;
- el suministro de servicios de navegación aérea (incluyendo los servicios meteorológicos, las telecomunicaciones aeronáuticas, los servicios de búsqueda y salvamento, las cartas y la distribución de información); y
- la realización de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Para el buen funcionamiento de la Aviación Civil en general los Estados deben proporcionar las condiciones siguientes:

- aeródromos;
- ayudas a la navegación;
- cartas y mínimos de aproximación por instrumentos;
- partes meteorológicos;
- servicios de tránsito aéreo;
- búsqueda y salvamento;
- seguridad de la aviación; y
- la corrección oportuna de cualquier deficiencia de seguridad en relación con estas obligaciones.

Cuando se trata de Estados dedicados al diseño y fabricación, estos últimos deben:

- Expedir el certificado de tipo que define el diseño de la aeronave y certifica, que ese diseño cumple los requisitos de aeronavegabilidad apropiados del Estado en cuestión.
- Transmitir información, generalmente aplicable, necesaria para el mantenimiento de la Aeronavegabilidad y funcionamiento seguro de la aeronave.
- Requerir y aprobar un programa de integridad estructural permanente para asegurar la Aeronavegabilidad de las aeronaves de más de 5 700 kg de masa máxima certificada de despegue, comprendida la información concreta sobre prevención y control de corrosión.

- Establecer un sistema para asegurar la aeronavegabilidad respecto de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg y helicópteros de masa máxima certificada de despegue superior a 3 180 kg.

-Asegurar que cada aeronave y todas las piezas de la aeronave, comprendidas las piezas fabricadas por subcontratistas, se ajustan al diseño aprobado.

-Al aprobar la producción de piezas de la aeronave, asegurar que la producción se efectúa de manera controlada, incluyendo un sistema de calidad, para que la construcción y ensamblaje sean satisfactorios.

-Requerir que se mantengan registros de manera que pueda establecerse la identificación de la aeronave y de las piezas de diseño y producción aprobadas.

Respecto a los Estados de matrícula y el Estado del explotador o proveedor de servicios, todos ellos deben:

-Notificar al Estado de diseño que la aeronave ha sido matriculada en su registro;

-Determinar que la aeronavegabilidad de la aeronave satisface las normas mínimas establecidas;

-Expedir o convalidar el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave;

-Asegurarse de que la aeronavegabilidad de la aeronave se mantiene, independientemente de donde se utilice en el mundo;

- Comprobar que el personal que hace la labor de mantenimiento de la aeronave tiene la experiencia, conocimiento y aptitud mínimos;

-Expedir o convalidar los certificados del personal de mantenimiento;

-Comprobar que la tripulación que hace volar la aeronave reúne los requisitos mínimos de experiencia, conocimiento y aptitud para hacer volar la aeronave con seguridad;

-Expedir o convalidar las licencias o habilitaciones, según corresponda, de la tripulación de vuelo;

-Verificar que la aeronave y el personal vinculado a la explotación de la misma satisfacen las condiciones que se exigían para expedir los certificados y licencias iniciales.

-Tomar las medidas oportunas y apropiadas para corregir todas las deficiencias que se encuentren respecto al mantenimiento de la aeronave y a la utilización de la misma por parte de la tripulación de vuelo;

-Asegurar que respecto de los aviones de más de 5700 kg y helicópteros de más de 3 180 kg de masa máxima certificada de despegue, hay un sistema para transmitir al organismo responsable del diseño, información sobre fallos, funcionamiento defectuoso,

defectos y otros aspectos que repercutan o puedan repercutir negativamente en el mantenimiento de la aeronavegabilidad;

-Recibir información obligatoria, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, proveniente del Estado de diseño, adoptar la información obligatoria directamente, o evaluar la información recibida y adoptar las medidas apropiadas.

Los Estados contratantes, en su esfuerzo por establecer e implantar un sistema de vigilancia de la seguridad operacional eficaz, deben considerar los siguientes elementos críticos⁶¹, respecto de la vigilancia de la seguridad operacional, que han sido objeto de un estudio amplio y detallado en el siguiente Manual tratado, para garantizar la eficacia del sistema de vigilancia de la seguridad operacional:

-la legislación aeronáutica básica;

-Reglamentos de explotación específicos;

-el sistema estatal de Aviación Civil y las funciones de vigilancia de la seguridad operacional;

-la cualificación e instrucción del personal técnico;

-las orientaciones técnicas, los medios y el suministro de información crítica sobre seguridad operacional;

-las obligaciones relativas al otorgamiento de licencias, certificación, autorización y aprobación;

-las obligaciones de mantener una vigilancia; y

-la resolución de cuestiones que afecten a la seguridad operacional.

MANUAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL. PARTE. ESTABLECIMIENTO Y GESTIÓN DE UN SISTEMA REGIONAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, PRIMERA EDI, 2006, DOC 9734/AN/959, ICAO.

Las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional y otras misiones de la OACI, demostraron que muchos Estados contratantes no habían puesto en práctica sistemas eficaces de vigilancia de la seguridad operacional, y que a menudo los controles y la supervisión de las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y el otorgamiento de licencias al personal son deficientes, lo cual podría crear condiciones peligrosas. El establecimiento y la gestión de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad

⁶¹ Estipulados en el capítulo 3 del manual.

operacional exigen un compromiso gubernamental de alto nivel, sin el cual un Estado contratante no puede satisfacer completamente sus responsabilidades con respecto a la seguridad operacional del sistema aeronáutico. Por dichas razones y las que a continuación detallamos, se hace necesario establecer y adoptar un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional aérea:

- eliminar la duplicación de esfuerzos al normalizar las disposiciones de reglamentación y cumplimiento, en una amplia gama de actividades aeronáuticas;
- lograr economías de escala que conduzcan a la eficacia y la eficiencia;
- compartir recursos humanos y financieros;
- establecer programas regionales eficaces por medio de la acción conjunta de los Estados;
- hacer frente a los factores externos y las limitaciones existentes de manera más eficaz;
- elaborar e implantar un sistema de gestión de la seguridad operacional, lo que permitiría la aplicación de normas y procedimientos similares para medir el rendimiento de la seguridad operacional de las organizaciones de Aviación Civil en la región;
- cubrir las deficiencias en el ámbito de las intervenciones nacionales o bilaterales;
- demostrar la capacidad organizativa por medio de actividades de evaluación antes de hacer compromisos importantes en el marco de programas nacionales;
- cumplir con las expectativas de la industria fomentando el cumplimiento y prestando apoyo para que la industria demuestre que cumple los Reglamentos;
- demostrar, como organización regional responsable, más solidaridad regional;
- mejorar el nivel de objetividad e independencia de los inspectores; y
- desarrollar la capacidad de redactar y modificar Reglamentos y procedimientos así como producir normas más claras basadas en requisitos internacionales y adaptarlas al medio regional y a las necesidades de la industria aeronáutica.

El Manual como conjunto de sugerencias teóricas, es importante cuando trata de explicar cómo establecer el marco jurídico, la estructura del organismo, las fuentes de financiación, los sistemas de certificación, control e inspección, posibles puntos de colaboración entre la OACI y el organismo, etc.

Entre los Organismos o sistemas regionales para la vigilancia de la seguridad operacional se encuentra la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), que va a ser objeto de estudio en el siguiente capítulo.

2. La seguridad operacional aérea en el Derecho Europeo (Agencia Europea para la Seguridad Aérea).

Tras el examen y análisis de los textos que han modificado tanto la organización administrativa de la EASA como de los ESTO⁶², se hace necesario para el investigador de la materia (antes de seguir exponiendo la evolución y el desarrollo de la materia de la seguridad operacional europea), tener en cuenta el enigma y la ambigüedad que conocen los JARs, elaborados por la CEAC-JAA, fórmula jurídica con la que los introdujeron como documentos pertinentes en la EASA, y gradualmente en la base jurídica de esta institución, antes de tomar cualquier decisión, interpretación u opinión.

De la misma forma que se ha establecido en el Título14⁶³ del Código de Reglamentos Federales en Estados Unidos, la Unión Europea, con la adopción del Reglamento 9322/91⁶⁴ sobre la elaboración, aceptación y puesta en práctica de los requisitos conjuntos de aviación JAR, elaborados en Chipre, 11/09/1990, quiso coordinar sus esfuerzos para crear un marco reglamentario de aviación civil europeo similar al de los Estados Unidos. En este caso, la Conferencia Europea de Aviación Civil junto con la autoridad conjunta de aviación (CEAC-JAA⁶⁵), ha sido el organismo competente (igual que la FAA en Estados Unidos), para desarrollar las normas JARs junto con el Comité (representantes de los Estados), asociado a la Comisión Europea.

Hasta finales de junio 2009⁶⁶, el organismo JAA⁶⁷ desarrolló, independientemente de otros organismos, el contenido del anexo II⁶⁸ del Reglamento 3922/91, sobre requisitos

62 EUROPEAN AERONAUTICAL STANDARDS ORDER, en sus comienzos conocidos como los JARs.

63 En sus siglas CFR, Título14, capítulo I (FAA-departamento de transportes), parte 1-199, encargadas de desarrollar y interpretar los mandamientos del título 49 (transportes), subtítulo VII (programas de aviación), del código de Estados Unidos.

64 Del Consejo de 16 de diciembre de 1991 relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la Aviación Civil, L373/4,31/12/1991.

65 Para mejorar la seguridad operacional, proporcionar un marco para una actividad coordinada en el ámbito de la Aviación Civil, desde 1970 algunos Estados miembros de la Unión Europea empezaron a colaborar facilitando la certificación de los productos aeronáuticos, en 21/03/1979, 13 países con sus respectivas autoridades de Aviación Civil firmaron un protocolo sobre JAR, en 19/06/ 1987, 12 países firmaron un memorándum para establecer en el futuro los procesos de certificación, el día 06/12/1989 acuerdan sobre el desarrollo de los JARs y en Chipre 11/09/1990 acuerdan poner en práctica los requisitos JARs.

66 El artículo 2 (definiciones), del Reglamento 1178/2011 define JAR como requisitos aeronáuticos conjuntos adaptados por las autoridades conjuntas de Aviación Civil aplicables hasta 30/06/2009.

67 Ante una enorme información sobre la evolución de los JARs, se recomienda observar la evolución de estas normas conjuntas de certificación (JARs) en la siguiente www.jaa.nl/publications/JAR_amdts.html, para conocer las modificaciones, enmiendas sobre esta materia.

conjuntos de certificación, y con el establecimiento de la EASA y la elaboración de los Reglamentos que más adelante estudiaremos sobre nuevas competencias de la agencia, se transforma el JAA.

-JAA -T (transición): se crea una oficina de enlace en AESA (Colonia-Alemania), JAA-LO.

-JAA-TO: oficina de formación continuada en (Hoofddorp-Holanda) a partir del día 31/12/2010.

Y con ello las normas JARs o los procedimientos relacionados con ellos van a ser transformados⁶⁹ y utilizados como material normativo por parte de la EASA para establecer los estándares aeronáuticos europeos.

68 *ANEXO II: Lista de códigos vigentes que contienen las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes según su modificación mediante el Reglamento 2871/2000.*

1. “Generalidades y procedimientos

JAR 1 “Definiciones y abreviaturas” hasta la modificación 5, de 15 de julio de 1996 y las enmiendas 1/97/1, de 12 de diciembre de 1997 y 1/99/1 de 18 de octubre de 1999, incluidas.

2. Certificación del tipo de productos y componentes.

JAR-22 Planeadores y planeadores motorizados, hasta la modificación 5, de 28 de octubre de 1995, incluida la misma.

JAR-25 Grandes aeronaves, hasta la modificación 15, de 1 de octubre de 2000, incluida la misma.

JAR-AWO Operaciones en todo tipo de condiciones meteorológicas, hasta la modificación 2, de 1 de agosto de 1996, incluida la misma.

JAR-E Motores, hasta la modificación 10, de 15 de agosto de 1999, incluida la misma.

JAR-P Hélices, hasta la modificación 7, de 22 de octubre de 1987 y la enmienda P/96/1, de 8 de agosto de 1996, ambas incluidas.

JAR-APU Unidades auxiliares de potencia, hasta la modificación 2, de 26 de septiembre de 1983 y las enmiendas APU/92/1, de 27 de abril de 1992 y APU/96/1, de 8 de agosto de 1996, incluidas.

JAR-TSO Órdenes sobre normas técnicas, hasta la modificación 3, de 28 de abril de 1998 y la enmienda TSO/00/4, de 1 de septiembre de 2000, incluidas.

JAR VLA Aeronaves muy ligeras, 1ª edición, de 26 de abril de 1990 y enmiendas VLA/91/1, de 22 de octubre de 1991 y VLA/92/1, de 1 de enero de 1992.

JAR 145 Organizaciones de mantenimiento aprobadas, el 1 de enero de 1992”.

69 Según la decisión del Director de la AESA de 01/2012 (13/03/2012), que mediante el Reglamento 216/2008 y la Decisión MB/8/07 (13/06/2007) del Director relativo a los procedimientos que tiene que tomar la Agencia para elaborar y publicar las normas para la aplicación del Reglamento base (1592/2002).

Ámbito de aplicación

Art. 1: La decisión establece los procedimientos para el desarrollo y el uso de las opiniones, medios aceptables de conformidad, especificación de certificación y orientación material para la agencia.

Art. 2: Terminología y definición

Normas: comprende los elementos siguientes:

_Opiniones: opiniones relacionadas con el contenido y el enlace del Reglamento base, las normas de ejecución consiste en un proyecto Reglamento y su exposición en un memorándum.

_Medios aceptables de cumplimiento (AMC): son normas no vinculantes adoptadas por la Agencia para ilustrar los medios y establecer el cumplimiento con el Reglamento base y sus normas de desarrollo.

_Especificación de certificación (CS): son las normas técnicas aprobadas por la Agencia, indican los medios para demostrar el cumplimiento con el Reglamento base y sus normas de desarrollo que pueden ser utilizados por las organizaciones con fines de certificación.

El primer texto europeo sobre la seguridad operacional es el Reglamento 3922/91⁷⁰. Nació para armonizar las normas técnicas y procedimientos administrativos de diseño, fabricación, operación, y mantenimiento de las aeronaves, las personas y organizaciones implicadas en la seguridad operacional para adaptar las normas JAR enumeradas en el anexo II⁷¹ al progreso científico-técnico, que trata de establecer y enumerar el conjunto de normas aeronáuticas europeas relativas a la seguridad operacional elaboradas por las autoridades aeronáuticas europeas (JAA-CEAC, creada en la conferencia de Chipre).

Mientras que los Estados miembros de la OACI se preparaban para introducir un programa de vigilancia de seguridad operacional a partir del año 1992, la Unión Europea tras el accidente ocurrido en puerto plata en 1996 (06/02/1996), establece un programa SAFA (similar al programa iniciado en Estados Unidos en el año 1992), destinado a las compañías de terceros países para comprobar que se apliquen realmente las normas de seguridad operacional aérea acordadas internacionalmente y ayudarles a hacerlo en caso de necesidad⁷². Y en vez de confiar en soluciones nacionales⁷³, regionales o voluntarias, los Estados miembros de la OACI aprobaron por unanimidad durante la conferencia sobre seguridad operacional en noviembre de 1997 una propuesta para reforzar el programa de vigilancia de la seguridad de la OACI, ampliarlo y hacer

_Los textos de orientación (GM): todos los materiales no vinculantes elaborados por la Agencia que ayudan a ilustrar el significado de un Reglamento o especificación, se utilizan en apoyo a la interpretación del Reglamento base.

Para más información sobre este inciso es muy de destacar el artículo de los autores Cristina Cuerno Rejado, María Jesús Guerrero Libron, Rosa Arnaldo Valdés “Implicación jurídicas y técnicas de las recomendaciones de seguridad emitidas en los informes técnicos de las investigaciones de los accidentes e incidentes de aviación civil” paginas 131-222 de la obra, Santiago Areal Ludeña (Coord) “Actividad aeronáutica: nuevos retos y reflexiones desde el punto multidisciplinar”, servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2013, 386P.

70 Reglamento 3922/91 de 16/12/1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la Aviación Civil, D.O nº L373/4 (31/12/1991), el Reglamento madre conoció modificaciones y adaptaciones mediante los siguientes Reglamentos: Reglamento 2176/(13/11/1996); Reglamento 1069/99(25/05/1999), Reglamento 2871/2000 (28/12/2000), Reglamento 1592/2002 (15/07/2002), Reglamento 1899/2006(12/12/2006), Reglamento 1900/2006(20/12/2006); el Reglamento 08/2008 (11/12/2007), Reglamento 859/2008, 20/08/2008).

71 Que fue modificado y especificado en varias ocasiones antes de ser finalmente derogado por el artículo 57 del Reglamento 1592/2002.

72 Comunicación de la Comisión: una contribución de la comunidad europea a la mejora de la seguridad aérea mundial, Bruselas (16/07/2001), COM (2001) 390 FINAL.

73 La Asamblea de la OACI de octubre 1995, había aprobado la aplicación del programa USOAP para los anexos: anexo1 (licencias del personal), anexo6 (operaciones de aeronaves), anexo8 (aeronavegabilidad); que ha fracasado por sus deficiencias, porque su alcance era limitado por la necesidad de contribuciones voluntarias de los Estados miembros, y por los problemas de financiación.

que sea universal, obligatorio y transparente. Una resolución oficial adoptada durante la 32º Asamblea de la OACI en 09/1998, confirma la iniciativa y llama a adoptar las medidas presupuestarias relacionadas con la financiación del nuevo programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad aérea USOAP. La Unión Europea, al reconocer que la OACI puede no ser el organismo experto más apropiado para apoyar a los servicios de la Comisión para la aplicación de las normas más rigurosas sobre la seguridad operacional, prevé establecer vínculos necesarios con la JAA y EUROCONTROL, para obtener su ayuda técnica hasta que finalice su proyecto de crear la Agencia Europea de Seguridad Aérea que se va a ocupar de garantizar el funcionamiento y desarrollo correctos de la seguridad aérea, proyecto conseguido con éxito mediante la publicación del Reglamento 1592/2002⁷⁴, que en su artículo 56, autoriza a la Agencia a asumir sus tareas de certificación a partir del día 28/08/2003, en las materias especificadas en el anexo 1, artículo 1, artículo 5, artículo 15, relacionadas con la solidez del producto, propulsión, sistemas y equipos, mantenimiento de aeronavegabilidad, aspectos de aeronavegabilidad, utilización de productos, organismos incluidas las personas que intervienen en el diseño, fabricación o mantenimiento. Desde entonces y hasta hoy en día, las competencias de la EASA (European Aviation Safety Agency), han ido desarrollándose gradualmente abarcando la supervisión de todo lo que atañe a la seguridad operacional aérea, más bien al control e inspección de todos los agentes aeronáuticos intervinientes en la actividad aérea (administración, tripulaciones, fabricantes, agentes de mantenimiento, controladores de tránsito tanto el personal como los organismos encargados del suministro de los certificados y licencias correspondientes).

Desde el año 1991, año de elaboración de la Directiva 91/670/CE, y el Reglamento 3922/91, y hasta finales del año 2013, el legislador europeo, en principio, intentó regular la materia de la seguridad operacional aérea de forma ambigua y generalizada mediante las normas JARs. Ahora existe para cada ámbito una legislación específica, textos encargados únicamente de la certificación de los productos aeronáuticos, aeronaves, componentes, normas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, textos para el tránsito aéreo, para las administraciones de supervisión, para el programa SAFA, etc. Un arsenal jurídico que podemos clasificar por materias:

74 Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la Aviación Civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (L 240/1, 7.9.2002).

Reglamento madre y sus modificaciones

EASA (La Agencia) y la protección del medio ambiente.

Fabricante (parte21)⁷⁵:

El Mantenimiento de la aeronavegabilidad, operaciones aéreas y el programa SAFA.

Personal de vuelo y tripulación (parte-FCL)

Tránsito aéreo, aeropuertos, el cielo único europeo y el personal de tránsito aéreo.

Se ha intentado describir para cada materia sus textos correspondientes, con sus títulos y día de su publicación, para evitar repeticiones, crear un orden cronológico legislativo, para los futuros estudios, facilitar el tratamiento y la localización de los textos para cada materia, etc.

REGLAMENTO MADRE Y SUS MODIFICACIONES

Lo he denominado Reglamento madre por ser la base jurídica sobre la que se han desarrollado las normas JARs, se incluye en esta parte el Reglamento madre y sus modificaciones a fin de conocer los cambios introducidos en ellos.

- Directiva 91/670 CEE del Consejo de 16/12/1991, sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la Aviación Civil (L373/21, 31/12/1991).
- Reglamento nº 3922/91 del Consejo de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la Aviación Civil (L373/4,31/12/1991).
- Reglamento nº 2176/96 de la Comisión de 13 de noviembre de 1996 por el que se modifica el Reglamento nº 3922/1991 para su adaptación al progreso científico y técnico, L291/15, (14/11/1996).
- Reglamento (CE) nº 1069/1999, de la Comisión de 25 de mayo de 1999, por el que se adapta el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo para su adaptación al progreso científico y técnico L 130/16, 26. 5. 1999.
- Reglamento (CE) nº 2871/2000, de la Comisión de 28 de diciembre de 2000, por el que se adapta al progreso técnico y científico el Reglamento nº 3922/91 del Consejo, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la Aviación Civil (L 333/47, 29.12.2000).
- Reglamento (CE) nº 1592/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la Aviación Civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (L 240/1, 7.9.2002).
- Reglamento (CE) nº 1899/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la Aviación Civil (L377/1, 27.12.2006).
- Reglamento (CE) nº 1900/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo,

⁷⁵ En los documentos que aparecen en www.esa.europa.eu/regulations/regulations-structure.php, la parte21 se denomina inicial airworthiness y para la parte M, 145, 66,147continuig airworthiness.

relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la Aviación Civil (L 377/176, 27.12.2006)

- Reglamento (CE) nº 8/2008, de la Comisión de 11 de diciembre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (L 10/1, 12.1.2008) .

- Reglamento (CE) nº 859/2008, de la Comisión de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (L 254/1, 20.9.2008) .

Para evitar las variaciones y las diferencias entre los Estados en materia de Aviación Civil, la Directiva 91/670, viene a establecer los requisitos comunes para la obtención de licencias por parte del personal técnico de vuelo, las anotaciones entre los Estados miembros, y a explicar los procedimientos de aceptación recíproca de licencias expedidas al personal técnico. Asimismo cuenta con un anexo único sobre procedimientos especiales de convalidación.

El Reglamento 3922/91, dedica sus normas a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos en materia de seguridad de la Aviación Civil particularmente en el diseño, fabricación, operación y mantenimiento de las aeronaves, a las personas.

Se destaca del Reglamento, el establecimiento de dos importantes definiciones sobre:

- Certificación (de un producto, servicio, organización o persona): como cualquier forma de reconocimiento jurídico en el sentido de que dicho producto, servicio, organización o persona cumple los requisitos aplicables. Dicha certificación se compone de dos trámites: un trámite que consiste en comprobar que técnicamente el producto, servicio, organización, o persona cumple los requisitos aplicables. Este trámite se denomina establecimiento de las comprobaciones técnicas. Es el acto de reconocimiento formal de dicha conformidad con los requisitos aplicables con la expedición de un certificado, licencia, aprobación o cualquier documento, conforme a la legislación y a los procedimientos nacionales. Este trámite se denomina emitir los dictámenes legales.

-Mantenimiento: es el proceso continuado de inspecciones, revisiones, modificaciones y reparaciones a lo largo de toda la vida de una aeronave, para garantizar que permanece conforme al diseño de tipo, emitiendo el certificado correspondiente, aquí se incluye, en particular, toda modificación que introduzcan las autoridades partes en los acuerdos, de conformidad con los conceptos de aeronavegabilidad continuada.

También el Anexo II. Lista de códigos vigentes

Los Reglamentos 2176/96, 1069/99, 2871/2000, vienen a incluir las nuevas enmiendas al anexo II del Reglamento 3922/91 con el fin de facilitar entre los otros, las tareas de armonización entre la JAA (Europa), y la FAA (Estados Unidos).

El Reglamento 1592/2003, por el que se crea la AESA modifica el Reglamento 3922/91, derogando su anexo II (lista de códigos), y remite al artículo 8 para explicar los procedimientos para el reconocimiento de los certificados elaborados de conformidad a las normas JARs (anexo II).

Asimismo el Reglamento 1592 va a ser aplicado al diseño, producción, mantenimiento y funcionamiento de productos, componentes y equipos aeronáuticos, así como al personal y organizaciones que participen en el diseño, la producción y el mantenimiento de tales productos, componentes y equipos aeronáuticos, estableciendo el artículo 5 y el anexo I, Requisitos esenciales de aeronavegabilidad.

En vista de los fundamentos de los Reglamentos 1702/2003 y 2042/2003, que estudiaremos en adelante, el Reglamento 1899/2006, también modificó el Reglamento 3922/91, añadiendo un anexo III (requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión), para asegurar la conformidad con la legislación y las políticas comunitarias, teniendo en cuenta las múltiples repercusiones de orden económico, social, y para la armonización de las normas técnicas y de los procedimientos administrativos en materia de seguridad de la Aviación Civil, relacionados con la operación y mantenimiento de las aeronaves y con las personas y organizaciones implicadas en dichas tareas, con una simple remisión a los JAR-OPS 1 (anexo III del Reglamento 3922/91), especialmente a las partes Q (Limitaciones del tiempo de vuelo, actividad y requisitos de descanso), y M (Mantenimiento del avión).

El Reglamento 1900/2006 viene a establecer el procedimiento de urgencia (contemplado en la decisión 1999/468⁷⁶ del Consejo), para adaptar el anexo III del Reglamento 3922/91, al progreso científico y técnico.

En aplicación del Reglamento 1900/2006, el legislador europeo (la Comisión), modificó el anexo III (requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión), del Reglamento 3922/91, sustituyéndolo en su totalidad con el Reglamento 08/2008, adaptándolo al progreso científico y técnico, después de ser incluido básicamente por el Reglamento 1899/2006.

76 Decisión 1999/468 del Consejo (28/06/199/ D.O L 184 de 17.7.1999, modificada por la Decisión 2006/512/CE /D.O L 200 de 22.7.2006.

El mismo anexo III va a ser actualizado de nuevo introduciéndose varias enmiendas e incluyéndose requisitos técnicos y operativos relativos a los elementos de seguridad más cruciales de dicho anexo, mediante el Reglamento 859/2008.

EASA (LA AGENCIA) Y LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

- Reglamento (CE) nº 1592/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (L 240/1, 7.9.2002).
- Reglamento (CE) nº 1643/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de julio de 2003, que modifica el Reglamento (CE) nº 1592/2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (L 245/7, 29.9.2003).
- Reglamento (CE) nº 1701/2003, de la Comisión de 24 de septiembre de 2003, por el que se adapta el artículo 6 del Reglamento (CE) Nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (L 243/5, 27.9.2003).
- Reglamento (CE) nº 104/2004, de la Comisión de 22 de enero de 2004, por el que se establecen disposiciones relativas a la organización y la composición de la sala de recursos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (L 16/20, 23.1.2004).
- Reglamento (CE) nº 736/2006, de la Comisión de 16 de mayo de 2006, sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización (L 129/10, 17.5.2006).
- Reglamento (CE) Nº 334/2007, de la Comisión de 28 de marzo de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1592/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (L 88/39, 29.3.2007).
- Reglamento (CE) nº 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo (L 79/1, 19.3.2008).
- Reglamento (CE) nº 690/2009, de la Comisión de 30 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE, del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002, y la Directiva 2004/36/CE (L 199/6, 31.7.2009).
- Reglamento de ejecución (UE) nº 90/2012, de la Comisión de 2 de febrero de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 736/2006 sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización (L 31/1, 3.2.2012).
- Reglamento (UE) nº 6/2013 de la Comisión de 8 de enero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002, y la Directiva 2004/36/CE (L 4/34, 9.1.2013).
- Reglamento de ejecución (UE) Nº 628/2013 DE LA COMISIÓN de 28 de junio de 2013 sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización y la supervisión de la aplicación del

Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 736/2006 de la Comisión (D.O. L 179/46, 29.6.2013).

En los primeros intentos, período 2002-2008, el legislador europeo para crear una autoridad que supervisara la actividad aeronáutica, elaboró seis textos vinculados al establecimiento de unas normativas relacionadas con el funcionamiento de la Agencia Europea de Seguridad Aérea. En adelante nos ocuparemos del objetivo primordial de cada uno:

El Reglamento 1592/2002, nace para garantizar un nivel elevado y uniforme de protección de los ciudadanos europeos en el ámbito de la aviación civil mediante la adopción de normas comunes de seguridad, velando por que los productos, las personas y las organizaciones en la comunidad cumplan dichas normas así como las adaptadas para proteger el medio ambiente, y para que las conclusiones de las investigaciones sobre accidentes aéreos surtan efectos prácticos a la mayor brevedad, cuando se refieran a defectos de diseño o cuestiones operativas⁷⁷. Se crea una agencia dotada de una óptima arquitectura administrativa⁷⁸ con el fin de asistir a la Comisión en la inspección de los Estados y los agentes aeronáuticos, garantizado el buen funcionamiento y el desarrollo correcto de la seguridad aérea civil, que será modificado por el Reglamento 1643/2003, un texto de orientación administrativa en referencia a las cuentas de la agencia (ingresos y gastos), los créditos y la autoridad presupuestaria, la adopción de la normativa financiera aplicable a la agencia.

La Unión Europea, comprometida con la protección del medio ambiente, crea el Reglamento 1701/2003 para adaptar el contenido del artículo 6-1 a las recomendaciones del anexo 16⁷⁹ de la OACI.

Y para completar y desarrollar el Reglamento 1592/2002, se adopta el Reglamento 104/2004 para crear una sala de recursos constituida por dos miembros y un miembro con cualificaciones jurídicas, que preside la sala, y una secretaría designada por el director ejecutivo.

Establecida la organización administrativa de la Agencia, se hace necesario para conseguir el cumplimiento de los mandamientos de los Reglamentos 1702/2003, y el Reglamento 2042/2003, en relación a las inspecciones de normalización, un texto de

77 Exposición de motivos nº 1 y 4 del Reglamento 1592/2002.

78 Artículos 19, 20,24 hasta 33.

79 VOL1 enmiendas 03/2002, VOL2 enmiendas 11/1999 excepto en lo referente a los apéndices.

orientación procesal, así, el Reglamento 736/2006, se ocupará de los métodos de trabajo, requisitos de los equipos inspectores, fases de visita y fases de la elaboración de los informes, etc.

Y para adaptar una vez más el artículo 6 del Reglamento 1592/2002, la Unión Europea elabora el Reglamento 334/2007, que incluye las enmiendas del anexo 16 ed. 2003 de la OACI en sus aplicaciones.

La Agencia de Seguridad Aérea Europea, a partir del año 2008 y para lograr la máxima independencia y autonomía financiera, contribuye en alcanzar los objetivos de la seguridad imponiendo sanciones económicas a los titulares de los certificados, garantizar que las partes afectadas por tales decisiones tengan un mecanismo apropiado que permita recurrirlos ante las salas de recursos especializados y ante el tribunal de justicia;

Para que se ocupe la Agencia de los mandamientos de la Directiva 2004/36 relacionados con el programa SAFA que son los operadores de terceros países, la certificación de los pilotos, y la certificación de los operadores aéreos de los Estados miembros, el Reglamento 1592/2002, va a ser modificado por el Reglamento 216/2008⁸⁰, para responder a estos desafíos dando lugar a una nueva organización administrativa de la Agencia, y nuevos procedimientos para la toma de decisiones, la inspección de los Estados miembros y un nuevo régimen financiero.

Para derogar el Reglamento 1592/2002, la Directiva 91/670, suprimió el anexo III del Reglamento madre 3922/91 (que se incluyó mediante el Reglamento 1899/2006), y derogó la Directiva 2004/36, el Reglamento 216/2008, debió incluir dichas competencias en su regulación, por ello se ha ocupado de regular:

- los pilotos, añadiendo el artículo 7, el anexo III (requisitos esenciales para la autorización), y para la certificación de los pilotos el artículo 21.
- operaciones aéreas, añadiendo el artículo 8, el anexo IV (requisitos esenciales para las operaciones aéreas), y para la certificación de las operaciones aéreas el artículo 22.
- operaciones de terceros países, añadiendo el artículo 9, y para la certificación de los operadores de terceros países el artículo 23.

80 El Reglamento 216 va a ser modificado por el Reglamento 1108/2009, que va a ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento 216 incluyendo nuevas competencias relacionadas con la materia de tránsito aéreo, aeropuertos y el cielo único europeo, de cuyo estudio nos ocuparemos en su correspondiente capítulo.

-la aeronavegabilidad y el medio ambiente han seguido ocupando⁸¹ el artículo 5 y 6, y para la certificación el artículo 20 para los dos.

Y para la aplicación del artículo 13 relacionado con los organismos cualificados de certificación se crea un anexo V estableciendo los criterios para los organismos cualificados.

El Reglamento 736/2006, en su artículo 3.1 autorizaba a la AESA a realizar inspecciones a las autoridades aeronáuticas nacionales, para observar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el anexo parte 21 y los anexos del Reglamento 2042/2003. Ahora, y mediante el Reglamento 90/2012, que modifica y sustituye al artículo 3.1 del Reglamento 736, la AESA, con el objetivo de evaluar la observancia de los requisitos del Reglamento 216/2008, y de sus disposiciones de aplicación en los ámbitos de la aeronavegabilidad inicial y el mantenimiento de la aeronavegabilidad, las operaciones aéreas, las inspecciones en pista, las tripulaciones, los controladores de tránsito aéreo, así como la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, será el órgano competente de realizar inspecciones a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros y de elaborar un informe al respecto.

Y a partir del día 01/01/2014, los métodos de inspección, normalización, supervisión, y los métodos de trabajo establecidos en el reglamento 736/2006 van a ser sustituidos y actualizados por lo dispuesto en el reglamento 628/2013, que deroga mediante su artículo 26 el reglamento 736/2006.

Por último y con el fin de adaptar el artículo 6 del Reglamento 216 a las actualizaciones del anexo 16 de la OACI, se crea el Reglamento 690/2009, para ajustar los productos, componentes y equipos a los requisitos sobre protección medioambiental incluidos en la enmienda 9 del volumen I y en la enmienda 6 del volumen II del anexo 16 del Convenio de Chicago aplicable el 20 de noviembre de 2008, excepto en lo referente a los apéndices del anexo 16, y posteriormente a ajustar los productos, componentes y equipos a los requisitos sobre protección medioambiental incluidos en la enmienda 10 del volumen I y en la enmienda 7 del volumen II del anexo 16 del Convenio de Chicago aplicable el 17 de noviembre de 2011, excepto en lo referente a los apéndices del anexo 16 mediante el Reglamento 06/2013.

Textos sancionadores de la AESA.

81 El anexo VI (tabla de correspondencias), se ha encargado de entablar las modificaciones de los artículos en cada Reglamento.

-Reglamento de ejecución (UE) nº 646/2012, de la Comisión de 16 de julio de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación relativas a la imposición de multas y multas coercitivas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo (L 187/29, 17.7.2012).

El Reglamento establece normas detalladas de ejecución del Reglamento (CE) nº 216/2008, respecto de los criterios de fijación del importe de la multa o de la multa coercitiva, los procedimientos de investigación, las medidas conexas y los mecanismos de información, así como las normas sobre la toma de decisiones, incluidas disposiciones relativas a los derechos de la defensa, el acceso a la documentación, la representación jurídica, la confidencialidad, las disposiciones temporales, la fijación del importe y el cobro de las multas y de las multas coercitivas.

Se aplica la imposición de multas a personas y empresas a las que la Agencia haya expedido un certificado, cuando éstas, de forma dolosa o negligente, hayan infringido las disposiciones del Reglamento (CE) nº 216/2008, o sus disposiciones de aplicación, o cuando se vean afectados los intereses de la Unión.

FABRICANTE (PARTE21).

- Reglamento (CE) nº 1702/2003, de la Comisión de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (L 243/6, 27.9.2003).

- Reglamento (CE) nº 381/2005, de la Comisión de 7 de marzo de 2005, que modifica el Reglamento (CE) nº 1702/2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (L 61/3, 8.3.2005).

- Reglamento (CE) nº 335/2007, de la Comisión de 28 de marzo de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1702/2003, en lo que se refiere a las disposiciones de aplicación sobre la certificación medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas(L 88/40, 29.3.2007).

- Reglamento (CE) nº 375/2007, de la Comisión de 30 de marzo de 2007, que modifica el Reglamento (CE) nº 1702/2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (L 94/3, 4.4.2007).

- Reglamento (CE) nº 1057/2008, de la Comisión de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el anexo, apéndice II, del Reglamento (CE) nº 1702/2003, en lo que respecta al certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formulario EASA 15a) (L 283/30, 28.10.2008).

- Reglamento (CE) nº 1194/2009, de la Comisión de 30 de noviembre de 2009, que modifica el Reglamento (CE) nº 1702/2003, por el que se establecen las disposiciones

de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (L 321/5, 8.12.2009).

- Reglamento (UE) nº 748/2012 de la Comisión de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (L 224/1,21/08/2012).

- Reglamento (CE) nº 7/2013, de la Comisión de 8 de enero de 2001, que modifica el Reglamento (CE) nº 748/2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (L 4/36,09/01/2013).

La Agencia debió desarrollar especificaciones de certificación, así como el material de orientación, para facilitar la uniformidad de la reglamentación necesaria y para garantizar la uniformidad en la aplicación de requisitos comunes de aeronavegabilidad y protección ambiental de los productos, componentes y equipos aeronáuticos.

Se crea el Reglamento 1702/2003, para establecer, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 5.4 y 6.3 del Reglamento base (1592/2002), los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes para la certificación de la aeronavegabilidad y medioambiental de los productos, componentes y equipos, y que comprende:

- a) la expedición de certificados de tipo, de certificados de tipo restringidos, de certificados de tipo suplementarios así como las modificaciones de dichos certificados;
- b) la expedición de certificados de aeronavegabilidad, certificados de aeronavegabilidad restringidos, autorizaciones de vuelo y certificados de aptitud para el servicio;
- c) la expedición de aprobaciones del diseño de reparaciones;
- d) la demostración de que cumplen los requisitos de protección medioambiental;
- e) la expedición de certificados de niveles de ruido;
- f) la identificación de productos, componentes y equipos;
- g) la certificación de determinados componentes y equipos;
- h) la certificación de las organizaciones de diseño y producción;
- i) la expedición de Directivas de aeronavegabilidad.

- Parte **21**: Son los requisitos y procedimientos para la certificación de aeronaves y productos, componentes y equipos relacionados con ellas, y las organizaciones de diseño y producción recogidas en el anexo al presente Reglamento.

- Parte **M**. Son los requisitos aplicables para el mantenimiento de la aeronavegabilidad adoptados de conformidad con el Reglamento básico.

Anexo. PARTE 21 (Certificación de aeronaves y productos, componentes y equipos relacionados, y de las organizaciones de diseño y producción).

APÉNDICES. FORMULARIOS EASA.

Apéndice I. Formulario EASA 1 (certificado de aptitud para el servicio).

Apéndice II. Formulario EASA 15^a (certificado de revisión de la aeronavegabilidad).

Apéndice III. Formulario EASA 20 (autorización de vuelo).

Apéndice IV. Formulario EASA 24 (certificado restringido de aeronavegabilidad).

Apéndice V. Formulario EASA 25 (certificado de aeronavegabilidad).

Apéndice VI. Formulario EASA 45 (certificado de ruido).

Apéndice VII. Formulario EASA 52 (declaración de conformidad de una aeronave).

Apéndice VIII. Formulario EASA 53 (certificado de aptitud para el servicio).

Apéndice IX. Formulario EASA 55 (certificado de aprobación de organización de producción).

Apéndice X. formulario EASA 65 (documento de consentimiento (producción sin aprobación como organización de producción)).

El Reglamento 381/2005, en su Artículo 1 solo suprime las palabras (en virtud de 21A.307), del apartado 21.A.163(c) del anexo al Reglamento (CE) nº 1702/2003.

Y para adaptar, actualizar el Reglamento 1702/2003 a las nuevas enmiendas que ha conocido el anexo 16 de la OACI (23/02/2005), el Reglamento 335/2007, con su artículo 1, viene a modificar el anexo I (parte 21), y a través de su anexo sustituye el apéndice VI (certificado de ruido), por otro.

Para reducir al mínimo los riesgos para la seguridad y limitar las distorsiones de la competencia, y por cuestiones de tiempo, el Reglamento 1702/2003, va a ser modificado por el Reglamento 375/2007, que sustituye el artículo dos (Certificación de productos, componentes y equipos), por otro, y añade nuevos artículos, artículo 2 bis (Continuidad de la validez de certificados de tipo y, certificados de aeronavegabilidad relacionados), Artículo 2 ter (Continuidad de la validez de certificados de tipo Suplementarios), Artículo 2 quáter (Continuidad de las operaciones de determinadas aeronaves matriculadas en los Estados miembros), artículo 2 quinquies (Continuidad de la validez de certificados de componentes y equipos), Artículo 2 sexies (Autorización de vuelo), y por consiguiente modifica el anexo parte 21 en varios puntos y sustituye el formulario EASA20 por EASA 20^a, EASA 20b y la hoja B del Formulario EASA 55 por otra, quedando la lista de apéndices de la manera siguiente:

Apéndice I-Formulario EASA1-Certificado de aptitud autorizada.

Apéndice II-Formulario EASA 15ª-Certificado de revisión de aeronavegabilidad.

Apéndice III-Formulario EASA 20ª-Autorización de vuelo.

Apéndice IV-Formulario EASA 20b-Autorización de vuelo (expedida por organizaciones aprobadas).

Apéndice V-Formulario EASA 24-Certificado restringido de aeronavegabilidad.

Apéndice VI-Formulario EASA 25-Certificado de aeronavegabilidad.

Apéndice VII-Formulario EASA 45-Certificado de niveles de ruido.

Apéndice VIII-Formulario EASA 52-Declaración de conformidad de una aeronave.

Apéndice IX-Formulario EASA 53-Certificado de aptitud para el servicio.

Apéndice X-Formulario EASA 55-Certificado de aprobación de organización de producción.

Apéndice XI-Formulario EASA 65-Documento de consentimiento (producción sin aprobación como organización de producción).

Otra vez más el Reglamento 1075/2008 actualiza y modifica el Reglamento 1702/2003, que sustituye al apéndice II (certificado de revisión de la aeronavegabilidad, Formulario EASA 15a), del anexo (Parte 21), por otro texto, debido a las modificaciones introducidas al Reglamento base mediante el Reglamento 216/2008.

El Reglamento 1194/2009 viene a adaptar y modificar el Reglamento 1702/2003, y con el fin de mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación en Europa, añade las siguientes nuevas terminologías:

ESTO- (European Technical Standard Order), significa Estándar Técnico Europeo es una especificación detallada de aeronavegabilidad expedida por la Agencia para asegurar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento como estándar de prestaciones mínimas para determinados artículos;

EPA-a Aprobación Europea de Componentes. La Aprobación Europea de Componentes acredita que el artículo se ha producido de acuerdo con datos de diseño aprobados que no pertenecen al titular del certificado de tipo del producto relacionado, excepto para artículos ETSO.

Modifica el artículo 3 y 5, también el anexo parte 21 en varios puntos y los apéndices siguientes relacionados con los formularios:

El apéndice I se sustituye por el texto siguiente:

Apéndice I (Certificado de aptitud para el servicio) Formulario EASA 1, edición 2.

El apéndice II se sustituye por el texto siguiente: Apéndice II (Certificado de revisión de la aeronavegabilidad), Formulario EASA 15a, edición 3.

El apéndice IV se sustituye por el texto siguiente: Apéndice IV (Certificado restringido de aeronavegabilidad), Formulario EASA 24, edición 2.

El apéndice V se sustituye por el texto siguiente: Apéndice V (Certificado de aeronavegabilidad), Formulario EASA 25, edición 2.

El apéndice VII se sustituye por el texto siguiente: Apéndice VII (Declaración de conformidad de la aeronave), Formulario EASA 52, edición 2.

El apéndice IX se sustituye por el texto siguiente: Apéndice IX (Certificados de aprobación de la organización de producción), Formulario EASA 55a, edición 2.y - Formulario EASA 55b, edición 2.

El apéndice X se sustituye por el siguiente: Apéndice X (Documento de consentimiento), Formulario EASA 65, edición 2.

Dada la necesidad de introducir nuevas modificaciones al Reglamento 1702/2003, aras una mayor claridad, la Comisión Europea junto con la AESA, han convenido la refundición del Reglamento 1702/2003, en un nuevo texto, a fin de salvaguardar un nivel alto y uniforme de seguridad de la aviación en Europa. No va a ser si no con el Reglamento 748/2012 (que deroga el Reglamento 1702/2003), que a través de su artículo 11 que remite a la tabla de correspondencias que figura en el anexo III, con el que se establezcan las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción. El nuevo Reglamento cuenta con el anexo, parte 21, los 11 apéndices relacionados con los formularios EASA y sus instrucciones.

El nuevo Reglamento 748/2012, va a ser de nuevo actualizado y modificado en algunos puntos del anexo parte 21 mediante el Reglamento 7/2013, por los cambios introducidos en los anexos de la OACI.

Algunos Reglamentos han sido descartados en este estudio, tales como el Reglamento 706/2006, y el Reglamento 287/2008, relacionados con el Reglamento 1702/2003, elaborados únicamente para prolongar las fechas de certificación de algunas aeronaves.

Con esta recopilación legislativa del arsenal jurídico europeo, ahora, la materia de los fabricantes aeronáuticos encuentra una base jurídica y una fuente fundamental para conocer las obligaciones de la Comisión Europea, la AESA, los Estados miembros, y las organizaciones de diseño y de fabricación respecto a los procesos de certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y de los artículos en ellas utilizados.

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD, OPERACIONES AÉREAS, Y EL SISTEMA COMUNITARIO “SAFA”.

SISTEMA COMUNITARIO SAFA

- Directiva 2004/36/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad Europea (L 143/76, 30.4.2004).
- Reglamento (CE) 2111/2005, del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2005, por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (L 344/15, 27.12.2005), y relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora.
- Reglamento (CE) nº 768/2006, de la Comisión de 19 de mayo de 2006, que aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, en lo relativo a la recogida y el intercambio de información sobre la seguridad de las aeronaves que utilicen los aeropuertos de la comunidad y la gestión del sistema de información (L134/16, 20.5.2006).
- Directiva 2008/49/CE, de la Comisión de 16 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2004/36/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la realización de inspecciones en pista a las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad Europea (L109/17, 19.4.2008).
- Reglamento (CE) nº 351/2008, de la Comisión de 16 de abril de 2008, por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad Europea (L109/7, 19.4.2008).

En el marco de la estrategia general de la Comunidad de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la Aviación Civil en Europa, la Directiva 2004/36 introduce un enfoque armonizado respecto a la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad en el seno de la Comunidad, mediante la armonización de las normas y procedimientos aplicables a las inspecciones en pista de las aeronaves de terceros países que aterrizan en aeropuertos situados en los Estados miembros.

Para la consecución de los objetivos y mediante la recogida de información de los informes de los pilotos, informes de entidades de mantenimiento, reclamaciones e informes de incidentes, los Estados miembros someterán a inspecciones en pista las aeronaves de terceros países que aterricen en cualquiera de sus aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, cuando se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad y en base a los criterios enumerados en el anexo II (informe de inspección en pista), que les autorizan para proceder a la inmovilización en tierra de la aeronave, prohibir operaciones a una aeronave o a un operador, exigir condiciones...

El Reglamento 2111/2005, fija normas relativas a la adopción y publicación de una lista comunitaria sobre la base de criterios comunes de las compañías aéreas que por razones de seguridad están sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad, y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía aérea operadora de los vuelos en que viajen.

Se entiende por prohibición de explotación, la denegación, suspensión, revocación restricción de la autorización de explotación del permiso técnico de una compañía aérea por razones de seguridad, o cualquier medida de seguridad equivalente aplicada a una compañía aérea que no tenga ningún derecho de tráfico en la Comunidad pero cuyos aviones, sin embargo, podrían Operar en la Comunidad en el marco de un contrato de arrendamiento.

Con el objeto de reforzar la seguridad aérea, se establecerá una lista de compañías aéreas a las que se les haya prohibido operar dentro de la Comunidad (denominada en lo sucesivo (la lista comunitaria). Cada Estado miembro hará cumplir, dentro de su territorio, las prohibiciones de explotación incluidas en la lista comunitaria en relación con las compañías aéreas objeto de estas prohibiciones.

Los criterios comunes para imponer una prohibición de explotación a una compañía aérea (denominados en lo sucesivo “los criterios comunes”), se basarán en las normas de seguridad pertinentes, figuran en el anexo.

La lista⁸² comunitaria y cualquier modificación de la misma se publicarán inmediatamente en el Diario Oficial de la Unión Europea.

El Reglamento 768/2006, viene a autorizar a la AESA para gestionar el sistema comunitario SAFA y para utilizar los instrumentos y procedimientos recogidos en la Directiva 2004/36, a efectos de recoger datos de los Estados miembros, relacionados con la información sobre seguridad respecto de las aeronaves que utilicen aeropuertos

82 Más de veinte Reglamentos sobre la lista comunitaria se han publicado en el diario oficial específico con sus números y fecha de publicación: Reglamento 474/2006 (22/03/2006), D.O. 22/03/2006); Reglamento 910/2006 (20/06/2006), D.O. 21/06/2006); Reglamento 1543/2006 (12/10/2006), D.O. 14/10/2006); Reglamento 235/2007 (05/03/2007), D.O. 06/03/2007); Reglamento 787/2007 (04/07/2007/05/07/2007); Reglamento 1043/2007 11/09/2007), D.O.12/092007); Reglamento 1400/2007 (28/11/2007), D.O. 29/11/2007); Reglamento 331/2008 (11/04/2008), D.O. 12/04/2008); Reglamento 715/2008 (24/07/2008), D.O. 25/07/2008); Reglamento1131/2008 (14/11/2008), D.O. 15/11/2008); Reglamento 298/2009 (08/04/2009), D.O. 09/04/2009); Reglamento 619/2009 (13/06/2009), D.O. 15/07/2009); Reglamento 1144/2009 (26/11/2009), D.O. 27/11/2009); Reglamento 273/2010 (30/03/2010), D.O. 31/03/2010); Reglamento 791/2010 (06/09/2010), D.O. 08/09/2010); Reglamento 590/2010 (05/07/2010), D.O. 06/07/2010); Reglamento 1071/2010 (22/11/2010), D.O.23/11/2010); Reglamento 390/2011 (19/04/2011), D.O. 20/04/2011); Reglamento 1197/2011 (21/11/2011), D.O. 22/11/2011); Reglamento 295/2012 (03/04/2012), D.O.04/04/2012).

comunitarios, crear, mantener y actualizar permanentemente una base de datos centralizada, introducir las mejoras y cambios necesarios en la aplicación de la base de datos, analizar la información de la base de datos centralizada y cualquier otra información pertinente relativa a la seguridad de las aeronaves y de los operadores aéreos, concertarse sobre el intercambio de información con otras instituciones y organismos, organizaciones internacionales y autoridades aeronáuticas nacionales, asesorar a la Comisión sobre la evolución y estrategia futuras del sistema SAFA comunitario.

Con esta nueva labor, la AESA se encargara de presentar a la Comisión una propuesta sobre el Manual de Procedimientos de las Inspecciones en Pista, elaborar programas de formación y patrocinar la organización y realización de cursos de formación y talleres para los inspectores, así como un informe sobre el sistema comunitario SAFA cada año.

Y por iniciativa de la EASA la Comisión Europea crea el Manual de procedimientos para las inspecciones en pista del programa SAFA de la CE -Elementos principales-, mediante el anexo II de la Directiva 2008/49, que sustituye al anexo II de la Directiva 2004/36, e introduce dos apéndices, apéndice 1 sobre Informe de inspección en pista SAFA, y Apéndice 2, sobre el Formulario de la prueba de inspección.

Como es titulado, el Reglamento 351/2008- tras definir el sujeto como un operador, o todos los operadores de un determinado Estado y/o un tipo de aeronave y/o una determinada aeronave- insta a los Estados miembros a dar prioridad a las inspecciones en pista a aquellos sujetos que se considere, entrañan un riesgo potencial de seguridad según los análisis periódicos realizados por la AESA. Aquellos sujetos que se determinen a partir de información facilitada a la Comisión por los Estados miembros o por la AESA, en aplicación del Reglamento 2111/2005. Asimismo autoriza a la AESA para supervisar el proceso de asignación de prioridad y aportar a los Estados miembros, en colaboración con las organizaciones internacionales competentes en el ámbito de la aviación, la información necesaria para que puedan hacer el seguimiento, a escala comunitaria, de la asignación de prioridad en la inspección de los sujetos.

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIONES AÉREAS.

- Reglamento (CE) nº 2042/2003, de la Comisión de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes/equipos, y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (L 315/1, 28.11.2003).

- Reglamento (CE) nº 707/2006, de la Comisión de 8 de mayo de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003, en lo que respecta a las aprobaciones de duración limitada y a los anexos I y III (L 122/17, 9.5.2006).
- Reglamento (CE) nº 1899/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (L377/1, 27.12.2006).
- Reglamento (CE) nº 1900/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la Aviación Civil (L377/176, 27.12.2006).
- Reglamento (CE) nº 376/2007, de la Comisión de 30 de marzo de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (L94/18, 4.4.2007).
- Reglamento (CE) nº 8/2008, de la Comisión de 11 de diciembre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 3922/91 del Consejo, en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (L10/1, 12.1.2008).
- Reglamento (CE) nº 859/2008, de la Comisión de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (L254/1, 20.9.2008).
- Reglamento (CE) nº 1056/2008, de la Comisión de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (L283/5, 28.10.2008).
- Reglamento (UE) nº 127/2010, de la Comisión de 5 de febrero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (L40/4, 13.2.2010, a partir de los acuerdos Lisboa la UE sustituye a la CEE...).
- Reglamento (UE) nº 962/2010, de la Comisión de 26 de octubre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (L 281/78, 27.10.2010).
- Reglamento (UE) nº 1149/2011, de la Comisión de 21 de octubre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (L 298/1, 16.11.2011).
- Reglamento (UE) nº 1332/2011, de la Comisión de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo (L336/20, 20.12.2011).
- Reglamento (UE) 593/2012, de la Comisión de 5 de julio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, elementos y equipos y

sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (L176/38, 6.7.2012).

- Reglamento (UE) nº 965/2012, de la Comisión de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo (L 296/1, 25.10.2012).

- Reglamento (UE) nº 800/2013 de la comisión de 14 de agosto de 2013 que modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (D.O.L 227/1, 24.8.2013).

El Reglamento 2042/2003, establece normas técnicas y procedimientos administrativos comunes para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves.

Se rescatan las siguientes definiciones de interés:

- Mantenimiento de la aeronavegabilidad: todos los procesos que aseguran que la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad en vigor en cualquier momento de su vida operativa y que está en condiciones para una operación segura;
- Mantenimiento: revisión general, reparación, inspección, sustitución, modificación, rectificación de defectos de una aeronave o de un elemento de aeronave; la inspección prevuelo no queda dentro de este concepto.

Artículo 3: Requisitos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad

1. El mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y elementos quedará garantizado con arreglo a las disposiciones del anexo I.

ANEXO I: (PARTE M)

Apéndice I. Acuerdo de mantenimiento de la aeronavegabilidad

Apéndice II. Formulario EASA 1, 1ª edi. (Certificado de aptitud para el servicio).

Utilización del Formulario EASA 1 para mantenimiento.

Apéndice III. Formulario EASA 15b (certificado de revisión de la aeronavegabilidad).

Formulario EASA 15ª (certificado de revisión de la aeronavegabilidad).

Apéndice IV. Habilitaciones de aprobación.

Apéndice V. Certificado de aprobación de la organización de mantenimiento aprobada en virtud de la subparte F de la sección A de la parte M, (certificado de aprobación, formulario EASA3).

Apéndice VI. Certificado de aprobación de la organización de gestión de la aeronavegabilidad aprobada en virtud de la subparte G de la sección A de la parte M (certificado de aprobación, Formulario EASA 14).

Apéndice VII. Tareas complejas de mantenimiento.

Apéndice VIII. Tareas de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario.

Artículo 4: Aprobación de organizaciones de mantenimiento.

1. Las organizaciones que participen en el mantenimiento de una aeronave de gran tamaño o de una aeronave utilizada para transporte aéreo comercial, así como los elementos que vayan a ser instalados en ellas, serán aprobadas de conformidad con las disposiciones del anexo II.

ANEXO II. (PARTE 145) Requisitos que debe cumplir una organización para ser apta a otorgar o mantener una aprobación de mantenimiento de aeronaves y elementos (material, personal, herramientas, equipos, etc.).

Apéndice I. Uso del formulario EASA 1 para mantenimiento (certificado de aptitud autorizado).

Apéndice II. Sistema de clases y habilitaciones de aprobaciones de organizaciones.

Apéndice III. Formulario EASA 3, certificado de aprobación.

Apéndice IV Condiciones para el empleo de personal no cualificado en virtud de la parte 66 de conformidad con 145.A.30 (j) 1 y 2.

Artículo 5: Personal certificador.

1. El personal certificador deberá estar cualificado conforme a las disposiciones del anexo III.

ANEXO III. (PARTE 66) Licencias de mantenimiento de aeronaves aviones y helicópteros y para aeronaves que no sean aviones y helicópteros.

Apéndice I. Requisitos de conocimientos básicos, niveles de módulos de asignaturas científicas para los agentes de mantenimiento, 1- matemáticas, 2- físicas, 3- fundamentos de electricidad, 4- fundamentos de electrónica, 5- técnicas digitales, sistemas de instrumentos eléctricos, 6- materiales, equipos y herramientas, 7- practicas de mantenimiento, 8- aerodinámica básica, 9- factores humanos, 10- legislación aeronáutica, 11A- aerodinámica, estructura, sistemas de aviones de turbina, 11B- aerodinámica, estructura, sistemas de aviones de pistón, 12- aerodinámica, estructura, sistemas de helicópteros, 13- aerodinámica, estructura, sistemas de aeronaves, 14- propulsión, 15- motores de turbina de gas, 16- motores de pistón, 17- hélices.

Apéndice II. Estándar de examen básico.

Apéndice III. Formación de tipo y estándar de examen.

Apéndice IV. Requisitos de experiencia para renovar una licencia de mantenimiento de aeronaves según la parte 66.

Apéndice V. Formulario de solicitud y ejemplo de formato de licencia (solicitud de concesión modificación renovación de una licencia de mantenimiento de aeronaves parte 66 (LMA) formulario EASA 19. Y el formulario AESA26 (licencia de mantenimiento de aeronaves, reconocida para toda la Unión Europea).

Artículo 6: Requisitos para las organizaciones de formación.

1. Las organizaciones que participen en la formación del personal al que se hace referencia en el artículo 5 serán aprobadas según lo dispuesto en el anexo IV para:

- a) realizar cursos básicos de formación aprobados, y/o
- b) realizar cursos de formación de tipo aprobados, y
- c) realizar exámenes, y
- d) expedir certificados de formación.

ANEXO IV. (PARTE 147) requisitos para organizaciones que llevan a cabo cursos de formación y exámenes de la parte 66.

Apéndice I. Duración del curso de formación básica.

Apéndice II. Certificado de autorización formulario EASA11.

Apéndice III. Modelo de Certificado de formación (certificado de reconocimiento y certificado de formación de tipo).

El Reglamento 707/2006 como bien se titula viene a modificar y actualizar el anexo I y III del Reglamento 2042/2003.

Como hemos visto en el apartado relacionado con el Reglamento madre y sus modificaciones, el Reglamento 1899/2006, ha adaptado las disposiciones del Reglamento 3922/91, al espíritu del Reglamento 1592/2002, al Reglamento 2042/2003, y al Reglamento 1702/2003, para que el Reglamento madre se ocupara entre otras cosas de la armonización de las normas técnicas y de los procedimientos administrativos en materia de seguridad de la Aviación Civil, relacionados con la operación y mantenimiento de las aeronaves y con las personas y organizaciones implicadas en dichas tareas, mediante una simple remisión a los JAR-OPS 1 anexo III, aplicable a partir del 16 de julio de 2008. “Requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por aeronave / OPS 1: aviación comercial (aeronaves)”, del Reglamento 3922/91, y en especial a la parte Q (Limitaciones del tiempo de vuelo, actividad y requisitos de descanso), y M (Mantenimiento del avión), establecido mediante la sustitución del artículo 3 del Reglamento 3922/91, por el siguiente: nuevo artículo 3 (“1. No obstante lo dispuesto en el artículo 11, las normas técnicas y los procedimientos administrativos comunes aplicables en la Comunidad en

relación con el transporte comercial por aeronave serán los especificados en el anexo III. 2. Las referencias al Anexo III, subparte M o a cualquiera de sus disposiciones deberán remitir a la parte M del Reglamento 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas o a sus disposiciones pertinentes”).

El Reglamento 1900/2006, viene a establecer el procedimiento de urgencia (contemplado en la Decisión 1999/468, del Consejo (28/06/199/ D.O. L184 de 17.7.1999, modificada por la decisión 2006/512/CE /D.O. L200 de 22.7.2006, para adaptar el anexo III del Reglamento 3922/91, al progreso científico y técnico. El Reglamento 376/2007, adapta el Reglamento 2042/2003, al anexo parte 21 del Reglamento 1702/2003, sustituyendo su artículo 3 apartado 3 con el siguiente texto *“con excepción a lo dispuesto en el apartado 1, el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave que posea una autorización de vuelo se garantizará con arreglo a las disposiciones específicas de mantenimiento de la aeronavegabilidad definidas en la autorización de vuelo expedida de conformidad con el anexo (parte 21) del Reglamento 1702/2003 de la Comisión”).*

Y de acuerdo con las disposiciones del Reglamento 1900/2006, el legislador europeo (la comisión), modifica una vez más el anexo III (requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión), del Reglamento 3922/9, sustituyéndolo en su totalidad mediante el Reglamento 08/2008, adaptándolo al progreso científico y técnico, después de ser añadido por el Reglamento 1899/2006.

El mismo anexo III va a ser actualizado de nuevo introduciendo varias enmiendas e incluyendo requisitos técnicos y operativos relativos a los elementos de seguridad más cruciales de dicho anexo mediante el Reglamento 859/2008, y lo sustituye en su totalidad por otro, por las recomendaciones de la AESA de introducir unas cuantas modificaciones al Reglamento 2042/2003, y en particular en su anexo I (parte M), a fin de adaptar los requisitos vigentes a la complejidad de las distintas categorías de aeronaves y tipos de operaciones sin mermar el nivel de seguridad. El Reglamento 1056/2008, incluye los globos aerostáticos, aeronave ELA1, aeronave LSA, de regulación y por consiguiente modificar el anexo parte M en varios puntos, sustituye el apéndice III- Formulario EASA 15b (certificado de revisión de la aeronavegabilidad para la organización de gestión de mantenimiento), Formulario EASA 15^a (certificado de revisión de la aeronavegabilidad para aeronaves), por otro, y sustituye también el

apéndice VI Formulario EASA 14 (Certificado de aprobación de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada en virtud del anexo I -parte M-, subparte G), por otro, y modifica el contenido de los criterios de otros apéndices.

El Reglamento 127/2010, viene a modificar el Reglamento 2042/2003, para mejorar el contenido del formulario de aptitud para el servicio EASA1 y garantizar una adecuada formación del personal involucrado en las actividades vinculadas al mantenimiento de la aeronavegabilidad en el área de los riesgos derivados de los sistemas de interconexión del cableado de las aeronaves de gran tamaño que, según se ha descubierto, han sido los causantes de varios accidentes e incidentes. Incluye en su anexo las modificaciones que ha conocido el anexo 1 (parte M), en algunos puntos: en el apéndice II con un nuevo formato y contenido del formulario EASA 1 (Certificado de aptitud para el servicio), que va a ser EASA, MF/145 segunda edición; en el apéndice III con un nuevo certificado de revisión de la aeronavegabilidad Formulario EASA 15b, 3º edición, y EASA 15ª, 3 edición; un nuevo certificado de aprobación de la organización de mantenimiento EASA3-MF, 2º edición; nueva edición del formulario EASA14, 3º edición sobre organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad certificado de aprobación; El anexo II (parte 145), en el certificado de aprobación de la organización de mantenimiento, Formulario EASA3-154, 2º edición; y el anexo III (parte 66), en la solicitud inicial de modificación, de renovación de una licencia de mantenimiento de aeronaves LMA parte 66, el formulario EASA19, 2º edición y el formulario EASA26, 2º edición; y en el anexo IV (parte147), en el certificado de aprobación de una organización dedicada a la formación y los exámenes en el ámbito del mantenimiento, formulario EASA11, 2º edición.

El Reglamento 962/2010, se ocupa de modificar y prolongar los plazos de aplicación en el artículo 7 del Reglamento 2042/2003.

El Reglamento 1149/2011, modifica y actualiza el Reglamento 2042/2003, en los siguientes puntos: Modifica el contenido del formulario EASA19, 3º edición; el formulario EASA26, 3º edición; el formulario EASA11, 3º edición; y crea nuevos formularios EASA148, 1º edición y EASA149, 1º edición sobre certificado de reconocimiento. Introduce más detalles sobre el contenido de formación (los módulos), de los agentes de mantenimiento, tipo de cada examen, notas para cada tipo y clase de aeronaves (parte66).

En el anexo I (parte M), se suprime el punto M.B.103.

El anexo II (parte145), se modifica para adaptarlo al anexo III (parte66), en relación a las categorías de certificado de mantenimiento B1, B2 y B3.

En el anexo III (parte66), se incluyen módulos, categorías, exámenes, notas, A, B1, B2 y B3 requisitos para ampliar licencias de mantenimiento (EASA19, 3ª edición; EASA26, 3ª edición).

En el anexo IV (parte147), EASA11, 3ª edición, se incluyen nuevos formularios EASA148, 1ª edición y EASA149, 1ª edición, sobre certificado de reconocimiento.

Y como se trata de una materia relacionada con las operaciones, el Reglamento 1332/2011, a parte de su vinculación con la materia de tránsito aéreo, viene a adaptar el anexo III del Reglamento 3922/91, en lo relativo a los requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo (ACAS) II.

El Reglamento 593/2012, modifica el Reglamento 2042/2003, que sustituye la letra K del artículo 2 en relación a la aeronave ELA1, y con su anexo adjunto modifica y adopta algunos puntos del anexo I (parte M), y el anexo II (parte145).

El Reglamento 965/2012, establece normas detalladas para las operaciones de transporte aéreo comercial con aviones y helicópteros, incluidas las inspecciones en pista de las aeronaves de operadores bajo la supervisión de seguridad operacional de otro Estado, cuando hayan aterrizado en aeródromos situados en el territorio sujeto a las disposiciones del Tratado. Establece asimismo normas detalladas sobre las condiciones para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión la revocación de los certificados de operadores de las aeronaves contempladas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (CE) nº 216/2008, que participen en operaciones de transporte aéreo comercial, las atribuciones y las responsabilidades de los titulares de los certificados, así como las condiciones para la prohibición, limitación sujeción a ciertas condiciones de las operaciones en interés de la seguridad operacional. Los anexos establecen los requisitos que, en materia de sistema administrativo y de gestión, deben respetar la Agencia y los estados miembros con vistas a la aplicación y ejecución del Reglamento (CE) nº 216/2008, y sus disposiciones de aplicación, por lo que a las operaciones aéreas en el ámbito de la Aviación Civil se refiere; son los requisitos que deberá cumplir un operador aéreo que realice operaciones de transporte aéreo comercial.

La autoridad competente para la expedición de la aprobación específica de un operador u explotador con fines comerciales es la autoridad del Estado miembro en la que el operador tenga el domicilio principal de su actividad económica.

Anexo I. Definiciones de los términos utilizados en los anexos II-V.

Anexo II. Requisitos aplicables a las autoridades en materia de operaciones aéreas [parte aro].

Apéndice I. Certificado de operador aéreo, nuevo Formulario EASA138, 1º edición.

Apéndice II. Especificaciones de operaciones, nuevo Formulario EASA 139,1º edición.

Apéndice III. Prueba de inspección en rampa, nuevo Formulario EASA 136,1º edición.

Apéndice IV. Informe de inspección en rampa, nuevo Formulario, EASA137, 1ª edi.

Anexo III. Requisitos de organización para las operaciones aéreas [parte ORO].

Anexo IV. Operaciones de transporte aéreo comercial, [parte CAT]

Anexo V. Aprobaciones específicas [parte SPA]

El reglamento 965/2012 va a ser modificado y completado por el reglamento 800/2013 en varios puntos, y entre otras cosas mediante el anexo I se añade un nuevo Apéndice V “Lista de aprobaciones específicas - Operaciones no comerciales”, al anexo II “Requisitos aplicables a las autoridades en materia de operaciones aéreas [parte aro]” del reglamento 965/2012, con su nuevo Formulario EASA 140, 1ª edición, se añade un nuevo Anexo VI “operaciones aéreas no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas [PARTE-NCC]”, también un nuevo Anexo VII “operaciones aéreas no comerciales con aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas [PARTE NCO]”.

PERSONAL DE VUELO Y TRIPULACIÓN (PARTE- FCL).

- Reglamento (UE) N° 1178/2011, de la Comisión de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo (L311/1, 25.11.2011).

-Reglamento (UE) n° 290/2012, de la Comisión de 30 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la Aviación Civil en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (L100/1, 5.4.2012).

El Reglamento 1178/2011, establece normas detalladas sobre, las diferentes habilitaciones de las licencias de pilotos, las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar las licencias, las atribuciones y responsabilidades de los titulares de licencias, las condiciones para la conversión en

licencias de piloto de las licencias de piloto y de las licencias de mecánico de a bordo nacionales en vigor, así como las condiciones para la aceptación de las licencias de terceros países; la certificación de las personas responsables de impartir formación de vuelo o formación de simulación de vuelo y de evaluar la aptitud de los pilotos; los diferentes certificados médicos, las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados médicos, las atribuciones y responsabilidades de los titulares de certificados médicos, así como las condiciones para la conversión de los certificados médicos nacionales en certificados médicos reconocidos comúnmente; la certificación de los médicos examinadores aéreos, así como las condiciones en que los médicos generalistas pueden ejercer la función de médicos examinadores aéreos; la evaluación aeromédica periódica de los miembros de la tripulación de cabina, así como la cualificación de las personas responsables de dicha evaluación.

Para su aplicación el Reglamento cuenta con los siguientes anexos:

Anexo I. [PARTE FCL]

Anexo II. Para los requisitos del Reglamento de implementación para la conversión de licencias y habilitaciones nacionales para aviones y helicópteros

Anexo III. Requisitos para la aceptación de licencias expedidas por o en nombre de terceros países

Anexo IV. [PARTE-MED]

El Reglamento 290/2012, adapta y actualiza el Reglamento 1178/2011, incluyéndole otros ámbitos de aplicación y regulación relacionados con las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados de miembro de la tripulación de cabina de pasajeros, así como las atribuciones y las responsabilidades de los titulares de un certificado de miembro de la tripulación de cabina de pasajeros; las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados de los organismos de formación de pilotos y centros de medicina aeronáutica que participen en la cualificación y en la evaluación aeromédica del personal de vuelo en el ámbito de la aviación civil; los requisitos para la certificación de los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y de los organismos que manejan y utilizan dichos dispositivos; los requisitos para el sistema administrativo y de gestión que han de cumplir los Estados miembros, la Agencia y los organismos.

Y para su aplicación cuenta con los siguientes anexos:

Anexo V. Cualificación de la tripulación de cabina de pasajeros que participe en operaciones de transporte aéreo comercial - [parte-CC].

Anexo VI. Requisitos de la autoridad aplicables al personal de vuelo- [parte-ARA].

Contiene los formularios siguientes:

EASA141, 1º edición (licencia de tripulación de vuelo).

EASA142, 1º edición (certificado de tripulación de cabina de pasajeros).

EASA143, 1º edición (certificado de organización de formación aprobada).

EASA145, 1º edición (certificado de calificación de un dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento).

EASA146, 1º edición (certificado de centro de medicina aeronáutica).

EASA147, 1º edición (certificado médico-para la parte FCL).

EASA148, 1º edición (certificado de medico examinador aéreo).

Anexo VII: requisitos de organización para el personal de vuelo- [parte-ORA].

TRÁNSITO AÉREO, AEROPUERTOS, EL CIELO ÚNICO EUROPEO Y EL PERSONAL DE TRÁNSITO AÉREO.

A parte de los resultados conseguidos mediante la aplicación de la normativa europea⁸³ referente a la creación del organismo europeo de control de tránsito aéreo (EUROCONTROL).

La Unión Europea comprometida con la buena gestión del espacio aéreo europeo, el logro de la máxima seguridad operacional en sus operaciones de tránsito aéreo y desde la creación de la EASA tenía que adaptar una nueva normativa para facilitar el trabajo a la agencia en organizar y gestionar la prestación y la utilización del espacio aéreo, en un único cielo europeo, coordinar sus esfuerzos con el organismo EUROCONTROL para un correcto y un buen funcionamiento de los servicios de navegación aérea.

Dentro de las normativas vinculadas a la materia de tránsito aéreo hay unas que se ocupan de las tarifas y franjas horarias⁸⁴, otras relacionadas con EUROCONTROL⁸⁵,

83 Textos sobre EUROCONTROL.

84 *Consulta de tarifas y franjas para el tránsito aéreo.*

-Reglamento (CE) nº 1523/96, de la Comisión de 24 de julio de 1996, por el que se modifica el Reglamento 1617/93 relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de horarios de transporte de pasajeros.(D.O. L190/11,31/07/1996).

-Reglamento (CE) nº 1083/1999, de la Comisión de 26 de mayo de 1999, por el que se modifica el Reglamento nº 1617/93 relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de horarios, la utilización conjunta de líneas, las consultas relativas a las tarifas de

prácticas desleales en las subvenciones en servicios aéreos europeos⁸⁶, tasas de AESA⁸⁷, que no guardan en sus aspectos de regulación una relación directa con la seguridad

transporte de pasajeros y mercancías en los servicios aéreos regulares y la asignación de períodos horarios en los aeropuertos (D.O. L131/27,25/05/1999).

- Reglamento (CE) nº 1324/2001, de la Comisión de 29 de junio de 2001, por el que se modifica el Reglamento nº 1617/93 en lo referente a las consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros y la asignación de períodos horarios en los aeropuertos (D.O. L177/56,30/06/2001).

-Reglamento (CE) nº 894/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento nº 95/93 del consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (D.O. L142/3,31/05/2002).

-Reglamento (CE) nº 1105/2002, de la Comisión de 25 de junio de 2002, por el que se modifica el Reglamento nº 1617/93 en lo referente a las consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros y a la asignación de períodos horarios en los aeropuertos (D.O. L167/6,26/06/2002).

- Reglamento (CE) nº 1554/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento nº 95/93, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (D.O. L221/1,04/09/2003).

-Reglamento (CE) nº 793/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, por el que se modifica el Reglamento nº 95/93 del consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (D.O. L318/50,30/04/2004).

-Reglamento (CE) nº 1459/2006, de la Comisión de 28 de septiembre de 2006, relativo a la aplicación del artículo 81, apartado 3, del tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas que tengan por objeto la celebración de consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros en los servicios aéreos regulares y a la asignación de períodos horarios en los aeropuertos (D.O.L 272/3,03/10/2006).

- Reglamento (CE) nº 1794/2006, de la Comisión de 6 de diciembre de 2006, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea (D.O.L 341/3,07/12/2006).

- Reglamento (CE) nº 545/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009, por el que se modifica el Reglamento nº 95/93, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (D.O.L 167/24, 29/06/2009).

- Reglamento (UE) nº 1191/2010, de la Comisión de 16 de diciembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) nº 1794/2006, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea (D.O.L 333/6,17/12/2010).

85 EUROCONTROL Y EUROPA

-Directiva 93/65 del Consejo de 19/07/1993, relativa a definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas para la gestión del tráfico aéreo (D.O.L 87/52,29/07/1993).

-Directiva 97/15 de la Comisión de 25/03/1997, por la que se adoptan algunas normas de EUROCONTROL y se modifica la Directiva 93/65 del Consejo (D.O.L 95/16,10/04/1997).

-Reglamento (CE) nº 2082/2000, de la Comisión de 6 de septiembre de 2000, por el que se adoptan normas de EUROCONTROL y se modifica la Directiva 97/15/CE, por la que se adoptan algunas normas de EUROCONTROL y se modifica la Directiva 93/65/CEE, del Consejo (D.O.L254/1,09/10/2000).

- Reglamento (CE) nº 980/2002, de la Comisión de 4 de junio de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2082/2000, por el que se adoptan normas de EUROCONTROL (D.O.L 150/38,08/06/2002).

- Reglamento (CE) nº 2150/2005, de la Comisión de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo (D.O.L 342/20,24/12/2005).

- Reglamento (CE) nº 730/2006, de la Comisión de 11 de mayo de 2006, relativo a la clasificación del espacio aéreo y al acceso de los vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual por encima del nivel de vuelo 195 (D.O.L 128/3,16/05/2006).

86 Practicas desleales en las subvenciones en servicios aereos europos y competencias con terceros paises.

- Reglamento (CE) nº 868/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países nº miembros de la comunidad europea(D.O.L 162/1,30/04/2004).

operacional aérea y que no van a ser tratadas en este capítulo, haciendo hincapié para el estudio de la seguridad operacional aérea europea a la siguiente normativa:

- Reglamento (CE) nº 549/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (L 96/1, 31.3.2004).
- Reglamento (CE) nº 550/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (L 96/10, 31.3.2004).
- Reglamento (CE) nº 551/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (L 96/20, 31.3.2004)
- Reglamento (CE) nº 552/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (L96/26, 31.3.2004).
- Reglamento (CE) nº 2096/2005, de la Comisión de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea (L335/13, 21.12.2005).
- Directiva 2006/23/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de abril de 2006, relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo (L14/22, 27.4.2006).
- Reglamento (CE) nº 1033/2006, de la Comisión de 4 de julio de 2006, por el que se establecen los requisitos relativos a los procedimientos de los planes de vuelo en la fase de prevuelo para el cielo único europeo (L186/46, 7.7.2006).
- Reglamento (CE) nº 1032/2006, de la Comisión de 6 de julio de 2006, por el que se establecen requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo a tránsito aéreo (L186/27, 7.7.2006).
- Reglamento (CE) nº 219/2007, del Consejo de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR), (L64/1, 2.3.2007).
- Reglamento (CE) nº 633/2007, de la Comisión de 7 de junio de 2007, por el que se establecen requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo (L 146/7, 8.6.2007).

-Reglamento (CE) nº 847/200, del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros (D.O.L 157/7,30/04/2004).

87 Tasas de AESA.

- Reglamento (CE) nº 488/2005, de la Comisión de 21 de marzo de 2005, relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (D.O.L 81/7,30/03/2005).
- Reglamento (CE) nº 779/2006, de la Comisión de 24 de mayo de 2006, que modifica el Reglamento (CE) nº 488/2005, relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (D.O.L 137/3,25/05/2006).
- Reglamento (CE) nº 593/2007, de la Comisión de 31 de mayo de 2007, relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (D.O.L 140/3,01/06/2007).
- Reglamento (CE) nº 1356/2008, de la Comisión de 23 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 593/2007, relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (D.O.L 350/46,30/12/2008).
- Reglamento (UE) nº 494/2012, de la Comisión de 11 de junio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 593/2007, relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (D.O.L 151/22,12/06/2012).

- Reglamento (CE) nº 1265/2007, de la Comisión de 26 de octubre de 2007, por el que se establecen prescripciones sobre la separación entre los canales utilizados en la comunicación oral aeroterrestre en el cielo único europeo (L283/25, 27.10.2007).
- Reglamento (CE) nº 1315/2007, de la Comisión de 8 de noviembre de 2007, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2096/2005 (L291/16, 9.11.2007).
- Reglamento (CE) nº 482/2008, de la Comisión de 30 de mayo de 2008, por el que se establece un sistema de garantía de la seguridad del software que deberán implantar los proveedores de servicios de navegación aérea y por el que se modifica el anexo II del Reglamento (CE) nº 2096/2005 (L141/5, 31.5.2008).
- Reglamento (CE) nº 668/2008, de la Comisión de 15 julio de 2008, que modifica los anexos II a V del Reglamento (CE) nº 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, en lo que se refiere a los métodos de trabajo y procedimientos operativos, (L188/5, 16.7.2008).
- Reglamento (CE) nº 1361/2008, del Consejo de 16 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 219/2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) (L352/12, 31.12.2008).
- Reglamento (CE) nº 29/2009, de la Comisión de 16 de enero de 2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo (L13/3, 17.1.2009).
- Reglamento (CE) nº 30/2009, de la Comisión de 16 de enero de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1032/2006, en lo relativo a los requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo que dan soporte a los servicios de enlace de datos (L13/20, 17.1.2009).
- Reglamento (CE) nº 262/2009, de la Comisión de 30 de marzo de 2009, por el que se establecen requisitos para la atribución y utilización coordinadas de los códigos de interrogador en modo S para el cielo único europeo (L84/20, 31.3.2009).
- Reglamento (CE) nº 1070/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004, y (CE) nº 552/2004, con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación (4 L300/3, 14.11.2009).
- Reglamento (CE) nº 1108/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008, en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE (L309/51, 24.11.2009).
- Reglamento (UE) nº 73/2010, de la Comisión de 26 de enero de 2010 por el que se establecen requisitos relativos a la calidad de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica para el cielo único europeo (L23/6, 27.1.2010).
- Reglamento (UE) nº 255/2010, de la Comisión de 25 marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo (L80/10, 26.3.2010).
- Reglamento (UE) nº 691/2010, de la Comisión de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) nº 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea (L201/1, 3.8.2010).
- Reglamento (UE) nº 929/2010, de la Comisión de 18 de octubre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1033/2006, en lo que atañe a las disposiciones de la OACI a las que se refiere el artículo 3, apartado 1 (L273/4, 19.10.2010).

- Reglamento (UE) nº 176/2011, de la Comisión de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo (L51/2, 25.2.2011).
- Reglamento (UE) nº 283/2011, de la Comisión de 22 de marzo de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 633/2007, en lo que atañe a las disposiciones transitorias a las que se refiere el artículo 7(L77/23, 23.3.2011).
- Reglamento (UE) nº 677/2011, de la Comisión de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010 (L185/, 15/07/2011).
- Reglamento (UE) nº 805/2011, de la Comisión de 10 de agosto de 2011, por el que se establecen normas detalladas para las licencias y determinados certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (L206/21, 11.8.2011).
- Reglamento de ejecución (UE) nº 1034/2011, de la Comisión de 17 de octubre de 2011, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea y que modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010 (L271/15, 18.10.2011).
- Reglamento de ejecución (UE) nº 1035/2011, de la Comisión de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) nº 482/2008, y el Reglamento (UE) nº 691/2010 (L271/23, 18.10.2011).
- Reglamento de ejecución (UE) nº 1206/2011, de la Comisión de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo (L305/23, 23.11.2011).
- Reglamento de ejecución (UE) nº 1216/2011, de la Comisión de 24 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010 de la Comisión, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red (L310/3, 25.11.2011).
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº1035/2011, y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) n 1794/2006, (CE) n 730/2006, (CE) nº 1033/2006, y (UE) nº 255/2010, Texto pertinente a efectos del EEE.

Como se observa, los Reglamentos 549, 550, 551,552 han sido publicados conjuntamente en el mismo día 10/03/2004, son complementarios y fuente fundamental en el desarrollo del cielo único europeo:

El objetivo del Reglamento 549/2004, consiste en reforzar las actuales normas de seguridad y de eficacia global del tránsito aéreo general en Europa, mejorar al máximo la capacidad para responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo y reducir al mínimo los retrasos. Para ello, la Comisión Europea va a ser asistida por un Comité del Cielo Único compuesto por dos representantes de cada Estado y un representante de la Comisión y basarse sobre los Reglamentos 550, 551,552.

El Reglamento 550 tiene como objetivo establecer requisitos comunes para una prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en la comunidad especificados en dos anexos, primero sobre requisitos de los organismos reconocidos y el segundo sobre condiciones adjuntadas a los certificados.

El Reglamento 551 nace para apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo cada vez más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión que garanticen el desarrollo eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo. Entre otras cosas también conseguir el reconocimiento de la OACI de una única región superior de información de vuelo europeo (EUIR), configurado en bloques aéreos.

El Reglamento 552 tiene por objeto lograr la interoperabilidad entre los diversos sistemas, componentes y procedimientos asociados de la red europea de gestión de tránsito aéreo como lo contempla el anexo I (lista de sistemas para los servicios de navegación aérea), como lo exige el anexo II (requisitos esenciales), y de conformidad con una declaración CE para el uso dispuestos en el anexo III (componentes), una declaración supervisada según lo previsto en el anexo IV (sistemas), y para la evaluación de los organismos que deberán notificar a la comisión, los Estados miembros aplicaran los criterios previstos en el anexo V (organismos notificados).

El Reglamento 2096/2005, determina y adopta las disposiciones obligatorias de los siguientes requisitos reglamentarios de seguridad de EUROCONTROL ESARRs⁸⁸ que son relevantes para la certificación de los proveedores de los servicios de navegación aérea en cinco anexos:

Anexo I. Requisitos generales para la prestación de servicios de navegación aérea.

Anexo II. Requisitos específicos para la prestación de los servicios de tránsito aéreo.

Anexo III. Requisitos específicos para la prestación de servicios meteorológicos.

Anexo IV. Requisitos para la prestación de servicios de información aeronáutica.

Anexo V. Requisitos específicos para la prestación de servicios de comunicación, navegación y vigilancia.

Para garantizar el máximo nivel de seguridad y consolidar la confianza mutua de los estados miembros en sus sistemas de expedición de licencias, es necesario armonizar los

88 ESARR 3 sobre utilización de sistemas de gestión de la seguridad por proveedores de servicios de gestión de tránsito aéreo («ATM»), publicada el 17 de julio de 2000;

ESARR 4 sobre análisis y mitigación de riesgos en ATM, publicada el 5 de abril de 2001;

ESARR 5 sobre el personal de los servicios ATM, los requisitos para el personal de ingeniería y técnico que ejecuten operaciones relacionadas con la seguridad, publicada el 11 de abril de 2002.

requisitos relativos a la cualificación, la competencia y el acceso a la profesión de controlador de tránsito aéreo; Y para aumentar la seguridad del sistema comunitario de control del tránsito aéreo y mejorar sus operaciones, es preciso la expedición de una licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, objetivos de los que se va a ocupar la Directiva 2006/23, de regulación, estableciendo las habilitaciones⁸⁹ existentes, sus anotaciones⁹⁰ correspondientes y las especificaciones para las licencias en el anexo I, los requisitos de formación en el anexo II, requisitos de competencia lingüística anexo III, y los requisitos aplicables a los certificados destinados a los proveedores de formación anexo IV.

De conformidad con el Reglamento 552/2004, y para el intercambio automático de datos de vuelo a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo y para la coordinación civil militar, el legislador europeo establece el Reglamento 1032/2006, para garantizar el control de calidad, seguridad, interoperabilidad, idoneidad y la verificación de los sistemas de tratamiento de datos de vuelo al servicio de las dependencias de control del tránsito aéreo que prestan sus servicios al tránsito aéreo general y los sistemas de intercambio de datos de vuelo que apoyen los procedimientos de coordinación entre dependencias de servicios de tránsito aéreo y dependencias militares de control con los siguientes anexos:

Anexo I. Requisitos de interoperabilidad y prestaciones.

Anexo II. Requisitos sobre calidad del servicio.

Anexo III. Requisitos de seguridad.

Anexo IV y V. Requisitos de la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes y la verificación de los sistemas.

89 Artículo 6: a) la habilitación de control de aeródromo visual (ADV), b) la habilitación de control de aeródromo por instrumentos (ADI);c) la habilitación de control de aproximación por procedimientos (APP), d) la habilitación de control de vigilancia de aproximación (APS);e) la habilitación de control de área (ACP); f) la habilitación de control de vigilancia de área (ACS).

90 artículo 7: 1. La habilitación de control de aeródromo por instrumentos (ADI) incluirá, al menos, una de las anotaciones siguientes: a) anotación de torre de control (TWR), b) anotación de control de movimientos en tierra (GMC), c) anotación de vigilancia de movimientos en tierra (GMS), d) anotación de control aéreo (AIR), e) anotación de control radar de aeródromo (RAD),

2. La habilitación de control de vigilancia de aproximación (APS) incluirá, al menos, una de las anotaciones siguientes: a) anotación de radar (RAD), b) anotación de radar de precisión para la aproximación (PAR), c) anotación de aproximación con radar de vigilancia (SRA), d) anotación de vigilancia dependiente automática (ADS), e) anotación de control terminal (TCL),

3. La habilitación de control de vigilancia de área (ACS) incluirá, al menos, una de las anotaciones siguientes: a) anotación de radar (RAD), b) anotación de vigilancia dependiente automática (ADS), c) anotación de control terminal (TCL), d) anotación de control oceánico (OCN).

Y para una efectiva coordinación segura y de calidad con la EUROCONTROL, como organismo responsable de informar a la OACI⁹¹ de los procedimientos de los planes de vuelo en la fase prevuelo para el cielo único, la Comisión Europea establece los requisitos necesarios en el Reglamento 1033/2006.

El Reglamento 219/2007, se ocupa de la creación de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR, instrumento tecnológico del cielo único europeo), su objetivo es dotar a la Comunidad Europea, para los años 2020, de una infraestructura de control de tránsito aéreo eficaz que permita un desarrollo seguro y ecológico del tránsito aéreo y que se beneficie al mismo tiempo de los avances tecnológicos de programas tales como GALILEO.

Para lograr el plan maestro de gestión del tránsito aéreo (el plan maestro ATM), resultante de la fase de definición del proyecto CESAR, se crea la empresa común CESAR dotada de un estatuto que se incluye en el anexo único del Reglamento.

La creación de la empresa común CESAR no debe ser confundida con la creación de la empresa Común Clean Sky mediante el Reglamento (CE) nº 71/2008, del Consejo de 20 de diciembre de 2007 (D.O, L30/1, 04/02/2008), que tiene por objeto acelerar el desarrollo, la validación y la demostración de las tecnologías limpias de transporte aéreo en la UE para llevarlas a la práctica lo antes posible, garantizar un aprovechamiento coherente de la labor de investigación europea en materia de mejoras del transporte aéreo desde el punto de vista medioambiental, crear un sistema de transporte aéreo radicalmente innovador basado en la integración de tecnologías avanzadas y demostradores a escala real, con el fin de reducir el impacto medioambiental del transporte aéreo gracias a la reducción significativa de emisiones de gases y ruidos y a la mayor economía en el consumo de combustible por las aeronaves, etc.

91 De conformidad con:

1. Capítulo 3, punto 3.3 (Planes de vuelo), del anexo 2 del Reglamento del Aire (10a edición, julio de 2005) de la OACI.
2. Capítulo 4, punto 4 (Plan de vuelo), y capítulo 11, punto 11.4.2.2 (Mensajes de plan de vuelo presentado y mensajes de actualización correspondientes), de la OACI PANS-ATM, DOC. 4444 (14a edición, 2001).
3. Capítulo 3 (Planes de vuelo) y capítulo 14, punto 14.1.4 (Cálculo de los límites de una región de información de vuelo), de Procedimientos Suplementarios Regionales, DOC. 7030/4, EUR, parte 1, Reglamento del Aire, Servicios de tránsito aéreo y búsqueda y salvamento (4a edición de 1987, que incorpora la enmienda 210).

El Reglamento 633/2007, viene a abarcar la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo de acuerdo con el Reglamento 1032/2006, arriba citado.

Por los incrementos de los niveles de tránsito aéreo dentro de la red europea de gestión de tránsito aéreo, el Reglamento 1265/2007, se ocupa de establecer nuevos conceptos sobre los canales utilizados en la comunicación oral aeroterrestre en el cielo único europeo, requisitos de seguridad, de interoperabilidad y prestación, procedimientos asociados, requisitos para la verificación de los sistemas.

El Reglamento 1315/2007, establece una función de supervisión de la seguridad relativa a los servicios de navegación aérea, a la gestión de la afluencia de tráfico aéreo (ATFM), y a la gestión del espacio aéreo (ASM), para el tránsito aéreo general, se aplicará a las actividades de las autoridades nacionales de supervisión y de las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre para la supervisión de la seguridad de los servicios de navegación aérea, la gestión de la afluencia de tránsito aéreo y la gestión del espacio aéreo.

Para garantizar la reducción a un nivel tolerable, de los riesgos asociados al uso del software en los sistemas de la red europea de gestión del tránsito aéreo (software EATMN), el Reglamento 482/2008, se ocupa de establecer los requisitos para la definición e implantación de un sistema de garantía sobre la seguridad del software, por los proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS), y las entidades encargadas de la gestión del flujo del tránsito aéreo (ATFM), de la gestión del espacio aéreo (ASM), para el tránsito aéreo general, y los proveedores de servicios de comunicación, navegación, y vigilancia (CNS).

El Reglamento 668/2008, viene a complementar y modificar los anexos II a V del Reglamento (CE) nº 2096/2005, arriba citados, incluyendo y adaptando nuevas enmiendas en los siguientes anexos 2, 3, 4, 10, 11, 14, 15 de la OACI.

El Reglamento 1361/2008, viene a completar y modificar el Reglamento 219/2007, especialmente el estatuto de la empresa común para la realización del instrumento CESAR, garantizar su independencia en la toma de decisiones y recibir el mismo trato que las empresas comunes de creación reciente.

Para garantizar la protección adecuada de los intercambios de información entre Los proveedores de servicios de navegación aérea y otras entidades que prestan servicios de comunicación aire-tierra por enlace de datos, el Reglamento 29/2009 (cuenta con siete anexos), establece los requisitos para la introducción coordinada de servicios de enlace

de datos basados en las comunicaciones de datos aire-tierra, punto a punto, que se aplicara a los sistemas de tratamiento de datos de vuelo, sus componentes y procedimientos asociados, y sistemas de interfaz hombre máquina, sus componentes y procedimientos asociados, al servicio de los puestos de control del tránsito aéreo que prestan sus servicios al tránsito aéreo en general, a los componentes de la interfaz hombre-máquina embarcados y procedimientos asociados y a los sistemas de comunicación aire-tierra, sus componentes y procedimientos asociados.

Tal y como se titula el Reglamento 30/2009, modifica el Anexo I y III del Reglamento 1032/2006, relativo a los requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos.

Con el fin de garantizar una vigilancia del tránsito aéreo segura, eficiente y una coordinación entre el sector militar y civil, el Reglamento 262/2009 (que cuenta con seis anexos), establece los requisitos para la atribución y utilización coordinadas de códigos de interrogador en modo S.

La aplicación del Plan Maestro ATM, exige medidas reglamentarias que apoyen el desarrollo, introducción y financiación de nuevos conceptos y tecnologías. El resultado sería un sistema integrado por componentes totalmente armonizados e interoperables, que garantice unas actividades de transporte aéreo de alto rendimiento en Europa, además, en vista de las nuevas competencias propuestas para la AESA, que incluirán la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, nace el Reglamento 1070/200, para modificar y adaptar los Reglamentos 549, 550, 551, 552.

Para transferir los ámbitos de aplicación de la Directiva 2006/23, e incluir los aeródromos, gestión de tránsito aéreo y servicios de navegación aérea en ámbitos de supervisión de la AESA, el Reglamento 1108/2009, viene a ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento 216/2008, incluyendo el diseño, mantenimiento y explotación de aeródromos, así como al personal y a las organizaciones que intervengan en dichas actividades de diseño, producción y mantenimiento de los equipos de aeródromo; al personal y las organizaciones que intervengan en estas actividades, el diseño, producción y mantenimiento de los sistemas y componentes destinados a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea y a la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea; al personal y las organizaciones que intervengan en estas actividades. Y a añadir los artículos 8 bis para Aeródromos, artículo 8 ter para los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, el artículo 8 quáter para controladores de tránsito aéreo, el artículo 22 bis para la gestión

del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, y el artículo 22 ter ,para la certificación del controlador de tránsito aéreo, que deroga la directiva 2006/23/CE, provisionalmente, hasta la fecha de aplicación de las medidas a las que se refiere el artículo 8 quáter.

El Reglamento cuenta con nuevos anexos:

Anexo V bis. Requisitos esenciales para aeródromos.

Anexo V ter. Requisitos esenciales para la gestión del tránsito aéreo, los servicios de navegación aérea, y los controladores de tránsito aéreo.

El Reglamento 73/2010, viene a establecer requisitos relativos a la calidad de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica en cuanto a su exactitud, resolución e integridad para el cielo único europeo.

El Reglamento 255/2010, establece normas comunes sobre la gestión de la afluencia del tránsito aéreo para optimizar la capacidad disponible de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

El Reglamento 691/2010, adopta un sistema de evaluación de rendimiento y establece las disposiciones necesarias para que, en respuesta a las exigencias de todos los usuarios del espacio aéreo, mejore el rendimiento global de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red en el tránsito aéreo general de las regiones EUR y AFI de la OACI, en las que los Estados miembros son responsables de la prestación de servicios de navegación aérea. Cuenta con cuatro anexos de desarrollo. A los efectos de la aplicación del Reglamento se modifica el Reglamento 2096/2005, relativo a los requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea.

El Reglamento 929/2010, como bien indica su título, viene a modificar y adaptar el Reglamento 1033/2006, a las nuevas enmiendas del anexo 2, DOC 4444, DOC 7030 de la OACI.

El Reglamento 176/2011, establece los requisitos relativos a la información previa que deberán facilitar los Estados miembros considerados a la Comisión, a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), a los demás Estados miembros y a las otras partes interesadas con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo, los procedimientos relativos al suministro de información a las partes contempladas en el punto 1, y a la presentación de observaciones por estas últimas, previos a la notificación de un bloque funcional de espacio aéreo a la Comisión. Cuenta con un único anexo (información que debe facilitarse).

El Reglamento 283/2011, se encarga de incluir y añadir nuevas disposiciones al artículo 7 del Reglamento 633/2007, por el que se establecen requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo.

El Reglamento 677/2011, adapta y modifica el Reglamento 691/2010, para establecer disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM), de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 551/2004, a fin de optimizar el uso del espacio aéreo en el cielo único europeo y de garantizar que los usuarios del espacio aéreo puedan volar en las trayectorias preferidas, permitiendo al mismo tiempo el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea.

Y a los efectos de gestión de la red, el presente Reglamento se aplicará en particular a los Estados miembros, la Agencia Europea de Seguridad Aérea, los usuarios del espacio aéreo, los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores aeroportuarios, los coordinadores de franjas aeroportuarias y las organizaciones operativas, a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo.

Se crea una entidad competente e imparcial (el Gestor de la Red), supervisada por la comisión (Comité de cielo único). Este organismo crea una célula de coordinación de crisis de la aviación europea (CCCAE). El citado Reglamento cuenta con seis anexos técnicos.

Para aumentar la seguridad del sistema de control del tránsito aéreo en la Unión Europea y mejorar sus operaciones el Reglamento 805/2011, viene a establecer normas para la expedición, suspensión y revocación de licencias de controladores de tránsito aéreo y de alumnos controladores de tránsito aéreo, de las correspondientes habilitaciones, anotaciones y certificados médicos y de los certificados de las organizaciones de formación, y sus condiciones de validez, renovación, revalidación y uso, cuenta con cuatro anexos:

Anexo I. Especificaciones para las licencias.

Anexo II. Requisitos de formación.

Anexo III. Requisitos de competencia lingüística.

Anexo IV. Especificaciones para los certificados de las organizaciones de formación.

El Reglamento 1034/2011, establece los requisitos aplicables al ejercicio de la función de supervisión de la seguridad por parte de las autoridades competentes en relación con

los servicios de navegación aérea, la gestión de la afluencia de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo para el tránsito aéreo general y otras funciones de red. A su vez deroga el Reglamento 1315/2007 (art. 18), y adapta y modifica el anexo IV, el punto 1.1e) del Reglamento (UE) nº 691/2010.

La autoridad de un Estado miembro que haya ejercido la responsabilidad de supervisión de la seguridad de las organizaciones sobre las cuales la Agencia se convierte en autoridad competente en virtud del artículo 3, transferirá a la Agencia dicha función supervisora a los 12 meses de la entrada en vigor del presente Reglamento, salvo en lo que respecta a la transferencia de la supervisión de la seguridad del gestor de red a la Comisión asistida por la Agencia, la cual, si procede, se hará efectiva en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento (es decir a partir del día 28/11/2012).

El Reglamento 1035/2011, establece los requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, deroga el Reglamento 2096/2005, adapta y modifica el Reglamento 482/2008, y suprime el artículo 25 del Reglamento 691/2010. Cuenta en su aplicación con los siguientes anexos:

Anexo I. Requisitos generales para la prestación de servicios de navegación aérea.

Anexo II. Requisitos específicos para la prestación de servicios de tránsito aéreo.

Anexo III. Requisitos específicos para la prestación de servicios meteorológicos.

Anexo IV. Requisitos específicos para la prestación de servicios de información aeronáutica.

Anexo V. Requisitos específicos para la prestación de servicios de comunicación, navegación o vigilancia.

El Reglamento 1206/2011, establece los requisitos que deben aplicarse tanto a los sistemas que contribuyan al suministro de la información de vigilancia como a sus componentes y a los procedimientos a ellos asociados, con el fin de garantizar que las aeronaves puedan identificarse de forma inequívoca e ininterrumpida dentro de la REGTA (Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo). Cuenta con siete anexos.

El Reglamento 1216/2011, viene a modificar el artículo 4 y el anexo 1 del Reglamento 691/2010, para que los indicadores de seguridad clave estén desarrollados conjuntamente por la Comisión, los Estados miembros, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL).

El Reglamento 923/2012, se ocupa de establecer el Reglamento del aire y las disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea que serán aplicables al tránsito aéreo general dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 551/2004; Se aplicará, en particular, a los usuarios del espacio aéreo y a las aeronaves dedicadas al tránsito aéreo general, que operen con destino a la Unión, dentro de la Unión o con origen en ella, que posean la nacionalidad y las marcas de matrícula de un Estado miembro de la Unión, y que operen en cualquier espacio aéreo siempre que no infrinjan las normas publicadas por el país que tenga jurisdicción sobre el territorio sobrevolado, asimismo a las autoridades competentes de los Estados miembros, a los proveedores de servicios de navegación aérea y al personal de tierra correspondiente dedicado a las operaciones de vuelo, mediante el artículo siete se modifica el Reglamento 549/2004, y el artículo 10 modifica los siguientes Reglamentos: 730/2006, 1032/2006, 1794/2006, 1265/2007, 255/2011 y 1035/2010. Cuenta con un único anexo sobre el Reglamento del aire europeo y un suplemento del anexo (Lista de diferencias aceptadas de común acuerdo que han de notificarse a la OACI de conformidad con el artículo 5 del presente Reglamento: Anexo 2 de la OACI *(Diferencias entre el presente Reglamento y las Normas internacionales incluidas en el anexo 2 (10 a edición, hasta la enmienda 42, incluida) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional)*).

Para terminar esta parte relacionada con el cielo único europeo, tránsito aéreo, y aeropuertos he de reflejar los textos principales sobre licencias para el personal de tránsito aéreo que son: la directiva 2006/23, el Reglamento (CE) nº 1108/2009, y el Reglamento (UE) nº 805/2011.

REGLAMENTO MADRE Y SUS MODIFICACIONES	EASA (LA AGENCIA) Y LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD Y PROGRAMA SAFA	TRÁNSITO AÉREO, AEROPUERTOS, EL CIELO UNICO EUROPEO Y EL PERSONAL DE TRANSITO AÉREO.
Directiva 91/670 Reg. n° 3922/91 Reg. n° 2176/96 Reg. n° 1069/1999 Reg. n° 2871/2000 Reg. n° 1592/2002 Reg. n° 1899/2006 Reg. n° 1900/2006 Reg. n° 8/2008 Reg. n° 859/2008	Reg. n° 1592/2002 Reg. n° 1643/2003 Reg. n° 1701/2003 Reg. n° 104/2004 Reg. n° 736/2006 Reg. n° 334/2007 Reg. n° 216/2008 Reg. n° 690/2009 Reg. n° 90/2012 Reg. n° 6/2013	SISTEMA COMUNITARIO SAFA Directiva 2004/36 Reg. n° 2111/2005 Reg. n° 768/2006 Directiva 2008/49 Reg. n° 351/2008	Reg. n° 549/2004. Reg. n° 550/2004. Reg. n° 551/2004. Reg. n° 552/2004. Reg. n° 2096/2005. Directiva 2006/23. Reg. n° 1033/2006. Reg. n° 1032/2006. Reg. n° 219/2007. Reg. n° 633/2007. Reg. n° 1265/2007. Reg. n° 1315/2007. Reg. n° 482/2008. Reg. n° 668/2008. Reg. n° 1361/2008. Reg. n° 29/2009. Reg. n° 30/2009. Reg. n° 262/2009. Reg. n° 1070/2009. Reg. n° 1108/2009. Reg. n° 73/2010. Reg. n° 255/2010. Reg. n° 691/2010. Reg. n° 929/2010. Reg. n° 176/2011. Reg. n° 283/2011. Reg. n° 67 7/2011. Reg. n° 805/2011. Reg. n° 1034/2011. Reg. n° 1035/2011. Reg. n° 1206/2011. Reg. n° 1216/2011. Reg. n° 923/2012.
PERSONAL DE VUELO Y TRIPULACIÓN (PARTE- FCL)	TEXTOS SANCIONADORES DE LA AESA	EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	
Reg. n° 1178/2011 Reg. n° 290/2012	Reg. n° 646/2012 FABRICANTE (PARTE21) Reg. n°1702/2003 Reg. n° 381/2005 Reg. n° 335/2007 Reg. n° 375/2007 Reg. n° 1057/2008 Reg. n° 1194/2009 Reg. n° 748/2012 Reg. n° 7/2013	Reg. n° 2042/2003 Reg. n° 707/2006 Reg. n° 1899/2006 Reg. n° 1900/2006 Reg. n° 376/2007 Reg. n° 8/2008 Reg. n° 859/2008 Reg. n° 1056/2008 Reg. n° 127/2010 Reg. n° 962/2010 Reg. n° 1149/2011 Reg. n° 1332/2011 Reg. n° 593/2012 Reg. n° 965/2012	

3. La seguridad operacional aérea en España.

- Real Decreto 284/2002, de 22 de marzo, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones de los técnicos de mantenimiento y personal certificador de mantenimiento de las aeronaves civiles (B.O.E. nº 82,05/04/2002).
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (B.O. E. nº 162- 08/07/2003).
- Resolución de 12 de julio de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil, sobre delegación de atribuciones en las Delegaciones de Seguridad en Vuelo, (B.O.E. nº 181,28/07/2004).
- Resolución de 30 de julio de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se aprueban los formatos correspondientes a las órdenes de actuaciones inspectoras y correspondientes acreditaciones previstas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea(B.O. E. nº189, 08/08/2003).
- Resolución de 23 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se autoriza para actuar como miembros de la tripulación de vuelo en aeronaves con matrícula española a mecánicos de a bordo con licencias emitidas en la Unión Europea a sus ciudadanos. (BOE nº 35, Jueves 10 febrero 2005).
- Orden FOM/2140/2005, de 27 de junio, por la que se regulan los encargos a realizar por la Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, S.A. para la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica (B.O.E. nº 160, 06/06/2005).
- Real Decreto 547/2006, de 5 de mayo, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos y otros aeródromos situados en territorio español. (BOE nº 113, Viernes 12 mayo 2006).
- Orden PRE/2733/2006, de 28 de agosto, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la gestión de afluencia de tránsito aéreo y las telecomunicaciones. (BOE nº 212, Martes 5 septiembre 2006).
- Orden PRE/4063/2006, de 29 de diciembre, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a servicios de tránsito aéreo, procedimientos de navegación aérea y señales. (B.O.E. nº 4,04/01/2004), corregida en el B.O. E.nº 42,17/02/2007).
- Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países (BOE nº 276, Sábado 17 noviembre 2007).
- Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. (BOE nº 39, Jueves 14 febrero 2008).
- Orden FOM/625/2008, de 28 de febrero, por la que se modifica la Orden FOM/2140/2005, de 27 de junio, por la que se regulan los encargos a realizar por la Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, S.A para la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica (BOE nº 60, 10 marzo 2008).
- Orden PRE/697/2008, de 12 de marzo, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a las comunicaciones. (BOE nº 65, 15 marzo 2008).
- Real Decreto 1615/2008, de 3 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (BOE nº. 245,10 octubre 2008).

- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado (B.O.E. nº 132, 01/06/2009).
- Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica (B. O. E. nº 48, 25 de febrero de 2009), corrección de errores en el B.O.E. nº106,01/05/2009).
- Real Decreto 714/2009, de 24 de abril, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan aeropuertos situados en territorio español (B.O. E. nº 112, 8 de mayo de 2009).
- Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo. (BOE, nº 250, 16 de octubre de 2009).
- Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles (BOE nº 16, 19 de enero de 2010).
- Real Decreto 1952/2009, de 18 de diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial (BOE nº 24, 28/01/2010).
- Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (B.O. E. nº 91, 15 de abril de 2010).
- Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo (B.O.E. Nº. 191, 7 de agosto de 2010).
- Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo (B.O. E. nº 190, 06/08/2010).
- Real Decreto-Ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo (B.O. E. nº 293, 03/12/2010).
- Real Decreto 1611/2010, de 3 de diciembre, por el que se encomienda transitoriamente al Ministerio de Defensa las facultades de control de tránsito aéreo atribuidos a la entidad pública empresarial AENA (B.O.E. nº 294, 4 de diciembre de 2010).
- Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (B.O.E, nº 55, 5 de marzo de 2011).
- Orden PRE/2071/2011, de 18 de julio, por la que se corrigen errores en la Orden PRE/1802/2011, de 24 de junio, por la que se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la seguridad de los servicios de tránsito aéreo. B.O.E. nº 176, 23 de julio de 2011.
- Circular aeronáutica 1/2012, de 23 de mayo, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se modifica el anexo III del Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo (B.O. E. nº 141, 13 de junio de 2012.).
- Resolución de 26 de octubre de 2012, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se acuerda la demora en la aplicación de los Anexos I a V del Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en

virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de conformidad con lo previsto en su artículo 10.2.(B.O.E, n° 259, 27 de octubre de 2012).
- Orden PRE/2561/2012, de 30 de noviembre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de noviembre de 2012, por el que se establece la demora en la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) n° 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 y (UE) n° 255/2010 (B.O.E, n° 289, 1 de diciembre de 2012).

En aplicación, y desarrollo del art 58 de la ley de navegación aérea, el **Real Decreto 284/2002**, regula los requisitos de obtención, modificación y renovación de la licencia de técnico de mantenimiento y de la autorización del personal certificador de mantenimiento de las aeronaves civiles, las atribuciones (entre otras emitir los certificados de puesta en marcha de la aeronaves), que comportan su posesión y las condiciones de ejercicio de las mismas.

La **Ley 21/2003**, sobre Seguridad Aérea en su establecimiento vino a complementar la Ley 48/1960, de navegación aérea con una norma legal que regule las potestades públicas de ordenación y supervisión de la aviación civil, determine sus fines y dote a la autoridad aeronáutica con los medios necesarios para asegurar la regularidad de los servicios aeronáuticos, el orden y la seguridad del transporte aéreo.

La finalidad de sus disposiciones es el de preservar la seguridad, el orden y la fluidez del tráfico del transporte aéreo, de acuerdo con los principios y normas de Derecho internacional reguladores de la aviación civil.

Se establece una función de inspección que abarca al personal aeronáutico, operaciones de aeronaves, aeronavegabilidad, medicina y formación aeronáuticas, en relación con la seguridad operacional, y con el ámbito del transporte aéreo, incluir los servicios de transporte aéreo, licencias y autorizaciones de explotación de compañías aéreas, trabajos aéreos, transporte privado, vuelos locales y otras actividades de tráfico aéreo, Comprobación de la existencia y vigencia de los sistemas de cobertura de los riesgos derivados del transporte aéreo, obligaciones de servicio público y regímenes especiales de acceso al mercado de aviación civil, tarifas y bonificaciones en materia de transporte aéreo, verificación del funcionamiento de los servicios de tránsito y transporte aéreos, contrato de transporte aéreo, servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general, utilización de las franjas horarias para el movimiento de las aeronaves en los aeropuertos, continuidad y seguridad en la prestación de los

servicios de transporte aéreo y aeroportuarios. Y en relación con la navegación aérea, incluir en la inspección los servicios de navegación aérea, instalaciones del sistema de navegación aérea, personal y organizaciones que intervengan en la prestación o explotación de los servicios de navegación aérea y en la construcción, utilización o mantenimiento de las instalaciones afectas al sistema de navegación aérea. Por último, respecto a los aeropuertos y otros aeródromos, comprende las instalaciones aeroportuarias, construcción, apertura y funcionamiento de aeropuertos de interés general y de sus instalaciones, seguridad aérea de los restantes aeropuertos y aeródromos, servidumbres aeronáuticas.

Y por ello se establecen las obligaciones específicas para cada uno:

Artículo 35 para las obligaciones específicas de las entidades de diseño, producción y mantenimiento de las aeronaves y productos aeronáuticos.

Artículo 36 para las obligaciones de los operadores aéreos.

Artículo 37 para las obligaciones específicas de las compañías aéreas y empresas de trabajos aéreos.

Artículo 38 para las obligaciones específicas de los proveedores civiles de servicios de navegación aérea.

Artículo 39 para las obligaciones específicas de los agentes y proveedores de servicios aeroportuarios.

Artículo 40 para las obligaciones de los gestores de aeropuertos, aeródromos y demás instalaciones aeroportuarias.

Artículo 41 para las obligaciones específicas de los pasajeros y otros usuarios de los servicios aeronáuticos.

Artículo 42 para las obligaciones específicas de las entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.

Y un articulado disciplinario y sancionador para los que no colaboren con las autoridades y órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de aviación civil. Por dar un ejemplo, en materia de los accidentes aéreos el incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes de aviación civil, el hecho de impedir u obstaculizar las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, el ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica y la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, o el

ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica, constituyen infracciones administrativas muy graves; y constituye infracción administrativa grave el incumplimiento del deber de comunicación de los incidentes graves de aviación civil.

Para la ordenación de los requisitos de formación y experiencia exigidos para el ejercicio profesional de actividades aeronáuticas en todo caso, se consideran las reglas establecidas por las normas del Derecho comunitario europeo.

La **Resolución de 12 de julio de 2004** se ha ocupado de delegar la competencia del Director General de la Aviación Civil para acordar la inmovilización de una aeronave o la limitación o suspensión temporal de la eficacia de los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias o habilitaciones previamente otorgados, cuando se hayan constatado irregularidades que afecten de forma, cierta, grave e inmediata a la seguridad aérea, dispuesto en el artículo 30 de la Ley 21/2003, en los Jefes de las Delegaciones de Seguridad en Vuelo de la Dirección General de Aviación Civil.

La **Resolución de 30 de julio de 2003**, se ocupa de las credenciales que tiene que llevar el personal encargado de realizar tareas o actividades auxiliares o de apoyo administrativo, en las inspecciones realizadas en aplicación de los artículos 24 y 25 de la Ley de Seguridad Aérea, y que se ajusten a los modelos establecidos en los 5 anexos adjuntos a la resolución.

Anexo1. Acreditación para la actuación de inspección (art25. Ley de Seguridad Aérea).

Anexo2. Acreditación de la persona designada para realizar la acción material propia de la inspección (art 25. Ley de Seguridad Aérea).

Anexo3. Comunicación de inspección (art24. Ley de Seguridad Aérea).

Anexo4. Orden de actuación de inspección (art24. Ley de Seguridad Aérea).

Anexo5. Orden de actuación (para el personal del organismo SENASA está designada para la inspección).

La **Resolución de 23 de diciembre de 2004**, se ocupa de los requisitos y la determinación de los procedimientos de reconocimiento de licencias de mecánico de a bordo, otorgadas por los Estados miembros de la Unión Europea a ciudadanos comunitarios, y el otorgamiento por parte de la DGAC del correspondiente permiso para actuar como miembro de la tripulación de vuelo en aeronaves con matrícula española.

La **Orden FOM/2140/2005**, autoriza a SENASA (Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, S.A), en su condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de sus organismos y entidades de derecho público, ejecutar bajo la supervisión de la Dirección General de Aviación Civil,

las siguientes actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica de carácter técnico o especializado:

Las comprobaciones, inspecciones, pruebas y revisiones necesarias para verificar materialmente el cumplimiento de la normativa que regule la expedición, mantenimiento, renovación y modificación de licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones, acreditaciones, certificados y, en general, los documentos oficiales que habilitan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios aeronáuticos, cualquier actuación de inspección suplementaria o adicional que la Dirección General de Aviación Civil considere necesaria para dicha verificación, y las demás actuaciones inspectoras de carácter técnico o especializado que, de entre las previstas en el artículo 22 de la Ley de Seguridad Aérea 21/2003, de 7 de julio, el Ministerio de Fomento considere oportuno encomendar a SENASA.

El **Real Decreto 547/2006**, tiene por objeto regular las inspecciones en pista de las aeronaves civiles de terceros países que aterricen en aeropuertos y otros aeródromos situados en territorio español, con el fin de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la aviación civil, e incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2004/36/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.

Trata de la autoridad competente en el artículo 3, y de los procedimientos de inspección en pista el artículo 4, y de la inmovilización en el artículo 5.

La **Orden PRE/2733/2006**, se ocupa de actualizar y adaptar el Reglamento de la Circulación Aérea a las enmiendas introducidas en los Documentos 7030 (Procedimientos Suplementarios Regionales), 7754 (Plan de Navegación Aérea), de la OACI, y en el Documento CFMU handbook de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea “EUROCONTROL”, a las enmiendas introducidas en los anexos 10, 11 y 15, relativos a “Telecomunicaciones Aeronáuticas”, “Servicios de Tránsito Aéreo” y “Servicios de Información Aeronáutica” respectivamente, también en los Documentos 4444 (Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea), y 7030 (Procedimientos Suplementarios Regionales), elaborados por la OACI.

La **Orden PRE/4063/2006**, como bien se titula, introduce modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea.

El **Real Decreto 1392/2007**, tiene por objeto regular los requisitos para la acreditación de las compañías aéreas de terceros países que pretendan iniciar, continuar o reanudar operaciones aéreas comerciales en España.

El sistema de acreditación, que va a ser aplicable a las compañías aéreas de terceros países que pretendan efectuar servicios de transporte aéreo comercial regular o no regular, de pasajeros, carga y/o correo, a cambio de remuneración o alquiler, hacia o desde aeropuertos situados en territorio español, contribuirá a garantizar el desarrollo de los servicios aéreos en condiciones seguras. También será aplicable a las compañías aéreas de terceros países que ofrezcan sus servicios a través de acuerdos de código compartido, aunque actúen solo como comercializador.

El **Real Decreto 184/2008**, y en virtud de la autorización prevista en la disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio sobre agencias estatales, crea la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y sucede a la Dirección General de Aviación Civil en los fines, competencias y funciones atribuidas a la agencia en su estatuto, se suprime la Subdirección General de Explotación del Transporte Aéreo, la Subdirección General de Control del Transporte Aéreo, la Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios. Las delegaciones de seguridad en vuelo pasarán a denominarse oficinas de seguridad en vuelo.

La AESA, que depende del Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Transportes, se ocupa de la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico, así como de las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte.

En el ejercicio de sus competencias ⁹² en materia de seguridad, la Agencia se regirá por la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea y las normas que la desarrollan,

92 Artículo 9 del estatuto: Competencias.

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea ejerce las siguientes competencias:

- a) La expedición, renovación, suspensión, mantenimiento y revocación de autorizaciones, habilitaciones, licencias, certificaciones y otros títulos habilitantes para la realización de actividades aeronáuticas civiles, tales como la operación de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de navegación aérea, así como para el diseño, fabricación, mantenimiento, y uso de las aeronaves, los productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles. Corresponde asimismo a la Agencia el reconocimiento y aceptación de títulos, licencias, autorizaciones o certificados expedidos por otras autoridades y que sean requeridos para el ejercicio de profesiones aeronáuticas.
- b) La gestión del Registro de matrícula de aeronaves.

así como por el derecho comunitario vigente en materia de seguridad aérea y de obligaciones con los usuarios del transporte aéreo.

La Agencia dictará sus propias normas internas necesarias para el cumplimiento de sus competencias, mediante resoluciones del Presidente de la Agencia, resoluciones del Consejo Rector, resoluciones, instrucciones, y protocolos de actuación del Director de la Agencia.

La **Orden FOM/625/2008**, virtud a la imparcialidad e independencia de las actuaciones administrativas en materia de inspección, viene a prohibir cualquier intervención de SENASA, en las inspecciones que recaigan sobre las actividades que desarrolle en el ámbito de la aviación comercial.

La **Orden PRE/697/2008**, una vez más, actualiza y adopta el Real Decreto de circulación aérea, a las nuevas enmiendas recogidas en los anexos y documentos de la OACI.

Real Decreto 1615/2008. Introduce cambios en la estructura administrativa de la AESA, y en sus fuentes de financiación.

El **Real Decreto 862/2009**, incorpora al ordenamiento jurídico español las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público contenidas en el anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional Chicago 1944, cuyo texto, con las

c) La inspección aeronáutica, de acuerdo con lo dispuesto en los títulos III y IV de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

d) Las que los Reglamentos o directivas comunitarios atribuyen al Estado, y corresponden al Ministerio de Fomento en virtud del ordenamiento jurídico interno, en el ámbito de la seguridad en el transporte aéreo civil y la protección al usuario del transporte aéreo, entre otras, como autoridad nacional de supervisión o como organismo responsable del cumplimiento de los mismos.

e) El ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil regulada en el Título V de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

f) La gestión de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

g) La autorización, acreditación e inspección a personas físicas y jurídicas para su actuación como entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.

h) La aprobación previa de procedimientos y programas internos de autoverificación y control desarrollados y aplicados por los explotadores de servicios de transporte aéreo y los titulares o prestadores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea en cumplimiento de la normativa técnica y de seguridad aplicable.

i) La facilitación en el transporte aéreo para garantizar la accesibilidad y el tránsito eficaz, fluido y seguro de personas y bienes a través de las infraestructuras del transporte aéreo.

j) La colaboración técnica y participación en organismos nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del transporte aéreo, así como la colaboración con la Unión Europea y la Agencia Europea de Seguridad Aérea para realizar inspecciones e investigaciones en territorio español.

k) La iniciativa de la normativa reguladora en los ámbitos de la aviación civil atribuidos a su responsabilidad, para su elevación a los órganos competentes del Ministerio de Fomento.

l) Aquellas otras relacionadas con el objeto y fines de la Agencia que pudieran serle atribuidas.

2. La Agencia prestará asistencia técnica y colaborará con el Ministerio de Fomento en el ejercicio de las competencias de aquél en materia de aviación civil.

convenientes adaptaciones, se incluye como anexo⁹³ que será de aplicación a los aeródromos abiertos al uso público, y aprueba el Reglamento de certificación de aeropuertos de competencia del Estado, que tiene por objeto regular el régimen de certificación de los aeropuertos competencia del Estado, así como el procedimiento para el otorgamiento del certificado de aeropuerto y su modificación, renovación, limitación, suspensión y revocación. También trata de las obligaciones del gestor certificado, certificación de aeropuertos, de los manuales y procedimientos de certificación, de la inspección aeronáutica y del régimen sancionador.

El **Real Decreto 98/2009**, aprueba el Reglamento que se ocupa de las actuaciones de inspección aeronáutica llevadas a cabo por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, directamente o por medio de organismos públicos o sociedades mercantiles estatales que tengan la condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de sus organismos y entidades de derecho público, a los que se les encargue la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica de carácter técnico o especializado, las actuaciones de inspección aeronáutica reguladas en normas o procedimientos de derecho comunitario europeo, así como las llevadas a cabo a través de cualquier organismo u organización reconocida de acuerdo con el Derecho internacional o comunitario para llevar a cabo este tipo de actuaciones, se regirán por su normativa específica, aplicándose este Reglamento de manera supletoria en todo lo que no contradiga aquélla.

La inspección aeronáutica abarca las actuaciones siguientes sin perjuicio de las facultades, obligaciones y potestades de vigilancia y policía que corresponden a otras Administraciones públicas, órganos u organismos administrativos en el ejercicio de sus competencias⁹⁴ :

- Controlar el cumplimiento de las normas que ordenan las distintas actividades propias de la aviación civil en cada uno de los ámbitos delimitados en el artículo 22 de la Ley 21/2003, de 7 de julio.
- Verificar el cumplimiento, por el personal aeronáutico, de las obligaciones inherentes al ejercicio de sus funciones, así como el funcionamiento conforme a las normas

⁹³ La Agencia prestará asistencia técnica y colaborará con el Ministerio de Fomento en el ejercicio de las competencias de aquél en materia de aviación civil.

⁹³ El anexo 14 (normas técnicas de diseño y operaciones de aeródromos de uso público), contiene dos volúmenes: VOL I (aeródromos); VOL II (helipuertos).

⁹⁴ Artículo 4

aplicables de los centros de formación, de los médicos examinadores y de los centros médico-aeronáuticos.

-Realizar las comprobaciones, inspecciones, pruebas y revisiones necesarias para verificar y acreditar el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para la expedición, mantenimiento y renovación de los documentos de aeronavegabilidad y, en general, de los exigidos para la operación de las aeronaves.

-Efectuar las comprobaciones, inspecciones o revisiones necesarias para verificar y acreditar las condiciones de seguridad exigidas para el establecimiento y el funcionamiento de los sistemas aeroportuarios e instalaciones afectas al sistema de navegación aérea.

-Verificar los sistemas y procedimientos que garanticen el cumplimiento de las reglas técnicas y de seguridad aplicable a la actividad desarrollada por los explotadores de servicios de transporte aéreo y los titulares o prestadores de servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

-Realizar las comprobaciones, inspecciones, pruebas y revisiones necesarias para verificar el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para el personal y las organizaciones que intervengan en la prestación o explotación de los sistemas de navegación aérea y en la utilización o mantenimiento de las instalaciones afectas al sistema de navegación aérea.

-Llevar a cabo las comprobaciones, controles, inspecciones o revisiones necesarias para verificar y acreditar el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos para la obtención y mantenimiento de licencias y autorizaciones de explotación de compañías aéreas.

-Comprobar, controlar e inspeccionar la continuidad, seguridad, adecuado funcionamiento y cumplimiento de la normativa de aplicación de los servicios de tránsito y transporte aéreo, los trabajos aéreos, el transporte privado, los vuelos locales y otras actividades de tráfico aéreo.

-Comprobar la existencia y vigencia de los sistemas de cobertura de los riesgos derivados del transporte aéreo, así como los depósitos, fianzas y garantías exigibles.

-Controlar e inspeccionar el cumplimiento por parte de las compañías aéreas y sus agentes de sus obligaciones de servicio público, regímenes especiales de acceso al mercado de aviación civil, obligaciones referentes a las tarifas y bonificaciones en materia de transporte aéreo, así como el cumplimiento de la normativa aeronáutica en materia de contratos de transporte aéreo.

-Vigilar y controlar los procedimientos de asignación de franjas horarias, el uso de éstas o el cumplimiento de las programaciones en vuelo.

-Comprobar el cumplimiento por parte de las compañías aéreas y sus agentes de sus obligaciones con los usuarios del transporte aéreo, con especial atención en lo referente a las personas de movilidad reducida.

-Cumplir las obligaciones y funciones de naturaleza inspectora que España haya asumido total o parcialmente respecto de las aeronaves de matrícula de otro Estado, si éstas son explotadas por un operador aéreo que tiene su oficina principal o su residencia permanente u operan de forma estable en España.

-Prestar la colaboración necesaria a las personas autorizadas por las instituciones y otros órganos de la Unión Europea así como de otros organismos internacionales con competencias en materia de aviación civil para realizar inspecciones e investigaciones en territorio español.

-Cuantas otras actividades de inspección aeronáutica sobre las materias citadas en el artículo 5 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, que se deriven de normas nacionales o de derecho comunitario europeo y sean encomendadas al Ministerio de Fomento.

El **Real Decreto 714/2009**, regula las inspecciones en rampa de las aeronaves civiles de terceros países que aterricen en aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, situados en territorio español, con el fin de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la aviación civil.

El objetivo de este texto es incorporar el contenido de la Directiva 2008/49/CE, que ha modificado la Directiva 2004/36, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad ya estudiados anteriormente y por consiguiente, derogar el Real Decreto 547/2006.

El **Real Decreto 1516/2009**. El objetivo de este texto es el de incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2006/23/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, estableciendo las condiciones para la obtención de una licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo y los requisitos para el ejercicio de dicha actividad en el ámbito del control del tránsito aéreo general. Los requisitos de formación y entrenamiento de los controladores de tránsito aéreo, asignando a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la función de supervisar las tareas relacionadas con los controladores de tránsito aéreo, y alumnos controladores, que ejerzan sus funciones bajo

la responsabilidad de proveedores civiles de servicios de navegación aérea o proveedores civiles de formación.

El **Real Decreto 1919/2009**, tiene por objeto establecer las condiciones de seguridad en las que deben realizarse las demostraciones aéreas de carácter civil, incluida la obtención de la declaración de conformidad aeronáutica, así como fijar los seguros aéreos exigibles para el desarrollo de esta actividad su finalidad es velar por la seguridad en la realización de demostraciones aéreas y asegurar la responsabilidad por los daños a terceros que puedan causar las aeronaves que intervienen en ellas.

El **Real Decreto 1952/2009**, se ocupa de regular determinadas limitaciones del tiempo de vuelo, actividad, y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial, para incorporar las nuevas normativas establecidas en la subparte Q del anexo III del Reglamento 3922/1991, estudiado anteriormente. Por consiguiente deroga el Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles y la Circular operativa 16 B, de 31 de julio de 1995, del Director General de Aviación Civil, sobre limitaciones de tiempo de vuelo.

La **Ley 9/2010**. Con la disposición derogatoria única de la Ley 9/2010, que deroga el Real Decreto 01/2010, viene a sustituir el antiguo texto, especificando en su exposición de motivos claramente, los artículos disciplinarios establecidos en la Ley de Seguridad Aérea, y tipifica como muy graves los incumplimientos que impidan la seguridad y la continuidad en la prestación de los servicios de tránsito aéreo.

Y para la asignación de los nuevos proveedores de servicios en los bloques aéreos por parte del Ministerio de Fomento se toman en consideración, el informe de la comunidad autónoma afectada y el informe de la AESA como autoridad de supervisión.

Se añaden las siguientes disposiciones:

Disposición adicional cuarta: (Límites al desempeño de funciones operativas, situación de reserva activa y jubilación).

Disposición adicional quinta: (Integración de los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo en los costes del gestor aeroportuario).

Disposición adicional sexta: (Enfoque preventivo de la seguridad e introducción de la doctrina de la cultura justa de seguridad).

Hacer referencia a la conclusión observada por la Dirección General de Aviación Civil en relación a la entidad AENA (poder de dirección, jornadas de trabajo, los costes

grandes de navegación aérea), que conoce serias dificultades para cumplir los Reglamentos europeos sobre el cielo único en particular el Reglamento 2096/2005. A lo señalado por EUROCONTROL respecto de la actual situación de AENA en materia de coste-eficiencia, que arroja unos resultados tan alejados de la media europea que imposibilitan el logro de los objetivos del cielo único; en materia de la insuficiencia de la vía negociadora con la unión sindical de los controladores aéreos (más de 65 reuniones de la mesa negociadora), para subvenir al cambio que demanda sin más demora la realidad del mercado aéreo internacional y de los servicios de navegación aérea en el contexto europeo.

El texto se ocupa de garantizar la continuidad de AENA como proveedor único de servicios, capaz de prestarlos de forma segura, eficaz, continuada y económicamente sostenible, en todo su ámbito de competencia, y de establecer las nuevas condiciones, requisitos técnicos y operativos que los proveedores de servicios de tránsito aéreo deben cumplir para iniciar su actividad de acuerdo con la normativa comunitaria, en particular con la materia de bloques aéreos, proyecto SESAR, y la red europea.

Para garantizar una prestación segura y continuada de los servicios de navegación aérea se faculta a la AESA, para realizar cuantas competencias sean necesarias así como a la toma de medidas relacionadas con la formación, los centros, la obtención de las licencias, habilitaciones y anotaciones, la certificación de los nuevos proveedores de servicios y de formación. Se autoriza al Gobierno a elaborar textos a través de la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para incorporar al ordenamiento jurídico el enfoque preventivo de la seguridad operacional y la doctrina de la cultura justa de seguridad.

En general La ley 9/2010, establece las obligaciones de los proveedores civiles del servicio de tránsito aéreo, fija determinadas condiciones laborales para los controladores de tránsito aéreo; y concreta que corresponde al Ministerio de Fomento designar, a propuesta del gestor aeroportuario y dentro de los bloques específicos de espacio aéreo, a proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo debidamente certificados por una autoridad nacional de supervisión de la Unión Europea.

El **Real Decreto 931/2010**, adapta y actualiza el ordenamiento jurídico español a la normativa europea y establece el procedimiento para la expedición, renovación, modificación y los supuestos de revocación del certificado de proveedor civil de servicios de navegación aérea exigible para la prestación de estos servicios conforme a la normativa comunitaria de aplicación, y regula la supervisión de los proveedores

civiles de servicios de navegación aérea que han de ser objeto de inspección y supervisión por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Cuenta para su aplicación con los siguientes anexos:

Anexo I. Formulario de solicitud (solicitud para la certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea).

Anexo II. Documentación mínima que debe acompañarse a la solicitud.

Anexo III. Clasificación de los servicios de navegación aérea.

Anexo IV. Modelo de certificado.

Anexo V. Plan de inspección genérico.

Anexo VI. Solicitud de aceptación para la introducción de cambios que afecten a la seguridad.

Anexo VII. Documentación que debe adjuntarse a la solicitud de aceptación de cambios que afecten a la seguridad (modelo del anexo VI).

Anexo VIII. Notificación de cambios no sometidos a aceptación que afectan a la seguridad.

El **Real Decreto 1001/2010**, en desarrollo y aplicación de la Ley 9/2010, establece normas relacionadas con los tiempos de actividad y descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, con el fin de asegurar que la fatiga no comprometa la seguridad operacional del tránsito aéreo. Es aplicable a los proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo designados para la prestación de estos servicios, a los controladores civiles de tránsito aéreo que presten servicios de control de tránsito aéreo para dichos proveedores, y a los titulares de una licencia civil de alumno controlador de tránsito aéreo, durante la formación de unidad, realizada con tráfico aéreo real.

El **Real Decreto-ley 13/2010**, en materia de aviación civil, entre otras medidas se ocupa de crear una sociedad estatal (denominada AENA Aeropuertos S.A), que asuma la gestión de los aeropuertos estatales, dotada de una estructura mercantil para agilizar la gestión aeroportuaria, y permitir la consecución y la entrada del capital privado para el control de la mayoría de su capital.

El **Real Decreto 1611/2010**, autoriza al Ministerio de Defensa⁹⁵ el ejercicio de la Dirección de Control de la Circulación Aérea general en todo el territorio nacional,

95 Apoyado por los fundamentos jurídicos justificados en el Real Decreto 1673/2010, de 4 de diciembre, por el que se declara el estado de alarma para la normalización del servicio público esencial del transporte aéreo, (B.O.E. nº 295, 04/12/2010), declaración que ha afectado, a todo el territorio nacional, a la totalidad de las torres de control de los aeropuertos de la red y a los centros de control gestionados por AENA.

hasta que existan garantías de que se recupera la normalidad en la prestación de sus servicios por los controladores aéreos civiles, al amparo de lo dispuesto en el artículo 4.4.a) de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, y en la disposición adicional primera de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, en la redacción dada por el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre.

La Ley 1/2011, se ocupa de integrar en el programa⁹⁶ toda la información en materia de seguridad para mejorar la identificación de todos aquellos eventos precursores de los accidentes e incidentes aéreos, anticipándose a una potencial degradación de las barreras de seguridad establecidas, reforzando, por tanto, los niveles de seguridad y previniendo posibles accidentes e incidentes. Además, permite el análisis de las amenazas para la seguridad detectadas en el día a día del sector aeronáutico y el examen de la eficacia de las medidas correctoras aplicadas, posibilitando la identificación del nivel y tipo de riesgos en los distintos ámbitos funcionales y la efectividad de las medidas aplicadas para mantener y mejorar los niveles de seguridad, impulsando la aplicación de las mejores prácticas. Incorpora una nueva normativa para el tratamiento de la materia de la investigación de los accidentes e incidentes que hemos estudiado anteriormente. Y también incorpora a la Ley de Seguridad Aérea 21/2003, un nuevo título (TÍTULO VI. Ingresos de los gestores de aeropuertos), que se va a ocupar de los ingresos de los gestores de la red de AENA aeropuertos, S.A, de las clasificaciones de los aeropuertos, de las prestaciones públicas para los servicios de aterrizaje, despegue, carga, suministro de combustibles y lubricantes, asistencia en tierra, tarifas aeroportuarias, autoridades de supervisión, etc.

Crea las siguientes especialidades adscritas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:

- a) Especialidad transporte aéreo.
- b) Especialidad operaciones aéreas.
- c) Especialidad navegación aérea.

Y modifica los artículos, 16, 18, 19, 22, 97 de la Ley 48/1960, sobre navegación aérea.

96 En la Disposición adicional tercera (Aprobación del Programa Estatal de Seguridad Operacional): dispone que el Consejo de Ministros aprobará el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil en el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de esta Ley.

La **Orden PRE/2071/2011**, es un Texto técnico relacionado con los cambios de formatos de vuelo ATM, ATC, IMC, IFR, y cómo procesar las autorizaciones.

La **Circular aeronáutica 1/2012**, viene a sustituir el anexo III (Clasificación de los servicios de navegación aérea), del Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo.

La **Resolución de 26 de octubre de 2012**, declara la inaplicación de lo previsto en los anexos I a V del citado Reglamento, hasta que se cumple con lo previsto en el Programa de aplicación en España, y previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y consulta al sector, se adopte y publique en el BOE nueva Resolución de la Dirección General de Aviación Civil declarando la aplicación de dichos anexos, en fecha, en todo caso, anterior al 28 de octubre de 2014, de Conformidad de lo previsto en el artículo 10.2 del Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Mediante la **Orden PRE/2561/2012**, se acuerda la demora de la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011, y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 y (UE) nº 255/2010, hasta la fecha que se determine en los Reglamentos de aplicación y desarrollo y, en todo caso, antes del 4 de diciembre de 2014, conforme a lo previsto en su artículo 11.2.

TÍTULO SEGUNDO. LA SEGURIDAD AÉREA (SECURITY).

Se crea este capítulo para explorar el contenido de la normativa internacional, europea y española, con el fin de averiguar si se ha establecido algún organismo que se ocupa de la prevención y la investigación de los accidentes e incidentes derivados de los actos ilícitos, criminales contra la aviación civil, y la elaboración de los informes, puesto que

el legislador europeo, tras los atentados del 11 de septiembre, incluyó los actos de guerra, terrorismo, secuestro, actos de sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves y disturbios sociales en las coberturas del seguro respecto a los pasajeros, puesto que este trabajo va a tratar la materia de responsabilidades e indemnizaciones, lo cual hace necesario conocer las verdaderas causas de estas catástrofes: quién investiga estos hechos y qué herramientas utilizan tanto las autoridades técnicas y judiciales para la liquidación de los asuntos derivados de ellas de un lado, y de otro, la prevención de los futuros ataques, tal y como se hace en los accidentes ocasionados por causas operacionales.

1. Legislación internacional sobre seguridad aérea policial.

Para el anexo 17⁹⁷, los actos de interferencia ilícita son los actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo,
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra,
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto, de armas o de artefactos (o sustancias), peligrosos con fines criminales,
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto, o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Como objetivos generales el anexo 17, insta y recomienda a los estados contratantes a designar un organismo competente para aplicar un programa nacional escrito, de seguridad de la aviación civil, elaborar y aplicar normas, métodos⁹⁸, y procedimientos para salvaguardar la aviación civil de los actos de interferencia ilícita. Cooperar con otros estados en la preparación e intercambio de información relativa a programas

97 Anexo 17 al convenio sobre la aviación civil, seguridad” protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita” su primera edición fue elaborada en día 22/03/1974, con efectos y aplicación desde el día 27/02/1975, ahora se encuentra con su novena adoptada el día 17/11/2010, con efectos y aplicación a partir del día 01/07/2011.

98 Los textos de orientación para la aplicación de las recomendaciones del anexo 17, figuran en el Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (DOC. 8973).

nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de instrucción y programas de control de calidad, para compartir en la medida de lo posible, con otros estados contratantes, la información sobre amenazas relacionada con los intereses de seguridad de la aviación de dichos estados, incluir en los acuerdos bilaterales la cláusula modelo elaborada por la OACI.

Se recomienda a cada Estado contratante establecer un comité nacional de seguridad de la aviación o arreglos similares, para coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil; realizar auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente, para verificar el cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil, y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia, y evitar la repetición de los hechos. Adoptar las medidas preventivas relativas al control de acceso, a las aeronaves, a los pasajeros y a su equipaje de mano, al equipaje de bodega, a la carga, el correo y otros artículos, a categorías especiales de pasajeros (perturbadores), para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados. Adoptar las medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, recabar toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave, información que transmitirá a los demás estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

El anexo 17 adjunta extractos de varios anexos que guardan relación con los procedimientos de protección de la seguridad aérea del anexo 2 (Reglamento del aire), del anexo 6 (operación de aeronaves parte I, transporte aéreo comercial internacional, aviones), del anexo 8 (aeronavegabilidad), del anexo 9 (facilitación), del anexo 10 (telecomunicaciones aeronáuticas, volumen IV (sistema de radar de vigilancia y sistema anticolidión), del anexo 11 (servicios de tránsito aéreo), del anexo 14 (aeródromos, volumen I, diseño y operaciones de aeródromos), del anexo 18 (transporte sin riesgos de

mercancías peligrosas por vía aérea), del DOC. 9284, instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea), de los procedimientos para los servicios de navegación aérea-gestión del tránsito aéreo (DOC. 4444), de los procedimientos para los servicios de navegación aérea-operación de aeronaves (DOC. 8168), volumen I procedimientos de vuelo, y por último y en lo que nos interesa en este trabajo, su relación con el Anexo 13 (investigación de accidentes e incidentes de aviación), que establece en su capítulo 5 (investigación), en el apartado organización y realización de la investigación-responsabilidad del estado que realiza la investigación, punto 5.11 (notificación a las autoridades de seguridad de la aviación), que *“si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los estados interesados”*.

El Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc. 8973, en su séptima edición adaptado a las nuevas amenazas del terrorismo y los avances tecnológicos que inciden en la eficacia de las medidas para prevenir los actos de interferencia ilícita), ayuda a los Estados contratantes en la aplicación del anexo 17, proporciona orientación sobre la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS), que se encuentran en el anexo 17, mediante sus cinco volúmenes:

Volumen I. Organización y Administración Nacional. Contiene una guía relacionada con los aspectos legales, la cooperación internacional y las medidas de seguridad adicionales: como el establecimiento de un programa nacional de aviación civil de seguridad, la gestión de un programa de control de calidad, los procedimientos para el manejo de información confidencial, y el despliegue de oficiales de seguridad a bordo

Volumen II. Reclutamiento, Selección y Formación. Proporciona orientación en respecto a la política nacional de capacitación y un programa de capacitación en seguridad de la aviación civil nacional incluyendo el reclutamiento, selección, capacitación y certificación del personal de seguridad.

Volumen III. Seguridad Aeroportuaria, organización y requisitos de diseño de programa está dirigido a la entidad gestora del aeropuerto y cualquier entidad responsable del diseño de la infraestructura aeroportuaria, proporciona orientación con respecto a los requisitos de organización, el programa de seguridad del aeropuerto y diseño de aeropuertos.

Volumen IV. Medidas de Seguridad Preventiva. Va destinado a las entidades encargadas de la aplicación de un sistema de seguridad de la aviación. Entre otras cosas, se describen los procedimientos de seguridad para el control de acceso, pasajeros y equipaje de mano, los pasajeros potencialmente problemáticos, guarda de equipaje, carga y correo, los explotadores de aeronaves, aviación general y de operaciones de trabajos aéreos.

Volumen V. Gestión de crisis y respuesta a los actos de interferencia ilícita. Se destina a la autoridad competente, el aeropuerto y los explotadores de aeronaves, así como a cualquier otra entidad responsable de la gestión de crisis y la respuesta de emergencia. Este volumen proporciona orientación con respecto a las amenazas y la evaluación de riesgos, planes de contingencia, la recopilación y transmisión de la información que cae en un acto de interferencia ilícita, y la posterior revisión, análisis y reporte de cualquier acto de interferencia ilícita.

2. Evolución legislativa de la seguridad policial aérea en la Unión Europea.

Como hemos señalado en la seguridad operacional europea, la Comisión Europea, basándose en los acuerdos y protocolos elaborados por la Conferencia europea para la aviación civil, establece el Reglamento madre 3922/91, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil, y posteriormente los textos para su desarrollo. Igualmente en el ámbito de la seguridad policial aérea, la Conferencia europea para la aviación civil (CEAC), elaboró el documento 30 (Parte uno y Parte dos), para establecer los estándares técnicos europeos incluidas las diferencias y enmiendas europeas tomadas frente a la aplicación del anexo 17 del ICAO, y el Doc. 8973, tratados anteriormente, y por los motivos de las enmiendas y diferencias que pueden tomar los estados de la Unión Europea para cada punto del documento 30, especialmente en la elaboración del programa nacional de la seguridad aérea de cada miembro. La Comisión Europea apoyada por la CEAC, basándose en su experiencia acumulada en esta materia. Mediante el Reglamento de urgencia, tras los atentados del 11 de septiembre, transformó las recomendaciones del documento 30 en Reglamentos, permitiendo su aplicación de manera eficaz y armonizada, incluyendo el control permanente que a continuación trataremos de clasificar, abordar, y estudiar.

Para garantizar la protección de los ciudadanos europeos respecto de los actos de interferencia ilícita en el ámbito de la aviación civil, el legislador europeo creó el texto

2320/2002⁹⁹, con el fin de establecer y aplicar las medidas comunitarias adecuadas, para definir las normas básicas comunes sobre las medidas de seguridad aérea, establecer los mecanismos adecuados de control del cumplimiento, definiendo por primera vez la seguridad aérea (como la combinación de medidas y de recursos humanos y naturales para proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita), se insta a cada estado miembro adoptar un programa nacional de seguridad para la aviación civil.

Para su aplicación se acompaña el texto de un anexo con la definición de varios términos (tales como artículo prohibido, agente acreditado, zona restringida de seguridad, etc.), los requisitos de planificación aeroportuaria, control de acceso, control del personal, de los objetos transportados y de los vehículos, registros y controles de seguridad de las aeronaves, control de los pasajeros, control del equipaje de mano, control de diplomáticos, controles de seguridad para carga mensajería y paquetes exprés, para correo y material de las compañías aéreas, para provisiones y productos de restauración de las compañías aéreas, para los productos y material de limpieza de las compañías aéreas, programa nacional de formación en materia de seguridad de la aviación, directrices con relación a los equipos de detectores de metales, y directrices para la clasificación de los artículos prohibidos, etc.

Dicho texto 2320/2002, va a ser complementado y modificado por el texto 849/2004¹⁰⁰, que añadirá el término zona demarcada, entendida como una zona separada de otras zonas restringidas de seguridad en un aeropuerto, mediante control de acceso, se sustituye la expresión auditoría por control, se modifica el apartado 3 del artículo 4, se modifican algunos puntos del anexo 2, etc.

Para la aplicación y adaptación técnica de las normas comunes de seguridad aérea, el legislador europeo crea el texto 622/2003¹⁰¹, para establecer las medidas necesarias que se incorporarán a los programas nacionales de seguridad de la aviación civil, medidas

99 Reglamento nº 2320/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil (L355/1, 30.12.2002).

100 Reglamento nº 849/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, que modifica el Reglamento nº 2320/2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil (L 158/1, 30.4.2004).

101 Reglamento nº 622/2003, de la Comisión de 4 de abril de 2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 89/9/ 5.4.2003).

que van a ser confidenciales adjuntas en un anexo¹⁰², y se pondrán a disposición de las personas debidamente autorizadas por los Estados miembros o la Comisión.

De conformidad con el texto, se entiende por programa nacional de seguridad de la aviación civil, aquellas normativas, prácticas y procedimientos adoptados por los estados miembros con arreglo al artículo 5 del Reglamento 2320/2002, para garantizar la seguridad de la aviación civil en su territorio. La autoridad apropiada es la autoridad nacional competente prevista en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento 2320/2002, que será responsable de la aplicación, la coordinación y vigilancia del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

El Reglamento va a ser modificado por el texto 65/2006¹⁰³, que va a añadir un artículo 3 bis que autoriza a los estados utilizar otros métodos fuera de los establecidos en el

102 El confidencial anexo va a ser modificado y completado varias veces mediante los siguientes Reglamentos:

-Reglamento nº 68/2004, de 15 de enero de 2004, por el que se modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 10/14, 16.1.2004).

- Reglamento nº 781/2005, de la Comisión de 24 de mayo de 2005, que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 131/24, 25.5.2005)

- Reglamento nº 857/2005, de la Comisión de 6 de junio de 2005, que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L143/9, 7.6.2005).

- Reglamento nº240/2006, de la Comisión de 10 de febrero de 2006, que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 40/3, 11.2.2006).

- Reglamento nº 831/2006, de la Comisión de 2 de junio de 2006, que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 150/4, 3.6.2006).

- Reglamento nº1448/2006 de la Comisión de 29 de septiembre de 2006 que modifica el Reglamento nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 271/31, 30.9.2006)

- Reglamento nº 1546/2006, de la Comisión de 4 de octubre de 2006, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 286/6, 17.10.2006)

- Reglamento nº 1862/2006, de la Comisión de 15 de diciembre de 2006, que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 358/36, 16.12.2006)

- Reglamento nº 437/2007, de la Comisión de 20 de abril de 2007, que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 104/16, 21.4.2007)

- Reglamento nº 23/2008, de la Comisión de 11 de enero de 2008 que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 9/12, 12.1.2008).

- Reglamento nº 358/2008, de la Comisión de 22 de abril de 2008, que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 111/5, 23.4.2008).

103 Reglamento nº65/2006, de la Comisión de 13 de enero de 2006, que modifica el Reglamento nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (L 11/4, 17.1.2006).

anexo, previo visto bueno de la Comisión, y presentación del método cuatro meses antes, y con su aprobación no tiene que perjudicar el buen funcionamiento de la seguridad. El método tendrá una duración de 18 meses y una prolongación de 12 meses con un informe cada 6 meses.

En cumplimiento y desarrollo de las normas establecidas en el Reglamento 2320/2002, la Unión Europea, con el fin de garantizar la eficacia y armonía entre los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil entre sus estados miembros, crea el Reglamento 1217/2003¹⁰⁴, para asentar especificaciones comunes respecto al programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil que debe aplicar cada Estado miembro, y que incluye el establecimiento de requisitos comunes para los programas de control de calidad, una metodología común para las auditorías que deben realizarse, requisitos comunes para los auditores, crear nuevas definiciones como la autoridad competente, auditoría, auditor, deficiencia, inspección, investigación, incidente de seguridad, etc.

El programa de control de calidad introduce las medidas necesarias de seguimiento del control de calidad adoptadas, para evaluar de forma periódica, la aplicación del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como las políticas en las que se basa, abordando los elementos siguientes:

Una estructura organizativa, responsabilidades y recursos, descripción de los puestos de trabajo y cualificaciones de todos los auditores responsables del programa de control de calidad, las actividades de seguimiento de las operaciones, incluidos los tipos, el propósito, el contenido, la frecuencia y el objetivo de las auditorías de seguridad, las inspecciones, las encuestas y los ensayos, así como clasificación del cumplimiento y alcance y responsabilidades de las investigaciones, cuando proceda, las actividades de corrección de deficiencias, que incluyan detalles sobre la información, el seguimiento y la corrección de deficiencias para garantizar realmente el cumplimiento de los requisitos de seguridad aérea, las medidas de aplicación, y las comunicaciones e informes sobre las actividades realizadas y el grado de cumplimiento de los requisitos de seguridad aérea.

104 Reglamento nº 1217/2003, de la Comisión de 4 de julio de 2003, por el que se establecen especificaciones comunes para los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (L 169/44, 8.7.2003).

Con el fin de comprobar la aplicación por parte de los estados miembros, de los mandamientos del Reglamento base, el legislador europeo, mediante el Reglamento 1486/2003¹⁰⁵, establece los procedimientos que debe seguir la Comisión Europea para efectuar inspecciones transparentes, eficaces y vigilar, tanto a nivel de cada Estado miembro como de cada aeropuerto, la aplicación por parte de los Estados miembros del Reglamento 2320/2002 hecho para los aeropuertos, donde más de 40 miembros del personal estén en posesión de tarjetas de identificación del aeropuerto que les permitan el acceso a las zonas restringidas de seguridad, las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.

Se crea el Reglamento 1138/2004¹⁰⁶, para permitir la intensificación de los procedimientos de acceso en cualquier parte del aeropuerto, incluir las tripulaciones de vuelo como sus objetos que transporten, en la fase de control antes de poder acceder a las zonas críticas y restringidas.

A raíz de la experiencia adquirida por la aplicación del Reglamento base 2320/2002, para prevenir la aviación civil de los actos ilícitos, el legislador europeo crea el nuevo texto 300/2008¹⁰⁷, para proteger la aviación civil de los actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil, y sentar las bases para una interpretación común del anexo 17 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, mediante el establecimiento de reglas básicas comunes de seguridad aérea, y mecanismos para supervisar su cumplimiento.

Amplía su ámbito de aplicación a parte de los aeropuertos, a los operadores aéreos, a las entidades que suministren servicios y bienes a los aeropuertos desde dentro y fuera, establece un anexo sobre las medidas y las normas básicas comunes para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita, que pueden ser modificadas mediante el procedimiento de urgencia, relacionadas con los métodos de control autorizados, categorías de artículos prohibidos, control de acceso, la inspección de vehículos, los controles de seguridad de aeronaves y las inspecciones de seguridad de aeronaves,

105 Reglamento nº1486/2003, de la Comisión de 22 de agosto de 2003, por el que se establecen los procedimientos para efectuar inspecciones en el campo de la seguridad de la aviación civil (L 213/3, 23.8.2003).

106 Reglamento nº 1138/2004, de la Comisión de 21 de junio de 2004, por el que se establece una definición común de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos (L 221/6, 22.6.2004).

107 Reglamento nº 300/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento nº 2320/2002 (L 97/72, 9.4.2008).

criterios de reconocimiento de la equivalencia de las normas de seguridad de terceros países, control de carga, correo, y el proceso de aprobación o designación de los agentes acreditados, los expedidores conocidos y los expedidores clientes; control del correo de las compañías aéreas, el material de las compañías aéreas, las provisiones de a bordo, los suministros de aeropuerto, y el proceso de aprobación o designación de los proveedores acreditados y los proveedores conocidos, criterios para la definición de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad, criterios de contratación y métodos de formación del personal, cualquier medida general destinada a modificar los elementos del anexo.

Se insta a los gestores de los aeropuertos elaborar, aplicar y mantener un programa de seguridad aeroportuaria, también a las compañías aéreas, y a las entidades suministradoras de servicios y bienes.

El anexo va a ser titulado “Normas básicas comunes para proteger a la aviación civil de actos de interferencia ilícita”.

Tras la revisión de las medidas contenidas en el anexo confidencial del Reglamento 622/2003, y en sus sucesivas modificaciones, con el fin de elevar el grado de transparencia, se crea el Reglamento 820/2008¹⁰⁸, para unir el contenido del Reglamento 622/2003, y el Reglamento 65/2006, en un único texto modificando el período máximo de evaluación para cada método o proceso técnico en relación con los controles de seguridad distintos de los previstos en el anexo que va a ser 18 meses, con una prórroga máxima de 12 meses, siempre que el Estado miembro proporcione la justificación adecuada para dicha prórroga, y de otro lado suprimir el apartado sobre la confidencialidad de las medidas, que van a ser introducidas en el anexo que incluye aparte del contenido del anexo del Reglamento 2320/2002¹⁰⁹, las experiencias acumuladas en la aplicación de los anexos confidenciales arriba citados, y se deroga el Reglamento 622/2003. Por otro lado, los aeropuertos¹¹⁰ de los que salen vuelos con

108 Reglamento nº 820/2008, de la Comisión de 8 de agosto de 2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 221/8, 19.8.2008).

109 En este Reglamento no se ha hecho referencia a las modificaciones que han conocido tanto el Reglamento 2322, y el Reglamento 622, de todas formas el Reglamento 820/2008 va a ser derogado como vamos a ver en adelante.

110 Se han incluido otras listas de aeropuertos mediante el Reglamento nº 133/2010, de la Comisión, de 4 de febrero de 2010, que modifica el Reglamento nº 820/2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 43/1, 18.2.2010), por el Reglamento nº 134/2010 de la Comisión, de 9 de febrero de 2010, que modifica el Reglamento nº 820/2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L

destino a aeropuertos de la Comunidad en aplicación del apartado 4 (pasajeros y equipaje de mano), del anexo I. 4.1 (control de pasajeros), 4.1.1 (artículos prohibidos), letra f (líquidos), van a ser incluidos y aparecerán en un específico apéndice adjunto al anexo, en donde se pueden autorizar excepciones cuando el líquido se ha adquirido en los establecimientos de venta situados dentro de la zona de operaciones pasado el puesto de control de las tarjetas de embarque.

El Reglamento 272/2009¹¹¹, establece medidas generales destinadas a completar las normas básicas de seguridad fijadas en el anexo del Reglamento nº 300/2008, a fin de, permitir los métodos de control autorizados mediante lo establecido en la parte A del anexo¹¹², prohibir las categorías de artículos que se establecen en la parte B del anexo; establecer los criterios indicados en la parte C del anexo para conceder acceso a las zonas de operaciones y las zonas restringidas de seguridad; permitir los métodos indicados en la parte D del anexo para la inspección de vehículos, los controles de seguridad de las aeronaves y los registros de seguridad de las aeronaves; establecer los criterios indicados en la parte E del anexo para el reconocimiento de la equivalencia de las normas de seguridad de terceros países; establecer las condiciones indicadas en la parte F del anexo para someter al control de detección de artículos prohibidos, o a algún otro control de seguridad la carga y el correo, determinar el procedimiento de aprobación o designación de los agentes acreditados, los expedidores conocidos y los expedidores clientes; establecer las condiciones indicadas en la parte G del anexo para someter al control de detección de artículos prohibidos, o a algún otro control de seguridad el correo y el material de las compañías aéreas; establecer las condiciones

43/3,18.2.2010), también por el Reglamento nº 293/2010, de la Comisión de 8 de abril de 2010, que modifica el Reglamento nº 820/2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 89/1,9.4.2010).

111 Reglamento nº 272/2009, de la Comisión de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento nº 300/2008 del parlamento europeo y del consejo (L 91/7, 3.4.2009).

112 El anexo va a ser modificado por el Reglamento nº 297/2010, de la Comisión de 9 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento nº 272/2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil (L 90/1,10.4.2010), que complementa el anexo del Reglamento 272/2009, en relación a los Líquidos, aerosoles y geles, y a la parte A, punto 3, las letras f) y g), modificado también por el Reglamento nº 720/2011, de la Comisión de 22 de julio de 2011, por el que se modifica el Reglamento nº 272/2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil en lo que se refiere a la introducción gradual del control de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE (L 193/19 ,23.7.2011), que sustituye a la parte B1(líquidos, aerosoles y geles), por El Reglamento (UE) nº 245/2013 de la comisión de 19 de marzo de 2013 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 272/2009 en lo referente al control de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE (D.O.L77/5, 20/03/2013).

indicadas en parte H del anexo para someter al control de detección de artículos prohibidos o algún otro control de seguridad las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, y determinar el procedimiento de aprobación o designación de los proveedores acreditados y los proveedores conocidos; establecer los criterios indicados en la parte I del anexo para definir las zonas críticas dentro de las zonas restringidas de seguridad; establecer los criterios indicados en la parte J del anexo para la contratación de personas que efectúen el control de artículos prohibidos, el control de acceso u otros controles de seguridad, o que sean responsables de su aplicación, así como la contratación de instructores, junto con los métodos de formación de dichas personas y de aquellas a las que se expida una tarjeta de identificación como personal del aeropuerto o como miembro de la tripulación; y por establecer las condiciones indicadas en la parte K del anexo para que puedan aplicarse procedimientos especiales de seguridad o exenciones de los controles de seguridad.

El texto 1254/2009¹¹³ se crea para proporcionar a los Estados la aplicación o la no aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el Reglamento 300/2008, o bien adoptar medidas de seguridad alternativas que proporcionen un nivel adecuado de protección sobre la base de una evaluación local de riesgos en los aeropuertos o en sus zonas demarcadas, en que el tránsito se limite a aeronaves con un peso máximo de despegue inferior a 15 000 kilogramos, helicópteros, vuelos de las fuerzas de seguridad, vuelos para la extinción de incendios, vuelos para servicios médicos o servicios de búsqueda y salvamento, vuelos de investigación y desarrollo, vuelos para trabajos aéreos, vuelos de ayuda humanitaria, vuelos operados por compañías aéreas, constructores de aeronaves o empresas de mantenimiento, que no transporten pasajeros y equipaje, ni carga y correo, vuelos con aeronaves cuyo peso máximo de despegue sea inferior a 45 500 kilogramos para el transporte de personal propio y pasajeros sin pago o de mercancías, en el ejercicio de las actividades de una empresa.

El Reglamento 18/2010¹¹⁴ complementa y añade un anexo II al Reglamento 300/2008, sobre especificaciones comunes para el programa nacional de control de calidad que debe aplicar cada Estado miembro en el campo de la seguridad de la aviación civil.

113 Reglamento nº 1254/2009, de la Comisión de 18 de diciembre de 2009, por el que se fijan criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas (L 338/1, 19.12.2009).

114 Reglamento nº 18/2010 de la Comisión de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento nº 300/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los

El Reglamento 72/2010¹¹⁵, establece los procedimientos que tiene que seguir la comisión en sus transportes, eficaces, armonizadas y coherentes inspecciones para supervisar la aplicación del Reglamento nº 300/2008, por parte de los estados miembros (incluidas las autoridades competentes de los Estados miembros, aeropuertos, operadores y entidades seleccionados que apliquen las normas de seguridad de la aviación), sustituye al Reglamento 1486/2003, actualizándolo y adaptándolo al contenido del Reglamento 300/2008, que va a ser derogado posteriormente.

El Reglamento 185/2010¹¹⁶ establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de protección de la aviación civil, contra actos de interferencia ilícita, que comprometan la seguridad de la aviación y que figuran en un único anexo¹¹⁷.

programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil (L 7/3, 12.1.2010).

115 Reglamento nº 72/2010 de la Comisión de 26 de enero de 2010, por el que se fijan los procedimientos de las inspecciones que realice la comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación (L 23/1, 27.1.2010).

116 Reglamento nº 185/2010, de la Comisión de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 55/1, 5.3.2010).

117 Dedicar su primer apartado a la seguridad aeroportuaria, requisitos de planificación aeroportuaria, control de accesos, en su tercer apartado a la seguridad de las aeronaves, apartado cuatro a los pasajeros y equipaje de mano, el apartado quinto al equipaje de bodega, el sexto a la carga y correo, el séptimo al correo y material de la compañía aérea, el octavo a provisiones de a bordo, el noveno a los suministros de aeropuerto, etc. El anexo Va a ser completado y modificado por el Reglamento nº 357/2010, de la Comisión de 23 de abril de 2010, que modifica el Reglamento nº 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 105/10, 27.4.2010), también por el Reglamento nº 358/2010, de la Comisión de 23 de abril de 2010, que modifica el Reglamento nº 185/2010, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 105/12, 27.4.2010), por el Reglamento nº 573/2010, de la Comisión de 30 de junio de 2010, que modifica el Reglamento nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 166/1, 1.7.2010) en los capítulos 4, 5, y 12, por el Reglamento nº 334/2011, de la Comisión de 7 de abril de 2011, que modifica el Reglamento nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 94/12, 8.4.2011), por el Reglamento de ejecución nº 859/2011, de la Comisión, de 25 de agosto de 2011, que modifica en lo que atañe a la carga y al correo aéreos el Reglamento nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (L 220/9, 26.8.2011), en relación con algunos puntos de la parte 6 o capítulo 6(carga y correo), por el Reglamento de ejecución nº 1087/2011, de la Comisión, de 27 de octubre de 2011, que modifica el Reglamento nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, en lo relativo a los equipos de detección de explosivos (L 281/12, 28.10.2011), en relación con algunos puntos del capítulo 12 (equipos de seguridad), por el Reglamento de ejecución nº 173/2012 de la Comisión, de 29 de febrero de 2012 que modifica el Reglamento nº 185/2010, en lo que atañe a la aclaración y simplificación de determinadas medidas de seguridad aérea (L 59/1, 1.3.2012), en relación con algunos puntos de los capítulos 4, 5, 8, y 9; por el Reglamento nº 711/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, en lo referente a los métodos utilizados para la inspección de personas que no sean pasajeros y de los objetos transportados por esas personas (D.O, L 209/1, 04/08/2012), por el Reglamento de ejecución (UE) nº 104/2013 de la comisión de 4 de febrero de 2013 por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 185/2010 en lo

Deroga los Reglamentos 1217/2003, 1486/2003, 1138/2004 y 820/2008, con efectos a partir del 29 de abril de 2010. El texto viene a consolidar y unir el contenido de varios textos adaptándolo, tanto a los mandamientos del Reglamento 300/2008, particularmente a los programas nacionales de seguridad para la aviación civil, como a los textos ya estudiados en el capítulo de la seguridad operacional, especialmente lo relacionado con las responsabilidades de los operadores y otros agentes en materia de seguridad policial aérea.

Las medidas confidenciales detalladas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea, se establecen mediante decisión y se comunican a los estados miembros¹¹⁸.

La Unión Europea ha tratado de establecer dos conceptos y principios fundamentales, en los cuáles se ha basado para la elaboración de su normativa en materia de seguridad aérea: para la seguridad operacional aérea se ha basado en la cultura justa y en la seguridad policial aérea, se sirvió del fundamento de “quien usa paga”.

3. La seguridad aérea policial en España.

Designado el Comité de seguridad aeroportuaria como asesor de la subsecretaría de la aviación civil en base al párrafo segundo del artículo 2 del Decreto 3562/1972¹¹⁹, el legislador español, mediante la Orden 569/1973¹²⁰, creó la sección de seguridad en la Dirección General de aeropuertos (artículo 5.2), encargada de estudiar, proponer y supervisar la vigilancia y seguridad aérea, en dependencias de los aeropuertos, de los recintos de las instalaciones de telecomunicaciones y ayudas a la navegación, y de aquellas otras que entren dentro de la competencia de la subsecretaría; proponer y asesorar sobre la contratación del personal que se precise para el cumplimiento del

que se refiere a la inspección de pasajeros y de personas que no sean pasajeros mediante equipos de detección de rastros de explosivos (ETD) en combinación con detectores de metales portátiles (HHMD), (D.O.L34/13, 05/02/2013), por el Reglamento de ejecución (UE) n° 189/2013 de la comisión de 5 de marzo de 2013 por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 185/2010, en lo que respecta al régimen aplicable a los expedidores conocidos (D.O.L62/17, 06/03/2013), por el Reglamento de ejecución (UE) n° 246/2013 DE LA COMISIÓN de 19 de marzo de 2013 que modifica el Reglamento (UE) n°185/2010 en lo referente a la inspección de líquidos, aerosoles y geles en los aeropuertos de la UE (D.O.L77/8, 20/03/2013).

118 Pueden consultar por ejemplo la Decisión C (2010)774, C (2010)2604, etc.

119 Decreto 3562/1972 de 23 de diciembre, por el que se modifica la estructura orgánica de la subsecretaría de aviación civil (BOE, n°13, 15/01/1973).

120 Orden de 26/02/1973, por el que se desarrolla el Decreto n° 3562/1972, de 23 de diciembre (BOE n° 55, 05/03/1973).

servicio de seguridad y vigilancia (artículo 5.9). También creó el Comité nacional de seguridad aeroportuaria (funciona en pleno y en comisión permanente), que tiene por misión, dirigir y coordinar, a nivel nacional, todos los asuntos que se refieran a la seguridad aeroportuaria, del transporte aéreo y de todas las instalaciones que lo hacen posible (artículo 9).

Reestructurado el Ministerio de transportes y comunicaciones mediante Real Decreto 2502/1979¹²¹, el servicio de seguridad aeroportuaria¹²² va a ser encuadrado en el organismo autónomo de aeropuertos nacionales, adscrito a la Subsecretaria de aviación civil, integrado por la Jefatura y la Oficina central de seguridad aeroportuaria, que constará de dos servicios: uno de cifra y movilizaciones, y otro de medidas de seguridad y asuntos generales. También dependerán de aquella las oficinas locales, que bajo la dirección de un oficial de seguridad aeroportuaria (dependerá técnicamente del servicio y operativamente del director de la instalación), existirán en los aeropuertos centros de control y comunicaciones, en aquellas instalaciones dependientes de la Subsecretaria de aviación civil en la que se considere conveniente su establecimiento (artículo 2), aislados físicamente de los anteriores.

Para adaptar la normativa española al nuevo ordenamiento comunitario e internacional, y en base a lo dispuesto en el artículo 3¹²³ de la Ley 21/2003, sobre la seguridad aérea, se crea el Real Decreto 550/2006¹²⁴, que asigna al Secretario General de Transportes y a la Dirección de la aviación civil como órganos de la Administración General del Estado competentes, responsables de la coordinación desarrollo y

121 Real Decreto 2502/1979 de 3 de agosto, por el que se reestructuran orgánicamente los servicios de seguridad aeroportuaria dependientes de la subsecretaria de aviación civil del ministerio de transportes y comunicaciones (BOE nº263, 02/11/1979).

122 Le corresponde estudiar, proponer, dirigir y supervisar todo lo referente a la seguridad aeroportuaria en los aeropuertos y recintos de las instalaciones de comunicaciones y ayudas a la navegación, así como en aquellas otras que entren dentro de la competencia de la subsecretaria de aviación civil.

123 Artículo 3. Programa nacional de seguridad para la aviación civil. “1. 1. Por Acuerdo del Consejo de Ministros, adoptado a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa, del Interior y de Fomento, se aprobará el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, en el que se determinarán las medidas y los procedimientos necesarios para garantizar la aplicación efectiva de las normas de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos, aeródromos e instalaciones de navegación aérea y la prevención de actos ilícitos contra las actividades aeronáuticas. El Gobierno designará, asimismo, los órganos competentes para su evaluación, seguimiento y ejecución”.

124 R.D. 550/2006, de 5 de mayo, por el que se designa la autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad la Aviación Civil. (BOE núm. 113, Viernes 12 mayo 2006).

seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil¹²⁵, apoyados por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Transportes adscrito), que se coordina con los organismos involucrados en la aplicación y cumplimiento de las medidas de seguridad, las siguientes funciones:

- Coordinar las actividades, en materia de seguridad, entre los diferentes departamentos, agencias, y otros órganos del Estado, explotadores de aeropuertos y aeronaves, y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.
- Apoyar y asesorar en sus funciones al Secretario General de Transportes.
- Elaborar la propuesta de los Programas Nacionales de Seguridad para la Aviación Civil, de Control de Calidad y de Formación de la aviación civil.
- Proponer al Secretario General de Transportes las directrices para la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.
- Elaborar y revisar los procedimientos relativos a la seguridad en la aviación civil.
- Crear subcomisiones o grupos de trabajo en relación con las actividades derivadas del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.
- Proponer al Secretario General de Transportes la adopción de medidas de coordinación para la eficaz actuación de las autoridades civiles y militares implicadas en la seguridad de la aviación civil y de los Cuerpos de Seguridad del Estado, así como para la prevención de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.
- Evaluar la necesidad de actuaciones y optimización de los procedimientos, así como la incorporación de nuevas tecnologías.
- Cualquier otra función que le sea atribuida mediante disposiciones legales o reglamentarias.

Va a ser modificado y actualizado por Resolución de 16/07/2012¹²⁶, que aúna en un anexo¹²⁷ (parte pública¹²⁸ del programa nacional de seguridad), todas las experiencias

125 Todo ello sin detrimento de las atribuciones asignadas sobre seguridad y orden público al ministerio del interior y defensa.

126 Resolución de 16 de julio de 2012, de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, por el que se modifica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (BOE nº. 193 Lunes 13 de agosto de 2012).

127 ANEXO:(Parte Pública del Programa Nacional de Seguridad.
Capítulo 1: Aplicación del Programa Nacional de Seguridad.
Capítulo 2: Seguridad en los aeropuertos.

acumuladas en las modificaciones que ha conocido el Reglamento 300/2008, introducidas por los siguientes Reglamentos 18/2010, 72/2010, 185/2010, también con sus debidas modificaciones ya tratadas en el capítulo anterior, y que trata de establecer las líneas generales de cumplimiento de las normas básicas en materia de protección de la seguridad de la aviación civil en el Estado español, relacionadas con la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o aire, preservando la regularidad y eficiencia del tránsito aéreo nacional e internacional, en el Estado español y su espacio aéreo.

El legislador español, atendiendo a sus obligaciones en regular la materia de la seguridad aérea frente a los estados de terceros países, y como ya hemos señalado en el capítulo de la seguridad operacional, establece el Real Decreto 1392/2007¹²⁹, con el fin de regular los requisitos para la acreditación de las compañías aéreas de terceros países que pretenden efectuar servicios de transporte aéreo comercial, hacia o desde,

Capítulo 3: Seguridad de las aeronaves.

Capítulo 4: Pasajeros y equipaje de mano.

Capítulo 5: Equipaje de bodega.

Capítulo 6: Carga y correo.

Capítulo 7: Correo y material de las compañías aéreas.

Capítulo 8: Suministros de a bordo.

Capítulo 9: Suministros del aeropuerto.

Capítulo 10: Medidas de seguridad durante el vuelo.

Capítulo 11: Formación de seguridad.

Capítulo 12: Directrices con relación a los equipos de seguridad.

Adjunto A: Procedimiento de concesión de acreditaciones, autorizaciones y correcto uso de las mismas.

Adjunto B: Relación de terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes.

Adjunto C: Artículos prohibidos para su transporte en la cabina de pasajeros.

Adjunto D: Relación de terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes.

Adjunto E: Aclaraciones a la verificación de la documentación.

Adjunto F: Relación de terceros países a los que se reconoce la aplicación de normas de seguridad equivalentes a las normas básicas comunes.

Adjunto G: Artículos cuyo transporte en la bodega de equipajes está prohibido.

Adjunto H: Requisitos de funcionamiento de los equipos de inspección.

128 La parte no pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil se declara información de difusión restringida que no será objeto de publicación.

129 Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países (B.O. nº 276, 17/11/2007).

aeropuertos situados en el territorio español, garantizando entre otros objetivos la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita¹³⁰.

En ejecución del programa nacional de seguridad de la aviación civil, todos los aeropuertos abiertos a las operaciones comerciales de transporte aéreo van a ser objeto de inspecciones contra los actos de interferencia ilícita, en base al artículo 5 del Real Decreto 98/2009¹³¹.

4. Investigación técnica de los accidentes por los actos ilícitos contra la aviación.

Observado el arsenal jurídico que regula la materia de la seguridad policial aérea con el fin de averiguar si existe, o se ha establecido, un marco jurídico que regule la investigación de los accidentes ocurridos por causas de seguridad policial aérea, no se encuentra norma alguna de orientación procesal para la investigación de dichas catástrofes aéreas salvo la recomendación¹³² internacional: “si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomara medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los estados interesados”, la europea¹³³ “ Si en el transcurso de la investigación de seguridad, se conoce o se sospecha que un acto de interferencia ilícita ha estado implicado en el accidente o incidente grave, el investigador encargado informará de inmediato a las autoridades competentes”, y el artículo 18º de la Ley 21/2003 de seguridad aérea, que obliga a la comisión de investigación técnica de los accidentes a comunicar los indicios de responsabilidad penal, apreciados en el transcurso de la investigación, a los órganos judiciales o al ministerio fiscal. De estas normas sustraemos tres diferentes autoridades, en la internacional se trata de la autoridad de seguridad de la aviación, en Europa de la autoridad competente, y en España la autoridad judicial, a las que deben recurrir los

130 Artículo 5. Requisitos para la obtención de la acreditación. Las compañías aéreas de terceros países deberán demostrar el cumplimiento de entre otros requisitos, la disposición de un programa de seguridad contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la autoridad aeronáutica del Estado responsable de la compañía aérea que solicita la acreditación.

131 Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica (B. O.E. nº 48, 25 de febrero de 2009), corrección de errores en el B.O.E. nº106,01/05/2009).

132 Anexo 13, “Investigación de accidentes e incidentes de aviación”, capítulo 5” Investigación”, 5.11” Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación.

133 Artículo12 (Coordinación de las investigaciones), del Reglamento 996/2010 ya citado.

investigadores técnicos de seguridad operacional sin ningún protocolo de colaboración, coordinación.

Dadas las circunstancias, las polémicas, la confusión, fraudes, dudas que han rodeado los accidentes por causas no operacionales, de entre ellos podemos citar los siguientes accidentes:

-Suicidio de un pasajero matando al piloto por una pistola que hizo estrellar la aeronave (Fairchild F-27A), de la compañía Pacific Air Lines el día 07/05/1964, en Estados Unidos, con 44 víctimas.

-El piloto de una aeronave del operador Aeroflot (Antonov 2), el día 26/09/1976, en la localidad Novosibirsk, dirige su aparato hacia un bloque de pisos donde reside su ex mujer, que no estaba entre las 11 residentes víctimas del acto.

-Un mecánico de 23 años despedido toma un avión militar del hangar del aeropuerto y lo estrella en la zona Molinos del sur de Bogotá (Columbia), con 2 muertos en tierra.

-Un empleado de USAIR despedido se embarca con un pistola donde se encontraba su ex supervisor, en el vuelo 1771 del operador Pacific South West Airlines- PSA (aeronave - British Aerospace-Bae 146-200), con sus disparos la aeronave se estrella en el suelo cerca del Paso robles, 5 miembros de la tripulación y 38 pasajeros muertos.

-Un vuelo nº185 del operador Silkair en un Boeing 737-36N salida Yakarta (Indonesia) destino Singapur en 19/12/1997, se sostiene el intento suicidio del piloto por parte de la NTSB en base de los antecedentes del piloto y la desconexión de los registradores de vuelo, mientras que la comisión de investigación interna sigue sin entender las verdaderas causas, 97 pasajeros y 7 miembros de tripulación.

-Vuelo 630 de la compañía Air Royal Maroc, en 21/08/1994, con 44 víctimas, en el informe se concluye que el piloto Younes Khayati desconecta el piloto automático y pone fin a su vida estrellando el aparato (ATR 42), en montañas del atlas, informe rechazado por la unión de los pilotos que mantiene la tesis de un problema técnico en el aparato.

-El día 31/11/1999, un vuelo 990 de la Egipt Air, un Boeing 767-366 con 15 miembros de tripulación y 202 pasajeros muertos, según el informe de la NTSB, a causa del suicidio del piloto, los egipcios no sostienen la tesis.

-El día 07/05/2002, el vuelo 6163 del operador chino Northern Airlines (Mc Donnell Douglas md-82), con destino a Dalian Airoport (China), saliendo de Beijing, un pasajero de abordó provoca un incendio y hace que el avión se estrelle en el mar. 9

miembros de tripulación y 112 pasajeros fallecen según el informe las autoridades chinas, indican también que el pasajero contrató un seguro de vida.

Respecto a los Accidentes relacionados con los errores o las interferencias de los servicios militares:

-La tragedia de Ustica (accidente del vuelo 870 Itavia), se estrella en el mar cerca de la isla USTICA el 27/06/1980 con 81 víctimas.

-El vuelo Corean AIR 007 del 01/09/1983, conocido como KAL 007, con 269 víctimas.

-Los ataques del ejército israelí a las aeronaves estacionadas en el aeropuerto de Beirut el día 12/06/198.

De entre casi todos estos accidentes, las autoridades judiciales no han tomado nota de las experiencias sustraídas para, y de una vez, exigir la elaboración de los protocolos de actuación ante los diferentes accidentes tanto operacionales, como policiales. Por el contrario las compañías del seguro y las autoridades de la seguridad aérea policial, si han aprendido mucho.

En la materia del seguro de grandes riesgos que veremos más adelante, los organismos encargados de dar cobertura a estos riesgos, necesitarían varios informes y decisiones judiciales para conocer de los hechos, los culpables, las causas para proceder a la debida obligación de indemnizar los daños causados por los actos contra la seguridad de la aviación civil. Los órganos judiciales igualmente necesitarían herramientas y protocolos de actuación ante la infinidad de controversias y conflictos de índole competencial, de estas cuestiones trataremos en los siguientes capítulos.

LIBRO SEGUNDO: LOS PROCESOS JUDICIALES, LAS RESPONSABILIDADES, LAS GARANTÍAS Y EL SEGURO AEREO.

Si bien hoy, la técnica aeronáutica ha superado ya todos los niveles técnico-legales existentes por lo que se hace necesario controlar, de forma principal, los procesos de concesión de licencias, matriculación de compañías. Volviendo la vista a los anales históricos, podemos comprobar la dificultad, sobre todo internacional, que ha tenido esta rama en lo que a su regulación en Derecho respecta.

La disciplina del Derecho Aeronáutico intenta abrirse camino en el tan poblado mundo del derecho, así, vivió una primera etapa nacionalista y de carácter aislado.

Desde que se inventara el globo aerostático, y con él el primer régimen de ascensiones surgió la Ley de 1784 sobre las condiciones para la ascensión en globo (en París), y hasta más allá del año 1919, fecha en la que se redactó el primer Código del Aire ¹³⁴ las diferentes normas reguladoras de la actividad aeronáutica se encontraban circunscritas al ámbito estatal y a la realización de actividades concretas.

De forma paralela a la evolución tecnológica y junto a ella, el necesario crecimiento del Derecho que pretendía regular la materia, la concepción del espacio aéreo fue tomando un cariz bien distinto; de las viejas tesis defensoras del principio de libertad del aire se llega a aquellas que propugnan la consideración de dicho espacio como un aspecto más sobre el que debe extenderse la soberanía del Estado.

La actividad aérea, considerada en sus orígenes desde una óptica político-pública (lo que dio lugar a la conclusión de diversos textos internacionales de la aviación¹³⁵), pronto dejó claro su carácter internacional, hoy en día principio básico de la materia.

Utilizada en sus inicios dentro del contexto propiamente militar, pasó a convertirse en una actividad pública comercial. El porqué, lo explica el Convenio sobre Aviación Civil Comercial, celebrado en La Habana en 1928.

Este (decisivo), Convenio tuvo como efectos:

_Un rompimiento con la unidad legislativa aeronáutica orientándola hacia preocupaciones de tipo comercial, e

_instar a los demás estados (efecto que tuvo mayor repercusión en los Estados americanos), a elaborar su legislación básica sobre la materia¹³⁶.

Centrándonos en Europa, tuvieron lugar los siguientes Convenios:

- Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado el 12 de octubre de 1929 (en adelante C. d V.).
- Convenio de Roma de 1933 sobre embargo preventivo de aeronaves.
- Convenio de Ginebra de 1933.

134 Fue redactado bajo los auspicios del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, organización fundada en Francia en 1909, de cuyas reuniones (París 1911, Ginebra 1912, Fráncfort 1913). Este primer Código del Aire, buscó separar y reglamentar los problemas aeronáuticos de los Derechos Público y Privado.

135 Estos fueron el Convenio de navegación aérea, París 1919, y, el convenio Iberoamericano de navegación aérea, Madrid 1926.

136 El artículo 32 del Convenio recomienda la adopción de leyes nacionales sobre la materia.

- Protocolo de Bruselas de 1938, sobre asistencia y salvamento de aeronaves y por aeronave en el mar.

- Convenio de Bruselas de 1938.

Todos estos textos internacionales, normas de Derecho Aeronáutico Privado, fueron recogidos en mayor o menor medida por las diferentes legislaciones nacionales. En esta fecha se adoptó el convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en adelante C. Ch).

El C. Ch debe su importancia a dos factores decisivos:

1º. Pretendió unificar criterios y normas relativas a la actividad del transporte aéreo internacional (lo que queda expresamente mencionado en el artículo 37, Capítulo VI, de adopción de normas y procedimientos internacionales).

2º. Con el fin de unificación, creó la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante OACI).

Posteriormente a este texto internacional y dentro de la actividad del transporte aéreo, se elaboraron los siguientes textos internacionales:

- Protocolo de La Haya de 22 de septiembre de 1955 (en adelante PLH).

- Protocolo de Guatemala de 1971 (todavía no ha entrado en vigor).

- Protocolos de Montreal números 1, 2, 3 y 4, de 1975 (en adelante P.1, P.2, P.3 y P.4); y otros.

Viendo todo ello, parece claro ver la estatalidad característica del entonces Derecho Aéreo. Cada Estado tenía sus propias normas y principios, no existía, a nivel internacional, una regulación uniforme, homogénea, unificadora, sino todo lo contrario.

Posteriormente y ya con el funcionamiento de la OACI y sus dieciocho anexos, se han ido elaborando normas y textos legales basados en dichos anexos, sin embargo, en lo que al título de esta parte del trabajo se refiere: “La responsabilidad de los Agentes aeronáuticos en la actividad aérea”, no hay norma alguna, nacional, comunitaria o internacional, que defina o aclare quienes o cuáles son, o deben o pueden considerarse, principales agentes aeronáuticos por su intervención capital dentro de la actividad, ni subsiguientemente, cuál es la responsabilidad: civil, penal, y administrativa, que cada uno de ellos asume dentro de sus funciones propiamente dichas; Éste y no otro es pues el objetivo de este capítulo.

A continuación, y tratando de aclarar quiénes son los Agentes Aeronáuticos dentro de la rama del Derecho Aéreo o Aeronáutico, en primer lugar, con toda la información existente en relación a la materia, intentaremos describir a los agentes que intervienen

en las actividades aeronáuticas, sus determinaciones, definiciones, si existen según leyes, tratados, ... vigentes, tanto a nivel nacional, como comunitario e internacional, y en segundo lugar, analizaremos y estudiaremos todo lo que afecta, o se relaciona, con las responsabilidades, bien civiles, penales o administrativas, de los Agentes Aeronáuticos, establecidas en las legislaciones nacionales e internacionales.

Los Agentes Aeronáuticos; Cuando nos ponemos a hablar de este tema se nos presenta en la mente una idea difusa, vaga pero muy amplia, sobre quienes son aquellas personas, tanto físicas como jurídicas, que con su actuación dan lugar al amplio mundo que es la actividad aérea.

En un primer acercamiento, pensamos desde el piloto del avión hasta la dependiente de la agencia de viajes que nos vende el billete, los encargados de introducir y colocar el equipaje en el avión, la aduana y los policías,... Sin embargo, profundizando más, vemos que todas estas (y muchas más), personas no trabajan de forma individual sino coordinada, centralizada y organizada. Esto no significa otra cosa que, por encima de ellos hay entes o entidades a las que, como dice la Ley de Navegación Aérea (en adelante LNA), se les concede el gestionar y explotar un aeropuerto en comunión con el Estado, es decir, con la Administración Central.

A pesar de que el artículo 32 de la Ley 21/2003, sobre seguridad aérea, describe varios agentes aeronáuticos sujetos a cumplir con las obligaciones de la seguridad de la aviación civil, es preciso observar las diferentes conexiones entre unos o varios agentes aeronáuticos, por lo que respecta a sus obligaciones de seguridad de las operaciones compartidas establecidas en los 18 anexos del Convenio de Chicago o en la normativa JARs.

Este capítulo va a tratar de estudiar y averiguar los textos que regulan la determinación de los agentes aeronáuticos clásicos y sus diferentes responsabilidades, a este respecto y según diversas teorías, obras, manuales,...podemos decir que las principales figuras intervinientes en las actividades aeronáuticas son:

- _El fabricante,
- _La Administración estatal,
- _Las compañías aéreas,
- _El Comandante de a bordo y la tripulación de vuelo,
- _El Controlador de tránsito aéreo.

Sobre ellos, intentamos en este Título Segundo acercarnos un poco más a las diversas teorías relativas al estudio de las responsabilidades, realizadas por grandes autores de la

materia, utilizando nuestra propia metodología, con el fin de investigar todas las legislaciones a nivel nacional, comunitario e internacional, para recopilar las normas establecidas y existentes relacionadas con el tan complicado tema, cual es la responsabilidad de los agentes aeronáuticos, tanto en el ámbito del derecho en general como en el Derecho Aéreo o aeronáutico.

PARTE PRIMERA. LA DETERMINACIÓN DE LOS AGENTES INTERVINIENTES EN LA ACTIVIDAD AÉREA Y SUS RESPONSABILIDADES.

TÍTULO PRIMERO: LA ADMINISTRACIÓN Y SUS RESPONSABILIDADES EN LA ORGANIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD AÉREA.

CAPÍTULO PRIMERO. LA DETERMINACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN.

Para la Administración General del Estado, tal y como viene recogida entre otras normas, la LNA responde en su carácter totalitario y militar, a la entonces configuración de la época. Dicha organización, tras sucesivas reestructuraciones en las que la Dirección General de la Aviación Civil pasó de un Ministerio a otro hasta quedar hoy, en el Ministerio de Fomento, hace conveniente una visualización, somera, de los pasos dados en la organización por la Administración General del Estado en lo que a materia de aviación civil se refiere.

Después de 1939, año en que por Ley de 8 de agosto, la organización de la Administración General del Estado amplió su número de departamentos ministeriales de nueve a once, naciendo los ministerios del Ejército, la Marina y el Aire, siendo éste último a quien correspondía todo lo relativo a la actividad aérea¹³⁷. Este Ministerio del

137 En su inicio, la actividad aérea quedó circunscrita estrictamente al ámbito militar, tanto en su funcionamiento, como en su organización y regulación, hasta que devino instrumento de carácter comercial, dada su capacidad de transportar todo tipo de carga cualquiera que sea la distancia, hoy en día es la aplicación más importante de la actividad.

Aire permaneció hasta 1977, año en que por Real Decreto 1558/77, de 4 de julio, se integraron en el reciente Ministerio de Defensa¹³⁸ todos los organismos y unidades de los ministerios del Ejército, la Marina y el Aire, excepto Aviación Civil, que mediante el Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, pasó a formar parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; en 1991, pasó a formar parte del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medioambiente, y por último, creado el Ministerio de Fomento por Real Decreto 758/1996, la Dirección General de Aviación Civil pasó a depender de la Subsecretaría de Fomento, artículo 1.2.F) del Real Decreto 690/2000. Posteriormente va a depender de la Secretaría General de Transportes (artículo 6.c), virtud al Real Decreto 562/2004), y a pesar de las múltiples modificaciones que ha conocido el Ministerio de Fomento, la Dirección General de Aviación Civil sigue adscrita a la Secretaría General de Transportes, reconocido así por la última reforma que ha conocido el Ministerio de Fomento operada a través del Real Decreto 452/2012¹³⁹.

Sección Primera. Legislación nacional

Desde el año 2000 hasta hoy en día, la estructura del Ministerio de Fomento ha sido modificada por varios textos que afectan a otros departamentos, y en lo que respecta a la actividad aérea, de entre estos textos van a ser el Real Decreto 452/2012, y el Real Decreto 184/2008¹⁴⁰, los más destacados actualmente en vigor.

El Real Decreto 184/2008 crea la AESA para suceder al Ministerio de Fomento, y en particular, a la Dirección General de Aviación Civil en los fines, competencias y funciones establecidas en su estatuto. Tiene por objeto, ya como hemos señalado anteriormente, la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico, así como las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte. Va a ser

138 Creado por Decreto de 4 de julio de 1977, de la Presidencia del Gobierno, cuyo artículo 2 crea el Ministerio de Defensa, como órgano de la Administración Central del Estado encargado de la ordenación y coordinación de la política general del gobierno en cuanto se refiere a la Defensa Nacional.

139 Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales (B.O.E. nº 56-06/03/2012).

140 Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (B.O.E. nº 39-14/02/2008).

adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaria General de Transportes (artículo 6.5 del R.D 452/2012).

Actualmente el Real Decreto 452/2012, es el texto que regula la nueva estructura del Ministerio de Fomento, la actividad aérea va a depender de la Secretaria General de Transportes, que depende también de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, con rango de subsecretaría, bajo la superior dirección del Secretario de Estado.

A la Secretaría General de Transportes, le corresponde la ordenación general del transporte aéreo, depende de ella la Dirección General de Aviación Civil. Mediante este organismo, el Ministerio de Fomento dirige la política aeronáutica y ejerce de regulador en el sector aéreo, dentro de las competencias de la Administración General del Estado, correspondiendo a dicho órgano directivo (con su Subdirección General de Transporte Aéreo, y la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea), la elaboración de estudios y la formulación de propuestas sobre política y estrategia del sector aéreo, la elaboración y propuesta de la normativa reguladora en el ámbito de la aviación, la aprobación de circulares aeronáuticas, la representación ante los organismos nacionales e internacionales relacionados con la aviación civil (sin perjuicio de las competencias de otros órganos del Departamento en materia de relaciones internacionales), la negociación de los convenios internacionales de transporte aéreo, y la asignación de los derechos de tráfico derivados de los mismos; todo ello sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación; la coordinación de las actuaciones que corresponden a los Ministerios de Defensa y Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, asumiendo la Presidencia y la Secretaría de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento, según se establezca en su normativa reguladora: la propuesta de calificación de los aeropuertos civiles; la elaboración de la propuesta de autorización para el establecimiento y las modificaciones estructurales o funcionales de los aeropuertos de interés general; el informe de los planes directores y planes especiales de los aeropuertos de interés general y de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a los aeropuertos de interés general y a los sistemas de navegación aérea y, en particular a su zona de servicio y servidumbres aeronáuticas; la certificación de compatibilidad del espacio aéreo en el caso de helipuertos de competencia autonómica; las actuaciones expropiatorias en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea cuya gestión esté reservada al Estado; la elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y

tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo y la gestión de asuntos relativos a la contratación, igualmente sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Fomento u otros órganos superiores o directivos del Departamento, y en coordinación con ellos; la propuesta de obligaciones de servicio público en el ámbito de la aviación civil; la gestión y tramitación de los créditos y gastos de subvenciones al transporte aéreo a residentes extra-peninsulares asignados al órgano directivo, incluyendo el inicio, tramitación y resolución de expedientes de reintegro en esta materia.

Siendo AENA¹⁴¹ el Ente público empresarial más importante dentro de la estructura aeronáutica administrativa española, es necesario ocuparnos de su organización y funcionamiento:

El 14 de junio de 1991, mediante el Real Decreto número 905¹⁴², se constituyó, al amparo del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del estado, la entidad pública empresarial¹⁴³ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (en adelante AENA), adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras¹⁴⁴, teniendo por misión contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía, ofreciendo una calidad de servicio acorde con la demanda de clientes y usuarios, en el marco de la política general de transportes del Gobierno.

El nacimiento de este nuevo Ente público empresarial, que se produjo en el momento de la entrada en vigor de su estatuto, puso fin a las actividades desarrolladas por el hasta entonces Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales¹⁴⁵, quedando subrogada AENA, en todos sus derechos y obligaciones. Asimismo, tuvo lugar una transferencia del personal laboral que integraba tanto el Organismo Autónomo Aeropuertos

141 Actualmente está adscrita al Ministerio de Fomento (artículo 1.4 del Real Decreto 452/2012).

142 Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el estatuto del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (BOE nº145 de 18 de junio de 1991), modificado por Real Decreto 1993/1996 de 6 de septiembre (BOE nº 217, de 07/09/1996), por Real Decreto 1711/1997, de 14 de noviembre (BOE nº284 de 27 /11/1997), y por el Real Decreto 2825/1998 de 23 de diciembre (BOE nº 10 de 12/01/1999).

143 Se configuró en un principio como ente público, más tarde, mediante Ley 50/1998, se adaptó el Ente Público AENA a la Ley 6/1997, de 14 de abril, quedando configurado como entidad pública empresarial.

144 Vid. Real Decreto 690/2000, que establece la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento modificando el Real Decreto 905/1991, Estatuto de AENA, por el que se adscribía al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de la Secretaría General para los Servicios de Transportes.

145 Creado por Real Decreto 2878/1982, de 15 de octubre.

Nacionales como el entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La Dirección General de Aviación Civil también asistió, consecuencia del nuevo ente, a una reestructuración funcional y orgánica del Centro Directivo o la Dirección General, como mejor se quiera.

OBJETO, FUNCIONES Y OBLIGACIONES DE AENA

El Ente público empresarial AENA tiene como misión:

- _la gestión de los aeropuertos civiles de interés general,
- _la gestión de las instalaciones y redes de ayudas a la navegación, y
- _la gestión y realización de cuantas actividades anejas o complementarias de aquéllas permitan rentabilizar las inversiones efectuadas.

El Ente público empresarial AENA tiene como tal, personalidad jurídica propia e independiente del Estado, plena capacidad jurídica, pública y privada, y patrimonio propio. Asume su gestión con autonomía de actuación, que será todo lo amplia que permita el interés público, la satisfacción de las necesidades sociales y la seguridad de los usuarios¹⁴⁶. El ejercicio de sus actividades se rige por los ordenamientos jurídicos civil, mercantil y laboral, ajustándose, cuando actúe en el ejercicio de sus funciones públicas, a las disposiciones de derecho público que le sean aplicables. Para el desarrollo y ejercicio efectivo de sus funciones, AENA puede promocionar o participar en Sociedades estatales¹⁴⁷, siempre que ello no implique la realización de actos correspondientes a las funciones públicas del Ente.

Las Funciones del Ente público empresarial se desarrollan en tres áreas concretas:

A) Navegación Aérea:

_Ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los servicios de tránsito aéreo y de telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de las infraestructuras, instalaciones y redes de telecomunicaciones del sistema de navegación aérea.

_Elaboración y aprobación de proyectos, ejecución, dirección, control de las inversiones, así como la explotación y conservación de las infraestructuras, instalaciones y redes de telecomunicaciones del sistema de navegación aérea.

B) Aeropuertos:

146 Vid. Real Decreto 905/1991, Anexo Estatuto de AENA, Título II del Régimen Patrimonial, artículos 33 a 42 inclusive; también es importante el Título III sobre su Régimen económico-financiero.

147 A las que asignará los recursos y medios financieros que resulten precisos para el desarrollo de sus propias funciones.

_Ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil y de los servicios afectos a los mismos, de las áreas y servicios civiles de utilización conjunta con el Ministerio de Defensa, en reciprocidad a los que corresponden a este Departamento, respecto de las áreas y servicios militares de dichos aeropuertos, sin perjuicio de las competencias que la LNA asigna a los directores de Aeropuertos, así como la coordinación, explotación, conservación y administración de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, de acuerdo con lo dispuesto en la autorización correspondiente.

_Elaboración y aprobación de proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras, así como la explotación y conservación de las instalaciones de los aeropuertos, en los términos del apartado anterior.

C) Aspectos comunes a ambas materias:

_Evaluación de propuestas de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, así como de modificaciones de la estructura del espacio aéreo.

_Dirección, coordinación, explotación y gestión de los servicios de seguridad en los aeropuertos, Centros de Control y demás recintos e instalaciones de navegación aérea, así como en aquellas otras que entren en la esfera de competencias del Ente, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio del Interior.

_Participación en las enseñanzas específicas relacionadas con el transporte aéreo sujetas al otorgamiento de licencia oficial.

_Fomento y desarrollo de cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con las funciones previstas como misión, ejerciendo la planificación y el control de las Sociedades participadas mayoritariamente.

Además de las funciones anteriores, AENA cuenta con las siguientes obligaciones:

_Asegurar que las instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea sean construidas, conservadas y renovadas, conforme a las necesidades del transporte aéreo y al progreso de la tecnología, en el marco de las directrices emanadas del Gobierno.

_Adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de las personas y los bienes afectados por su servicio.

_Elaborar los planes de emergencia y seguridad aeroportuaria y someterlos a la administración competente para su aprobación.

_Recabar la oportuna autorización del Ministerio de Fomento cuando sea necesaria la modificación de las condiciones básicas de la explotación, si éstas estuviesen determinadas.

_Comunicar al Ministerio de Fomento, la realización de obras cuando éstas puedan afectar a la prestación básica del servicio.

_Realizar la inspección de sus propios servicios para asegurar la eficacia de su realización, y especialmente, la seguridad y salubridad de las instalaciones y del material, y el cumplimiento de los reglamentos correspondientes, la calidad de los suministros y obras que reciba, así como la adecuada atención a los usuarios, todo ello sin perjuicio de las funciones de control encomendadas al Ministerio de Fomento.

_Proveer a los distintos departamentos ministeriales, para el adecuado cumplimiento de las funciones a ellos asignadas, los espacios físicos que resulten precisos en el ámbito de las instalaciones aeroportuarias, cuando tales funciones deban desempeñarse en el citado ámbito.

_Cualquier otra que resulte del cumplimiento de las funciones que tiene asignadas.

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Ente público empresarial, estructura su cúpula directiva en dos tipos de órganos, los de gobierno y los de gestión.

Los órganos de gobierno son la máxima autoridad dentro del Ente, dentro de ellos se encuentran:

1. El Consejo de Administración: formado por un Presidente y entre un mínimo y un máximo de ocho a quince consejeros, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de Fomento. El Consejo se reúne como mínimo una vez al mes, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente o a petición, de al menos, la mitad de los Consejeros. La convocatoria de reunión se realiza con al menos cuarenta y ocho horas de antelación fijando el orden del día de los asuntos a tratar. Los acuerdos se tomarán por mayoría de los consejeros presentes o representantes, y quedará válidamente constituido cuando asistan a la reunión, la mayoría absoluta de sus componentes, también pueden ser presentes o representantes. Por último, el Consejo puede constituir comisiones delegadas, fijando al constituir las, el alcance de esta delegación, sus normas de funcionamiento y el número de consejeros que deberán formar parte de las mismas¹⁴⁸.

Las funciones del Consejo son:

148 No se podrán delegar las competencias señaladas en las letras c), f), g), h), m) y n) si la cuantía fuere superior al 2 por 100 del presupuesto global del Ente.

- a) Conferir y revocar poderes generales o especiales, incluso para representación en juicio.
- b) Aprobar la organización del Ente y sus modificaciones, en el marco de lo dispuesto en el presente Estatuto, determinando los puestos que haya que tener en consideración de personal directivo a los efectos previstos en el artículo 63 del Estatuto.
- c) Dictar las normas de funcionamiento del propio Consejo, en lo no previsto en el Estatuto.
- d) Informar y proponer las modificaciones que la experiencia de la explotación y el avance de las técnicas aconsejen sobre la legislación y disposiciones relacionadas con las funciones encomendadas al Ente.
- e) Aprobar la plantilla de personal y sus modificaciones, los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, así como las normas internas y disposiciones generales necesarias para su gestión, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral y presupuestaria.
- f) Acordar los presupuestos anuales de explotación y capital del Ente, así como el programa de actuación, inversiones y financiación.
- g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del Ente público, la propuesta de aplicación de resultados y el plan de empresa.
- h) Proponer al Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, la aprobación de tasas de derechos aeroportuarios.
- i) Gestionar ante los Organismos pertinentes la aprobación y la publicación de las tarifas por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea.
- j) Solicitar del Ministerio de Fomento la aprobación de las tarifas por la presentación de servicios sometidos al régimen de precios públicos.
- k) Aprobar las tarifas por la prestación de servicios no incluidos en las letras anteriores.
- l) Autorizar los empréstitos, operaciones de crédito y demás operaciones financieras que puedan convenir al Ente.
- m) Aprobar las inversiones financieras permanentes en sociedades y empresas relacionadas con sus actividades.
- n) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o cuantía.
- ñ) Aprobar las reglas generales de contratación y los límites económicos en la capacidad de aprobación y firma de contratos del Director general de las unidades de aeropuertos

españoles y de navegación aérea, de los Directores de los aeropuertos, de los Directores regionales de navegación aérea del resto del personal directivo que así lo requiera.

- o) Aprobar las instrucciones y pliegos generales para la realización de obras, adquisiciones, estudios y servicios del Ente, así como aprobar los proyectos, o delegar su aprobación en la cuantía que el Consejo determine.
- p) Declarar innecesarios para la explotación los bienes inmuebles demaniales que no sean precisos para el cumplimiento de los fines del Ente (artículo 36.2).
- q) Ejercer respecto a los distintos bienes integrados en el Ente las facultades de recuperación posesoria que procedan, según su naturaleza.
- r) Evaluar las necesidades y elaborar propuestas de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, así como las modificaciones de la estructura del espacio aéreo.
- s) Aprobar la planificación técnica y operativa de las infraestructuras del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como las inversiones en aeropuertos e infraestructuras de navegación aérea ya existentes.
- t) Proponer al Ministerio de Fomento para su elevación al Consejo de Ministros, el establecimiento de servidumbres, así como aprobar la adopción de cuantas medidas sean precisas en la materia.
- u) Aprobar los períodos fraccionales de tiempo para realizar aterrizajes y despegues.
- v) Otorgar las concesiones y autorizaciones para la utilización del dominio público aeroportuario.
- w) Ejercer la función de policía, vigilancia y disciplina y la potestad sancionadora.
- x) Someter a la administración competente la aprobación de los planes de emergencia y seguridad del Ente.
- y) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio resulten precisos.

2. Director General: El Presidente del Consejo de Administración será el Director general del Ente público. Es nombrado y separado por el Ministro de Fomento. Tiene como funciones:

- a) Representar al ente público y a su Consejo de Administración.
- b) Velar por la consecución de los objetivos asignados al Ente conforme a las directrices de actuación que fije el Ministerio de Fomento.
- c) Convocar, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirimiendo sus deliberaciones y dirimiendo sus empates con su voto de calidad.

- d) Prepara y elevar al Consejo de Administración los asuntos que han de someterse a su consideración y aprobación.
- e) Ejecutar los acuerdos del Consejo de Administración y velar por el cumplimiento del Estatuto del Ente público.
- f) Dirigir los distintos servicios del ente público y vigilar la realización de los programas de actividades y servicios, de acuerdo con los objetivos de cada unidad.
- g) Nombrar al personal directivo del Ente.
- h) Aprobar los contratos hasta el límite fijado por el Consejo de Administración.
- i) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.
- j) Ejercer la jefatura superior del personal.
- k) Informar al Consejo de Administración de cuantos asuntos conciernan a los servicios a su cargo.
- l) Las demás facultades que le atribuya el Estatuto.

Órganos de Gestión: Los órganos de gestión se dividen en dos:

1. Dirección de Aeropuertos Españoles: depende directamente del Consejo de Administración. Ejerce las funciones acordadas por el Consejo y las relacionadas con el Ente Público en materia de aeropuertos. (Sus directores serán nombrados por el Consejo de Administración a propuesta del Director general).
2. Dirección de Navegación Aérea: también dependiente del Consejo realiza las atribuciones y competencias correspondientes al Ente público en materia de navegación aérea además de las que sean acordadas por el Consejo de Administración.
3. Director del aeropuerto: éste, representa al Ente dentro del aeropuerto, tiene carácter de autoridad en el ejercicio de sus funciones de naturaleza pública. Es nombrado por el Director General del ente público y tiene como funciones la dirección, coordinación e inspección de todos sus servicios¹⁴⁹.

Para adaptar los servicios de navegación aérea a la normativa europea y a los nuevos desafíos, el legislador español basado en los siguientes motivos:

- Visto que los estatutos, convenios colectivos y costes del personal de AENA, único proveedor de los servicios de navegación aérea no garantiza la continuidad la eficiencia y la sostenibilidad exigida por la Unión Europea;

149 Además de esta autoridad, queda el Director de región, artículo 32, nombrado por el Director general de AENA, se encarga dentro de la demarcación o región de la dirección, coordinación e inspección de sus servicios.

-AENA como entidad única encargada de la gestión aeroportuaria y la navegación aérea ha sido dotada de facultades administrativas que deben corresponder a la Autoridad. Por eso, es necesario que, de conformidad con la normativa comunitaria, se marque la diferenciación entre:

- 1) un organismo regulador que determine la política aeroportuaria y de navegación aérea y represente al Estado ante organismos internacionales y de la Unión Europea;
- 2) una Autoridad Administrativa de Supervisión, que vigile y garantice el cumplimiento de las reglas y normas de seguridad y;
- 3) una serie de proveedores de servicios aeroportuarios o de navegación aérea, sometidos a la supervisión, inspección y potestad sancionadora de la Autoridad de Supervisión.

- Tal y como exigen los Reglamentos del Cielo Único Europeo en diversas iniciativas como el proyecto Galileo o el programa SESAR, resulta necesario permitir que otros proveedores de servicios, debidamente certificados por una autoridad europea de supervisión, puedan prestar servicios de control de tránsito aéreo en nuestros aeródromos. Con ello, además de cumplir con los requisitos comunitarios, se introduce la competencia en este sector, lo cual, necesariamente, habrá de producir una mejora en las condiciones técnicas y económicas en las que se prestan estos servicios.

Elabora la Ley 9/2010¹⁵⁰, para regular la prestación de los servicios de tránsito aéreo, y establecer las obligaciones de los correspondientes proveedores civiles, siguiendo en la reforma del ámbito de la gestión aeroportuaria, establece posteriormente el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre¹⁵¹, y mediante su título II (Medidas liberalizadoras), va a modificar la naturaleza del Ente AENA creando la sociedad “AENA Aeropuertos, S.A.”, con el fin de asumir el conjunto de funciones y obligaciones que actualmente ejerce la entidad pública empresarial AENA en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualesquiera otras que la normativa nacional o internacional atribuya a los gestores aeroportuarios, en relación a la red de aeropuertos integrada por los aeropuertos y helipuertos gestionados por AENA.

150 Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (BOE, nº 91, 15/04/2010).

151 Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo (BOE nº293, 03/12/2010).

La entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, continuará existiendo con la misma naturaleza y régimen jurídico, y seguirá ejerciendo las competencias que actualmente ostenta en materia de navegación aérea.

Los servicios de tránsito aéreo de aeródromo serán contratados por “AENA Aeropuertos, S.A.” de conformidad con lo señalado en la Ley 9/2010, de 14 de abril, y sin perjuicio de lo establecido en la normativa administrativa de aplicación en materia presupuestaria, patrimonial, contable y de control financiero, “AENA Aeropuertos, S.A.”, se regirá por lo dispuesto en la legislación mercantil con las siguientes especialidades:

- Aplicará el mismo régimen de contratación previsto para la entidad pública empresarial AENA, teniendo la consideración entre sí y con respecto a la Administración General del Estado de empresas asociadas a los efectos de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.
- Tendrá la condición de beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras aeroportuarias atribuidas a su gestión. Los bienes expropiados se integrarán en el patrimonio de “AENA Aeropuertos, S.A.”.
- Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que realice en el ámbito de los aeropuertos y de su zona de servicio no estarán sometidas a licencia ni a otros actos de control preventivo municipal.
- Se subroga en todos los contratos laborales suscritos por entidad pública empresarial AENA con respecto al personal dedicado de manera principal a las actividades aeroportuarias que se le atribuyan en el momento en que comience a ejercer de manera efectiva sus funciones y obligaciones conforme a lo establecido en la disposición transitoria primera¹⁵².

152 Disposición transitoria primera. Régimen de adaptación a la modificación de la Ley 3/1993, de 22 de marzo, Básica de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación.

1. A partir del 1 de enero de 2011, sólo serán electores de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación quienes hayan manifestado previamente su voluntad de serlo, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente. El censo electoral al que hace referencia el artículo 8.1 de la Ley 3/1993, de 22 de marzo, Básica de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación deberá actualizarse en consecuencia.

2. Las exacciones que constituyen el recurso cameral permanente que todavía no hayan sido exigibles a la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto Ley, cuyo devengo se haya producido o vaya a producirse durante 2010, no serán ya exigibles. No obstante lo anterior, cuando se trate de entidades sujetas al Impuesto sobre Sociedades cuyo importe neto de cifra de negocios haya sido igual o superior a diez millones de euros, en el ejercicio inmediatamente anterior, las exacciones que todavía no hayan sido exigibles a la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto Ley lo serán de acuerdo con la normativa hasta ahora en vigor siempre que su devengo se haya producido o vaya a producirse en 2010.

Corresponderá a “AENA Aeropuertos, S.A.” la explotación de todos los aeropuertos y helipuertos integrados en la red atribuida a su gestión, sin perjuicio de que pueda llevar a cabo la explotación individualizada de cualquiera de ellos mediante:

- Un contrato de concesión de servicios aeroportuarios, en el que el concesionario asuma la gestión del aeropuerto a su propio riesgo y ventura.
- La creación de sociedades filiales.

La nueva estructura del Ente “AENA Aeropuertos S.A” va necesitar disposiciones relacionadas con los ingresos, costes de utilización de los servicios de gestión, cobro de los ingresos, importes de aterrizaje y despegue, carga, estacionamiento. De las cuestiones relacionadas con los tribunales competentes para reconocer de las reclamaciones, órganos de supervisión de todas estas cuestiones y de otras, se ha encargado el artículo 1.21 de la ley 1/2011¹⁵³, que va añadir un nuevo título VI (Ingresos de los gestores de aeropuertos), a la ley 21/2003 de 07 de julio de seguridad aérea.

Sección Segunda. Legislación comunitaria.

Dentro de la normativa comunitaria, es importante el Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea “EUROCONTROL”, firmado en Bruselas el 13 de diciembre de 1960.

Por lo que respecta al punto administrativo, y toda vez que las Partes Contratantes convinieron en cooperar en el ámbito de la navegación aérea, y en especial, organizar conjuntamente los servicios de la circulación aérea en el espacio aéreo superior, la Comisión -se entiende de EUROCONTROL-, adoptará decisiones, impartirá directrices, adoptará medidas¹⁵⁴ cuyo cumplimiento será obligatorio por la partes contratantes, sin embargo, aquella parte que notifique la existencia de consideraciones nacionales imperiosas que le impiden actuar en relación con una decisión que se haya tomado con

En ningún caso originarán derecho a la devolución las exacciones devengadas, exigibles e ingresadas en 2010.

3. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de este Real Decreto Ley, las Cámaras y su Consejo Superior adaptarán a lo en él dispuesto, el contenido de sus actuales reglamentos de régimen interno, que deberán ser aprobados por la respectiva Administración tutelante.

153 Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, BOE nº 55, 05/03/2011.

154 Ha de adoptarse por unanimidad de las partes contratantes.

respecto a los asuntos referidos en el artículo 2.1. b) y c)¹⁵⁵, podrá derogar dicha decisión siempre que comunique a la Comisión los motivos para la misma.

También es importante la labor administrativa de la Agencia Europea de la Seguridad Aérea, encargada de la supervisión del correcto funcionamiento de la aviación civil estudiada anteriormente, sin olvidar los esfuerzos de la Conferencia Europea de Aviación Civil

Sección Tercera. Legislación internacional.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.

La Organización de Aviación Civil Internacional¹⁵⁶ (en adelante OACI), fue creada por el Convenio de Chicago de 1944, iniciando su andadura el 15 de marzo de 1949 - una vez depositado el vigesimosexto instrumento de ratificación tal y como previó el artículo 91 del Capítulo XXI, Ratificaciones, Adhesiones, Enmiendas y Denuncias del tratado-. Esta organización internacional, hoy en día agencia especial de las Naciones Unidas, tenía y tiene como objetivo desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para contribuir de esta forma a:

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- c) estimular el desarrollo de aerovías¹⁵⁷, aeropuertos e instalaciones de servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;

155 Artículo 2.1. b) Desarrollar y adoptar objetivos comunes a largo plazo en el campo de la navegación aérea; c) Coordinar los programas nacionales a plazo medio con el fin de establecer un programa común a medio plazo con respecto a los servicios e instalaciones del tráfico aéreo dentro del marco de los objetivos a largo plazo a los que se refiere el apartado anteriormente indicado.

156 Una vez constituida, la OACI dividió el mundo en regiones de navegación aérea dentro de cada una de las cuales, cuenta con oficinas para hacer más fácil la planificación y el establecimiento de los servicios e instalaciones en tierra. Esas oficinas regionales son: Oficina Asia y Pacífico-Bangkok; Oficina África oriental y meridional- Nairobi;-Oficina Europa- París; Oficina Oriente Medio- El Cairo; Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe- México; y Oficina África occidental y central- Dakar.

157 Aerovía. (AWY), Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radio ayudas para la navegación; Anexo II- Servicios de Tránsito Aéreo- OACI Cap. Def. Pág.1).

- f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) evitar discriminación entre Estados contratantes;
- h) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea;
- i) promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO

Esta Organización aparece regulada en la Segunda Parte del Convenio cuya estructura orgánica y su funcionamiento se articula como sigue:

Segunda Parte. La Organización de Aviación Civil Internacional

_Capítulo VII. La Organización (artículos 43 a 47). Aparte los objetivos de la misma, queda establecida su capacidad jurídica, que es, la necesaria -dentro del territorio de cada Estado contratante así como en cualquier lugar en que ello sea compatible con la Constitución y las leyes del Estado de que se trate-, para el ejercicio de sus funciones. Su sede está en Montreal, Canadá, y de su labor puede decirse que ha contribuido significativamente al desarrollo de la aviación comercial en el mundo.

_Capítulo VIII: La Asamblea (artículos 48 y 49). La Asamblea junto con el Consejo, constituyen los dos órganos principales de la Organización. Referente a su funcionamiento: se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. De igual forma, podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento, por convocatoria del Consejo o a petición de no menos de diez Estados contratantes, dirigida al Secretario General de la organización.

Todos los estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y cada estado contratante tendrá derecho a un voto.

En las reuniones de la Asamblea será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum, salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

Son facultades y deberes de la asamblea:

- a) elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;
- b) elegir los estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del capítulo IX;
- c) examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;

- d) establecer su propio Reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;
- e) aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII,
- f) examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;
- g) a su discreción, referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;
- h) delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar;
- i) en cualquier momento tal delegación de autoridad;
- j) llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;
- k) considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;
- l) entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

_Capítulo IX: El Consejo (artículos 50 a 55). El Consejo -órgano permanente responsable ante la Asamblea-, se compone de los representantes¹⁵⁸ de treinta¹⁵⁹ estados contratantes elegidos por la Asamblea. Se efectuó una elección en la primera reunión de la asamblea y después cada tres años, los miembros así elegidos permanecieron en funciones hasta la elección siguiente.

La elección por la Asamblea de dichos estados contratantes obedece a la necesidad de dar adecuada representación a:

- 1) los estados de mayor importancia en el transporte aéreo;
- 2) los estados no incluidos de otra manera que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional;
- 3) los estados no incluidos de otra manera cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo.

158 Vid. artículo 50 c). por el que ningún representante de un estado contratante en el Consejo puede estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

159 El número de representantes fue elevado a treinta y seis mediante enmienda de la Asamblea en su 28º período de sesiones de 25 de octubre de 1990. El número inicial de representantes era de veintiuno y se elevó a veintisiete, y a treinta, en los 13º y 17º período de sesiones de la Asamblea.

El Consejo elegirá su Presidente por un período de tres años y podrá ser reelegido, no tendrá derecho a voto.

Las funciones del Consejo se dividen en obligatorias:

- a) someter informes anuales a la Asamblea;
- b) ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) determinar su organización y reglamento interno;
- d) nombrar y definir las funciones de un Comité de transporte aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) establecer una Comisión de Aeronavegación de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) administrar los fondos de la Organización de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario general, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo CI;
- i) solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costes de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) comunicar a los estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;
- k) comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un plazo razonable, después de notificada la infracción;
- l) adoptar normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo CI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia como anexos al presente Convenio y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;
- m) considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del capítulo XX;

n) examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un estado contratante;

Y funciones facultativas:

a) cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio;

b) delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

c) realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;

d) estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la asamblea proyectos sobre tales cuestiones;

e) investigar, a petición de cualquier estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

Por último, respecto a las votaciones en el Consejo, las decisiones deberán ser aprobadas por mayoría de sus miembros; respecto a sus actividades, el Consejo podrá delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, en un comité elegido entre sus miembros cuyas decisiones -las del comité- podrán ser apeladas, por todo estado contratante interesado, ante el Consejo.

Capítulo X: La Comisión de Aeronavegación (artículos 56 y 57).

La Comisión de Aeronavegación se compone de quince miembros nombrados por el Consejo de entre las personas -deberán poseer calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas-, propuestas por los estados contratantes, de ellos, el Presidente es nombrado por el Consejo.

Sus obligaciones son:

a) considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción y modificaciones a los anexos del presente Convenio;

- b) establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo estado contratante, si así lo desea;
- c) asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

Además de estos órganos (regulados todos ellos en la norma constitutiva), merece la pena mencionar al Comité Jurídico.

El Comité Jurídico está constituido por peritos públicos designados por los estados contratantes como sus representantes, los cuales tendrán un solo voto. Es de carácter permanente y sus funciones son las siguientes:

- a) asesorar al Consejo sobre los asuntos que este le traslade, relativos a la interpretación y enmienda del Convenio sobre Aviación Civil internacional;
- b) estudiar otros asuntos relativos al Derecho Aéreo internacional público que le transmita el Consejo o la Asamblea y formular recomendaciones al respecto;
- c) por orden de la Asamblea o del Consejo, o por iniciativa del propio Comité Jurídico, estudiar problemas de Derecho Aéreo privado que afecten a la aviación civil internacional, preparar proyectos de convenio de Derecho Aéreo internacional y presentar informes y recomendaciones al respecto;
- d) hacer recomendaciones al Consejo en materia de representación de estados no contratantes y otros organismos internacionales, y en cuanto a la coordinación de la labor del Comité con la de otros órganos representativos de la Organización y de la Secretaría.

El Comité Jurídico adoptará, con sujeción a la aprobación del Consejo, su programa de trabajo y su orden del día en cada período de sesiones, se reunirá en las fechas y lugares que determine el Consejo, elegirá su propia Mesa directiva y podrá nombrar subcomités, ya sea para que se reúnan al mismo tiempo que el Comité, o en otras fechas y lugares -previa aprobación del Consejo en estos casos-.

CAPÍTULO SEGUNDO. LAS RESPONSABILIDADES (CIVIL, ADMINISTRATIVA Y PENAL).

1. Responsabilidad penal.

Respecto a la LNA, si bien como anteriormente hemos señalado, nada dice acerca de la responsabilidad de la Administración, si prescribe, en su artículo 157, cuando nace la

infracción, “el personal técnico aeronáutico de los servicios de tierra, por todo acto u omisión relacionado con sus funciones, que sin constituir delito ponga en peligro la seguridad de las aeronaves, de las instalaciones de los aeródromos, o de las ayudas a la navegación, conforme a las disposiciones de los Reglamentos”. Por su parte la LPPNA, recoge delitos y faltas en los que se pueden incurrir, por ejemplo, faltas de asistencia o puntualidad, incumplimiento de las normas reglamentarias de policía, comisión por imprudencia o negligencia, de un hecho constitutivo de delito si mediare malicia.

Además de todo ello y ya refiriéndonos al Código Penal, encontramos, el título II “de las personas criminalmente responsables de los delitos y faltas” del libro I “disposiciones generales sobre delitos y faltas, las personas responsables, las penas, medidas de seguridad y demás consecuencias de la infracción penal” que mediante su artículo 31 bis introducido por primera vez por Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, (B.O.E,23/03/2010) haciendo hincapié a la responsabilidad penal de las personas jurídicas en los cuatro primeros párrafos, en el párrafo 5 excluye el establecimiento de la responsabilidad penal para las administraciones públicas¹⁶⁰, el estado, y las agencias, etc. También en su Título XIX Delitos contra la Administración Pública, de entre ellos es factible subrayar los delitos de prevaricación de los funcionarios públicos y otros comportamientos injustos, abandono de destino y de la omisión del deber de perseguir delitos, de la desobediencia y denegación de auxilio, o de la infidelidad en la custodia de documentos y de la violación de secretos (artículos 404 a 418 del Código Penal).

¹⁶⁰ art 31 bis, párrafo 5 “Las disposiciones relativas a la responsabilidad penal de las personas jurídicas no serán aplicables al Estado, a las Administraciones Públicas territoriales e institucionales, a los Organismos Reguladores, las Agencias y Entidades Públicas Empresariales, a las organizaciones internacionales de derecho público, ni a aquellas otras que ejerzan potestades públicas de soberanía, administrativas o cuando se trate de Sociedades mercantiles Estatales que ejecuten políticas públicas o presten servicios de interés económico general. En estos supuestos, los órganos jurisdiccionales podrán efectuar declaración de responsabilidad penal en el caso de que aprecien que se trata de una forma jurídica creada por sus promotores, fundadores, administradores o representantes con el propósito de eludir una eventual responsabilidad penal.” El mismo artículo 31 bis, especialmente su párrafo 5, en su última modificación mediante la ley orgánica 7/2012 de 27 de diciembre (B.O.E 28/12/2012) excluye los partidos políticos y los sindicatos de regulación.

Por último cabe decir, que en caso de constituirse fallo en el desempeño de sus funciones por parte de un funcionario de la Administración, el orden jurídico penal prevalece sobre el orden jurídico administrativo.

2. Responsabilidad civil y administrativa.

En España el Estado tiene a su cargo los servicios de navegación aérea, y se configuran como servicios públicos administrativos. La responsabilidad de la Administración nace en los casos de fallos en los servicios públicos de control aéreo y de gestión aeroportuaria. Nada dice la LNA a cerca de este punto.

Dentro del diseño administrativo actual, la autoridad en el ámbito aeronáutico actualmente es la AESA, que sucede a la Dirección General de Aviación Civil. Nada dice su estatuto (regulado por Real Decreto 184/2008), a cerca de las responsabilidades, un silencio seguido también por la Ley 28/2006¹⁶¹, ley que tenía la obligación de establecer al menos un artículo de orientación sobre este punto, cuando trata del patrimonio de agencias en el artículo 17, del asesoramiento jurídico en la disposición adicional cuarta, y la adscripción de las agencias en sus correspondientes ministerios en la disposición final primera.

Por otro lado, en relación a AENA, y su nueva configuración como Ente empresarial, cuyas funciones entre otras, son de “ordenación, coordinación, explotación, gestión y administración de los aeropuertos públicos y de carácter civil y de los servicios afectos a los mismos”; con patrimonio distinto al del Estado y formado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de la titularidad del Ente, nada se encuentra en su disposición estatutaria a cerca de su régimen de responsabilidad, hecho por el que hay que dirigirse a la normativa general de responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas, respecto a los daños que produzcan en los actos realizados por el personal a su servicio. Sin embargo, y con las modificaciones que ha conocido el Ente, sirve de orientación a cerca de la responsabilidad patrimonial la disposición transitoria tercera (*Expedientes de responsabilidad patrimonial, expropiaciones, contratos y concesiones de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea,”*) del Real Decreto-ley 13/2010:

“Los expedientes de responsabilidad patrimonial incoados antes de que “AENA Aeropuertos, S.A.” comience a ejercer de manera efectiva sus funciones y obligaciones

161 Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos (B.O.E. nº171, 19/07/2006.

continuarán siendo instruidos y resueltos por la entidad pública empresarial AENA. Las consecuencias económicas derivadas de estos expedientes serán sufragadas por “AENA Aeropuertos, S.A.” cuando las mismas fueran imputables a la actividad aeroportuaria.

Todas las reclamaciones de responsabilidad interpuestas contra “AENA Aeropuertos, S.A.” con posterioridad al ejercicio efectivo de sus funciones y obligaciones, ya sea por hechos anteriores como posteriores a este momento, se regirán por el derecho privado.

El régimen de responsabilidad de las administraciones públicas viene consagrado en el artículo 106 de la C. E. (Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos).”

La legislación administrativa regula¹⁶², en su Título X, la responsabilidad de las Administraciones Públicas y de sus autoridades y demás personal a su servicio, capítulo I, Responsabilidad Patrimonial de la Administración Pública, artículos 136 a 144), los principios y requisitos necesarios para que nazca esta responsabilidad administrativa:

“_los particulares tienen el derecho a ser indemnizados por todos los daños¹⁶³ que sufran, en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre y cuando sean consecuencia¹⁶⁴ del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos;

_el daño tiene que poder ser evaluable económicamente;

_no son indemnizables los daños que no puedan o no hubiesen podido evitarse, sin perjuicio de las prestaciones económicas o asistenciales que las leyes establezcan para estos casos”.

En último lugar cabe preguntarse, ¿puede o debe la Administración repetir contra el funcionario la indemnización que haya debido pagar? En este sentido el artículo 145 señala la obligación, por parte de la Administración (así se desprende del uso del imperativo “exigirá”), de exigir a sus autoridades y demás personal a su servicio, la

162 Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

163 Aquí se incluyen también los daños morales, en este sentido, la Ley 30/92, en el artículo 142.5, habla de daños de carácter físico y psíquico.

164 Respecto al nexo causal Vid. La Responsabilidad del Estado en la Actividad Aeronáutica, Seminario sobre Derecho Aeronáutico, Instituto Francisco de Vitoria, Universidad Carlos III de Madrid, Getafe, mayo de 1998, José Luis Gabaldón García, Pág. 10.

responsabilidad en que hubieran incurrido por dolo, culpa o negligencia graves¹⁶⁵. En este sentido y en el ámbito europeo, es de interés destacar el contenido del artículo 31 (responsabilidad), del Reglamento 216/2008, que trata de explicar las diferentes responsabilidades tanto contractuales como extracontractuales por los daños causados por la Agencia en el ejercicio de sus actividades.

TÍTULO SEGUNDO. LOS CONTROLADORES AÉREOS Y SUS RESPONSABILIDADES.

CAPÍTULO PRIMERO. DETERMINACIÓN DE LOS CONTROLADORES AÉREOS.

Dentro de la legislación española, las funciones de ingeniería propias de la navegación aérea y las de meteorología son prestadas por funcionarios, es decir, personas ligadas de forma directa o indirecta a la Administración central del Estado.

Sección primera. Legislación nacional.

La LNA recoge en su artículo 61 la posibilidad de que estas funciones sean ejercidas tanto por “Organismos y Servicios del Estado como por cualquier Empresa concesionaria de tráfico aéreo”. Posteriormente, el Real Decreto 3/1998, de 9 de enero sobre el Título Profesional Aeronáutico Civil y Licencia de controlador de Tránsito Aéreo¹⁶⁶, fue adoptado por el Ministerio de Fomento con objeto de incorporar, al Ordenamiento Jurídico Español, los principios generales elaborados por la OACI en su Anexo XI, Servicios de Tránsito Aéreo¹⁶⁷. Este Real Decreto se estructura en ocho artículos, tres Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y tres Disposiciones Finales. Refiriéndonos a su contenido, lamentablemente el artículo 2,

165 Una vez la Administración correspondiente hubiere indemnizado a los lesionados.

166 Anulando el Real Decreto 2030/1995 de 22 de diciembre.

167 Decimotercera edición, julio 2001.

dedicado a las Definiciones, nada dice o explica a cerca de este concepto¹⁶⁸. La parte principal del Real Decreto versa por un lado, sobre los requisitos que habrá de reunir el candidato a controlador de tránsito aéreo, tanto académicos como psicofísicos, y por otro lado, sobre el proceso a seguir hasta poseer la habilitación definitiva para el desempeño que tal cargo entraña (artículos 5 y 6). De la lectura del mismo, se deduce, que si bien corresponde a la DGAC la expedición del documento acreditativo de controlador aéreo, la obtención del mismo supone un camino que se inicia en la consecución del título, pasa por la licencia, y concluye con la habilitación definitiva (artículos 1, 2, 3 y 4). Resulta interesante saber que se contemplan diversos y diferentes tipos de habilitaciones a este respecto, así, el artículo 7 contempla las siguientes:

- _controlador de aeródromo
- _controlador de aproximación
- _controlador de radar de aproximación
- _controlador de área, y
- _controlador de radar de área.

El Real Decreto 3/1998 va ser derogado por el párrafo primero de la disposición derogatoria única del Real Decreto 1516/2009, que se crea como hemos señalado en el capítulo de la seguridad operacional, para incorporar la normativa europea al ordenamiento jurídico interno, especialmente la Directiva 2006/23, estableciendo las condiciones y requisitos de una licencia comunitaria, tanto del controlador de tránsito aéreo¹⁶⁹, como de un alumno controlador de tránsito aéreo¹⁷⁰, sus habilitaciones y anotaciones, requisitos médicos, formación, etc. Este Real Decreto, define el servicio de control de tránsito aéreo como un servicio suministrado con el fin de prevenir colisiones entre aeronaves, en el área de maniobras entre aeronaves y obstáculos, y de acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo garantizando los máximos niveles de seguridad y optimizando la capacidad del espacio aéreo y del aeródromo.

168 Si bien de la denominación misma se entiende por tal a la persona dedicada a controlar la dirección, el funcionamiento y el desarrollo del tráfico aéreo.

169 “Artículo 8: La licencia de controlador de tránsito aéreo autoriza al titular para el ejercicio profesional de todas las funciones relacionadas con el control de tránsito aéreo general para las que esté habilitado.”

170 “Artículo 6: la licencia de alumno controlador de tránsito aéreo general autoriza a su titular a prestar servicios de control de tránsito aéreo general bajo supervisión de un instructor de formación práctica de trabajo.”

Con el establecimiento de la nueva regulación sobre la seguridad aérea, hay que tener en cuenta la Ley 21/2003, sus artículos 4 y 5 sobre el control del espacio aéreo y de la circulación aérea, hacen referencia a las competencias del Ministerio de Defensa, del Ministerio de Fomento y los términos correspondientes, para cada uno, bien en tiempos de paz, bien en tiempos de conflictos armados. El artículo 33 (obligaciones generales), el artículo 34 (obligaciones específicas del personal aeronáutico), los artículos 38 (obligaciones específicas de los proveedores civiles de servicios de navegación aérea), 39 (obligaciones específicas de los agentes y proveedores de servicios aeroportuarios), y 40 (obligaciones de los gestores de aeropuertos, aeródromos y demás instalaciones aeroportuarias).

Sección Segunda. Legislación comunitaria.

A nivel de la Comunidad Europea existe una organización (a la que bien podríamos llamar continental en tanto que las demás organizaciones existentes también son continentales), EUROCONTROL. Se creó con el Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea, EUROCONTROL, Bruselas, 13 de diciembre de 1960¹⁷¹.

EUROCONTROL es una organización europea nacida con motivo de la veloz evolución de la ingeniería aeronáutica, haciéndose necesario abandonar los viejos métodos y procedimientos de control limitados en la mayoría de los países europeos a sus fronteras nacionales. De ello, y teniendo en cuenta que la internacionalización del control supone la adopción de una política común y uniformadora respecto de las reglamentaciones basadas en las normas y prácticas recomendadas por la OACI, se optó por un sistema de control de la circulación aérea que ejerciera su acción sobre espacios aéreos no limitados por la soberanía estatal. Esta idea cristalizó en la organización EUROCONTROL. De la estructura de la misma sus órganos principales son:

- _una Comisión Permanente para la seguridad de la navegación aérea.
- _una Agencia de los Servicios de la Seguridad de la circulación Aérea.

171 El Instrumento de Adhesión de España data del 26 de noviembre de 1996; mediante este Instrumento de Adhesión, España se adhirió a los siguientes Tratados: Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la navegación aérea EUROCONTROL (Bruselas, 13 de diciembre de 1960); Protocolo Adicional de 6 de julio de 1970; modificativo del Protocolo Adicional de 21 de noviembre de 1978; Protocolo de Enmienda de 12 de febrero de 1981; Protocolo relativo a la aplicación de ciertas disposiciones de 13 de diciembre de 1960, y acuerdo Multilateral relativo a la protección de materias clasificadas EUROCONTROL de 18 de noviembre de 1969).

En orden a sus funciones relativas a la seguridad de la circulación aérea, son los artículos III y IV del Convenio quienes se ocupan de ello. De su redacción se obtienen como fines:

- _ El análisis de las necesidades del tráfico aéreo y de las nuevas técnicas necesarias para satisfacer dichas necesidades;
- _ el desarrollo y la adopción de objetivos comunes en el campo de la navegación aérea;
- _ la coordinación de los programas nacionales respecto a los servicios e instalaciones del tráfico aéreo;
- _ la promoción de una política común para los sistemas de navegación aérea en tierra y en vuelo, así como respecto al entrenamiento del personal de los servicios de tráfico aéreo;
- _ el estudio y la promoción de medidas que mejoren el costo y la eficacia de la navegación aérea;
- _ la promoción, recopilación, y distribución de estudios, test y pruebas relacionadas por las Partes Contratantes en el campo de la navegación aérea;
- _ la coordinación de los programas de investigación y desarrollo relacionados con las nuevas técnicas de navegación aérea;
- _ el examen de los asuntos estudiados por la OACI (esta última en ámbito internacional) y por otras organizaciones internacionales involucradas con la Aviación Civil;
- _ el estudio de las enmiendas a los Planes Regionales de la Navegación Aérea sometidos a la OACI;
- _ la prestación de ayudas tanto a las partes contratantes como a los estados miembros a fin de poner en marcha un sistema internacional de gestión para el movimiento del tráfico aéreo;
- _ el establecimiento y el cobro de las tasas impuestas a los usuarios de los servicios de navegación aérea en virtud del acuerdo multilateral relativo a las Tasas de Ruta. Además de todo ello, EUROCONTROL, a petición de una o más partes contratantes, deberá ocuparse de otras tareas tales como:
 - _ la prestación de ayuda a dichas partes en la ejecución de tareas específicas tales como el diseño y el establecimiento de instalaciones y servicios de tráfico aéreo;
 - _ la proporción y operación de servicios e instalaciones para el tráfico aéreo en nombre de dichas Partes;
 - _ la prestación a dichas partes de ayuda para el cómputo y cobro de las tasas que no estén incluidas en el acuerdo multilateral relativo a las Tasas de Ruta;

Y por último, pero esta vez a petición de uno o más estados no miembros de la Organización, ésta se ocupará:

_de prestar ayuda a dichos estado en la gestión del tráfico aéreo y en la programación y suministros de servicios y equipo para la navegación aérea;

_prestación de ayuda para el cómputo y cobro de tasas no incluidas en el acuerdo multilateral relativo a las Tasas de Ruta.

Más tarde y dentro del mismo ámbito material, aunque más amplio y de forma más precisa, concreta y detallada en lo que a regulación se refiere, el Reglamento (CEE), núm. 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, creó una Agencia Europea de Seguridad Aérea (en adelante Agencia), y como bien hemos estudiado anteriormente, la Agencia, en materia del tránsito aéreo, especialmente para la regulación del personal de tránsito aéreo, cuenta con la Directiva 2006/23, el Reglamento 1108/2009, y el Reglamento 805/2011, textos entre otros que se han ocupado de introducir varias definiciones, condiciones, requisitos, etc. Nos remitimos a ellas para el conocimiento de las nuevas regulaciones de este sector, concretamente al capítulo de la seguridad operacional europea, la parte sobre tránsito aéreo, aeropuertos, el cielo único, y el personal de tránsito aéreo.

Sección Tercera. Legislación internacional.

Dentro de la normativa internacional, la primera norma internacional preocupada por las condiciones de control de la seguridad aérea fue el C. d. Ch. Al respecto, su artículo 25, aboga por que los Estados firmantes se comprometan a agotar sus esfuerzos para proveer, dentro de su territorio, aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, a fin de facilitar la navegación aérea internacional. En este sentido y siguiendo las Normas y Prácticas de la OACI-de cuyos anexos es importante resaltar el Anexo 11 sobre “Servicios de Tránsito Aéreo”-, se crearon EUROCONTROL en Europa, ASECNA en África, y COCESNA en Centroamérica.

En el continente africano está ASECNA. La Agencia para la Seguridad de la navegación aérea en África, está sometida, al igual que las demás, a las directivas de la OACI.

Sus órganos componentes principales son:

_el Consejo de Administración,

_el Director General (órgano ejecutivo), nombrado por el Consejo,

_y el Agente Contable.

A este Organismo público dotado de personalidad jurídica independiente de la de los estados contratantes (son doce), se añade su autonomía financiera posible gracias a:

_ las cuotas fijadas para cada uno de los estados miembros, y

_ la remuneración debida por los servicios por la misma prestados.

Otra Organización es COCESNA, la Corporación Centroamericana de servicios de navegación Aérea¹⁷². De igual forma que las anteriores, posee personalidad jurídica propia e independiente así como autonomía financiera. Su principal órgano de gobierno es el Consejo de Administración.

CAPÍTULO SEGUNDO. LA RESPONSABILIDAD DE LOS CONTROLADORES AÉREOS.

1. Responsabilidad civil.

La figura del Controlador Aéreo (que en el desempeño de su actividad se relaciona únicamente con el Comandante de la aeronave), no aparece regulada en cuanto a su responsabilidad; sin embargo, acudiendo a diversos manuales sobre aviación civil, encontramos que el Controlador de Tránsito Aéreo, en tanto que integrado -por lo que toca a España- dentro de la Organización europea EUROCONTROL, el artículo 25 del mismo Convenio, establece que la ley se aplicará según nos encontremos ante un caso, bien de responsabilidad contractual, bien de responsabilidad extracontractual.

La figura del controlador aéreo no queda bien definida en lo que respecta a su posible relación para con el pasajero, por una lado, relación para la que la doctrina tiende a concebirla como extracontractual, por otro lado, para con la Compañía aérea la relación se concibe como contractual.

En cualquier caso y volviendo al artículo 25 del Convenio, si se tratase de responsabilidad contractual, se regiría el asunto por la ley aplicable al contrato de que se trate, y si se tratase de responsabilidad extracontractual, la Organización debe reparar los daños causados por culpa de sus órganos y agentes en el desempeño de sus funciones, en la medida en que dichos daños les sean imputables. Aquí, la responsabilidad de EUROCONTROL, es ilimitada incluyendo la reparación de los daños morales.

172 Creada por el Convenio de 26 de febrero de 1960.

2. Responsabilidad penal.

Como bien es sabido, para que exista responsabilidad penal son necesarias, además de una tipificación concreta, la existencia de culpa o dolo en el hecho por parte de la persona o personas causantes del daño, o en este caso, delito o falta.

Los supuestos específicos puramente aeronáuticos vienen recogidos en la LPNA artículos 14, que establece la existencia de delito para “el encargado del Servicio de Protección de Vuelo que no diese las ayudas o información que le demande una aeronave, los diera equivocados o incompletos, o no comunicase los datos necesarios para que ésta mantenga su vuelo en zona de seguridad”, artículo 32, según el que existe delito cuando el controlador de tráfico se encontrase, en el ejercicio del trabajo encomendado, bajo los efectos de bebidas alcohólicas, narcóticos o estupefacientes susceptibles de disminuir su capacidad para el ejercicio de sus funciones, y el artículo 66.4, que estipula como falta los hechos de encender luces, fuegos, emitir señales radioeléctricas, o cualesquiera otros que pudieran inducir a error en la navegación aérea si de ello se derivara daño alguno. Estos tres artículos son en mi opinión los que directamente pueden relacionarse con el controlador de tránsito aéreo, delitos o faltas en la que directamente puede incurrir, sin embargo y al respecto, otros autores añaden además los artículos 36 y 63, relacionados con el uso de aparatos fotográficos a bordo de aeronaves y con la perturbación (en el sentido de destrucción o deterioro de instalaciones, balizas y señales), de la ayuda a la navegación aérea respectivamente. Todo ello sin olvidar el espíritu del artículo 53 de la Ley 21/2003, sobre seguridad aérea referido a concurrencia de responsabilidades, así, la responsabilidad por las infracciones tipificadas en esta ley es de naturaleza administrativa y no excluye las de otro orden a que hubiere lugar. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al ministerio fiscal, suspendiéndose la tramitación del procedimiento sancionador hasta tanto se dicte resolución jurídica firme.

3. Responsabilidad administrativa.

La responsabilidad es administrativa según el artículo 53 de la Ley 21/2003, por las infracciones generalmente tipificadas en el artículo 44 (infracciones contra la seguridad de la aviación civil), y específicamente tipificadas en los artículos 48 bis introducido por la Ley 1/2011 (infracciones en relación con control del tránsito aéreo), y artículo 49 (infracciones en relación con la coordinación de los aeropuertos y la utilización de las franjas horarias).

TÍTULO TERCERO. EL TRANSPORTISTA AÉREO Y SUS RESPONSABILIDADES.

CAPÍTULO PRIMERO. LA DETERMINACIÓN DEL TRANSPORTISTA AÉREO.

En relación a las compañías aéreas propiamente dichas, este apartado se propone analizar, desde un punto de vista normativo:

- _el procedimiento por el que una empresa debe pasar para poder prestar sus servicios de transporte aéreo dentro de dicho mercado, y
- _responsabilidad en caso de accidente.

La denominación compañías aéreas, coincide con las demás utilizadas según el caso, operador, transportista, empresa,...

Los Reglamentos comunitarios por ejemplo, definen en su articulado lo que una y otra acepción supone. En ellos queda establecido que:

- _Empresa: es cualquier persona física o jurídica, con o sin fines de lucro, o cualquier organismo oficial dotado o no de personalidad jurídica propia.
- _Compañía Aérea: es toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida.

Sección Primera. Legislación nacional.

Licencia de explotación válida

Respecto a la licencia de explotación válida, la LNA establece que los servicios regulares (se clasifican los servicios en eventuales, regulares, interiores y exteriores), de tráfico aéreo podrán ser prestados por organismos o personas (personas físicas y/o jurídicas), previa concesión (artículo 70¹⁷³). La concesión de licencias a las compañías aéreas viene regulada por Orden de 12 de marzo de 1998, sobre Concesión y Mantenimiento de Licencias de Explotación a las compañías aéreas, última revisión de la normativa nacional al respecto, una vez adoptados por el Consejo los principios a los que debe ajustarse la política de transporte aéreo para el mercado interior -Reglamento

173 Vid. Ley 13/1995, de 18 de mayo de Contratos de las Administraciones Públicas.

(CEE) número 2407/92¹⁷⁴ de 23 de julio de 1992, sobre concesión de licencias a las compañías aéreas-.

Según dicha Orden, las empresas que deseen solicitar una licencia de explotación han de reunir los siguientes requisitos:

- _”tener su principal centro de actividad y su domicilio social en España;
- _ser su principal actividad el transporte aéreo, bien de forma exclusiva, bien en combinación con cualquier otra explotación comercial de aeronaves o de reparación y mantenimiento de aeronaves;
- _ser propiedad de estados miembros o de nacionales de los estados miembros, y continuar siéndolo directamente o mediante la propiedad mayoritaria del capital. En todo momento debe estar controlada efectivamente por dichos estados o sus nacionales; estos requisitos son igualmente necesarios para cualquier empresa que participe, directa o indirectamente, con una participación de control en una compañía aérea;
- _demostrar que puede hacer frente, en cualquier momento, a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer determinadas con arreglo a criterios realistas, durante un período de veinticuatro meses desde el inicio de su explotación;
- _demostrar que puede hacer frente a sus gastos fijos y de funcionamiento derivados de las actividades incluidas en su plan de operaciones y calculados con arreglo a criterios realistas durante un período de tres meses desde el inicio de su explotación, sin tener en cuenta los ingresos procedentes de esta última;
- _contar con una o más aeronaves registradas e inscritas a su nombre en el Registro de Matricula de Aeronaves¹⁷⁵ mediante título de propiedad, arrendamiento o cualquier otro que faculte su disponibilidad;
- _haber concertado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y frente a terceros,
- _estar en posesión de un certificado de operador aéreo válido en el que se especifiquen las actividades que cubre la licencia de explotación y conforme con los criterios establecidos en las correspondientes normas comunitarias;
- _las personas que dirijan de manera continuada y efectiva las operaciones de la empresa deberán poseer la condición de honorabilidad personal.”

SOLICITUD DE LICENCIA

174 Derogado por el Reglamento 1008/2008 de 24/09/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad D.O.L 293/3, 31/10/2008.

175 Vid. Decreto de 13 de marzo de 1969, sobre Reglamento de Registro de Matrícula de Aeronaves.

Una vez cumplidos los requisitos precedentes, la solicitud de licencia de explotación ha de presentarse ante la Dirección General de Aviación Civil del, acompañada de los siguientes documentos¹⁷⁶:

- a) memoria de la empresa;
- b) plan de operaciones;
- c) documentación económico-financiera.

Presentada la documentación, la Dirección General de Aviación Civil dictará, en plazo de tres meses como máximo, resolución de autorización o desestimación. Transcurrido el plazo sin que la Dirección General de Aviación Civil se haya pronunciado expresamente, se entenderá desestimada¹⁷⁷. No hay que olvidar también que el operador no puede operar un avión con fines de transporte aéreo sin cumplir con la normativa JAR-OPS. 1 establecida en España mediante el Real Decreto 220/2001¹⁷⁸, de 2 de marzo, y que va a ser derogado por la disposición derogatoria única del Real Decreto 1952/2009¹⁷⁹, de 18 de diciembre, dejando sin efecto dicha normativa JAR-OPS.1, introducida y actualizada en el anexo III del Reglamento Madre como hemos visto anteriormente.

Sección Segunda. Legislación comunitaria.

Tal y como hemos reseñado en el epígrafe anterior, el Reglamento (CEE) núm. 2407/92, del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de Licencias a las compañías aéreas, es la norma que establece los requisitos necesarios a los que se ha adaptado la actual normativa española al respecto. El Reglamento va a ser derogado por el Reglamento 1008/2008, que establece nuevos requisitos y nuevas condiciones para la concesión de una licencia de explotación, sin olvidar también los requisitos y condiciones establecidos para los operadores aéreos estudiados anteriormente y relacionados con la seguridad operacional y policial aérea, artículo 8 del Reglamento

176 Vid. contenido de los mismos en el artículo 6.2 de la Orden de 12 de marzo de 1998, por la que se establecen las normas para la concesión y el mantenimiento de licencias de explotación a las compañías aéreas.

177 Vid. Orden 12 de marzo de 1998, artículos 9, 10 y 11, sobre período de validez de las licencias; condiciones para el mantenimiento en vigor de las licencias; suspensión o revocación de las licencias.

178 Real Decreto 220/2001 de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles (B.O. nº 54 03/03/2001).

179 Real Decreto 1952/2009 de 18 de diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial (B.O. nº24 de 28/01/2010).

216/2008, con su anexo IV sobre los requisitos esenciales para los operadores aéreos; el anexo III (Requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por aeronave) del Reglamento 859/2008, y el artículo 5 (operaciones aéreas), el artículo 7 (certificados de operador aéreo), y los anexos II, III, IV, V del Reglamento 965/2012.

Sección Tercera. Legislación internacional.

Nada dice la legislación internacional a cerca de la concesión de Licencias de Explotación a las compañías aéreas, de operaciones de vuelo, lógico, ya que entra dentro del ámbito normativo soberano de cada estado; Sin embargo, nos encontramos con dos Convenios, el de Chicago y el de Roma de 1944 y 1952 respectivamente, en los cuales se entiende por Compañía aérea lo siguiente:

_C. d. Ch. Alude a la misma en el Capítulo XXII, Definiciones, artículo 96 para el que “Servicio aéreo” es todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga;

_“Servicio aéreo internacional”, es el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado; y

_“Línea aérea”, es toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

De forma indirecta en su artículo 3º. bis c), utiliza la denominación “explotador”, que es aquella compañía aérea -que posea aeronaves matriculadas- cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en el territorio de uno de los estados miembros;

_Convenio de Roma. A los fines del presente convenio, se considera “operador” a quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo se considera “operador” a quien habiendo conferido directa o indirectamente el derecho a usar la aeronave, se ha reservado el control de su navegación (artículo 2. 2. a).

Aparte de esto tenemos los Anexos de la OACI, para los que el término empleado es el de “explotador: persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves”, según el anexo 6 (operaciones de aeronaves), define el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), como un certificado por el que se autoriza a un explotador para realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

CAPÍTULO SEGUNDO. RESPONSABILIDADES.

1. Responsabilidad civil.

Cuando las normas reguladoras hablan de responsabilidad de las compañías aéreas, se refieren según el supuesto, al operador, transportista, porteador,... es decir, a personas dependientes de la misma (se entiende empleados), a través de los cuáles la compañía presta sus servicios.

La responsabilidad de las compañías aéreas nace cuando tiene lugar un accidente -entendiendo por tal cualquier tipo de daño o lesión sufrida por pasajeros o mercancías-. Con independencia de la extensión de la responsabilidad¹⁸⁰ que cubrirá el seguro, los principios rectores de esta responsabilidad de las compañías aéreas son:

Legislación Nacional.

Aparece en el Capítulo XIII De la Responsabilidad en Caso de Accidente, LNA, artículos 115: “A los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque. En el transporte de mercancías y equipajes se estimará como daño el que experimenten dichos efectos desde su entrega a la Empresa hasta que por ésta sean puestos a disposición del destinatario, excepto el tiempo durante el cual permanezcan en poder de los Servicios Aduaneros”; y 116: “El transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte: 1º Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero; 2º Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturados o de mano”. Pero hay más, en el Capítulo XII, Del Contrato de Transporte, Sección 1ª, Del transporte de viajeros, se observan los supuestos de: suspensión o retraso del viaje, e interrupción del viaje una vez comenzado, “por causas de fuerza mayor o razones meteorológicas”, en cuyo caso el transportista quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete y efectuando “el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros optasen por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido” respectivamente (artículo 94); y Sección 2ª, Del transporte de mercancías, se observan los supuestos de: suspensión o retraso del transporte por fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad del

180 Vid. C. V. de 1929; Protocolo de La Haya de 1955; Protocolos de Montreal Números 1, 2, 3 y 4 de 1975, y Reglamento (CE) Número 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

vuelo, asimismo, “tampoco vendrá obligado a indemnizar respecto de la carga comercial que haya de reducir por alguna de esas circunstancias” (artículo 106); supuesto relacionado con el artículo 116.2 arriba citado, de pérdida, avería o retraso en la entrega de los objetos que se le entreguen para el transporte siempre que “no sea consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicio propio de las mismas” (artículo 108); supuesto de responsabilidad solidaria cuando se realice el transporte combinado entre varias empresas (artículo 110); por último, también queda recogida la responsabilidad por los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuanto de ella se desprenda o arroje (artículo 119).

Normativa Comunitaria.

El Reglamento (CEE) número 2027/97¹⁸¹ del Consejo, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. Dispone en su artículo 3.1 que “La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.

Normativa Internacional.

Antes de estudiar la responsabilidad del operador o transportista aéreo, debemos tener en cuenta las obligaciones y responsabilidades derivadas de la aplicación del artículo 83 BIS¹⁸², del C. Ch. de 1944, que trata de esclarecer los diferentes tipos de transferencias (contratos de arrendamientos, fletamentos o intercambio de aeronaves), y que guardan íntima relación con los certificados de aeronavegabilidad, reglas del aire, tripulación.

_C. V. de 1929¹⁸³. La definición de las causas por las que el porteador es responsable no difiere de la adoptada por el Reglamento (CEE) 2027/97, si bien se incluye ésta para el supuesto de mercancías y equipajes, así, “ el porteador es responsable del daño ocasionado en caso de muerte, herido o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque”

181 Actualizado y modificado mediante el Reglamento 889/2002 de 13 de mayo (D.O.L, nº 140/2 de 30/05/2002).

182 Desarrollado e interpretado por la Circular 295/LE 2 “orientación sobre la aplicación del artículo 83 bis del C. Ch., febrero 2003, ICAO. El texto es de gran importancia para solucionar los problemas en el campo de los servicios Charters o vuelos charters.

183 Vid. Artículo 1 sobre campo de aplicación.

(artículo 17), así como también es responsable “del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes” (artículo 19).

Respecto a la responsabilidad encontramos¹⁸⁴:

_supuestos de exención y/o atenuación: i) transporte de pasajeros: “el porteador no será responsable si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas” (artículo 19.1); podrá descartarse o atenuarse la pena si se probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo (artículo 21); ii) transporte de mercancías y equipajes: en el transporte de mercancías y equipajes el porteador no será responsable si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que en todos los demás aspectos él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño (artículo 20.2)¹⁸⁵.

_respecto al expedidor para el transporte de mercancías, se prevén dos supuestos de responsabilidad: 1°. El expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la mercancía que inscriba en la carta de porte aéreo quedando a su cargo la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador o cualquiera otra persona en virtud de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas, quedando a su cargo la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador o cualquiera otra persona (artículo 10. 1 y 2); y 2°. El expedidor está obligado a suministrar los informes y de unir a la carta de porte aéreo los documentos que, con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de aduana, consumos o policía. El expedidor es responsable de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia e irregularidad de dichos informes y documentos salvo en el caso de que la falta sea imputable al porteador o a sus encargados (artículo 16.1).

_Protocolo de La Haya de 1955¹⁸⁶. Modifica el convenio de Varsovia (en adelante C. V.), y se una a él, de tal forma, se considerarán e interpretarán como un solo

184 Para que el régimen de responsabilidad del C. V. de 1929 sea aplicado, la carta de porte aéreo debe contener entre sus cláusulas, la indicación expresa de que el transporte queda sometido al régimen de la responsabilidad señalado por el mismo.

185 Suprimido por el Protocolo de La Haya de 1955.

186 Vid. artículo 18 sobre campo de aplicación; respecto a la carta de porte aéreo o el billete de pasaje, éstos contendrán un aviso indicando que si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el C. V. , el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista, por muerte o lesiones, así como por pérdidas o averías del equipaje, mención que modifica la expresada por el C. V. de 1929.

instrumento, el que se designará con el nombre de “C. V. modificado en La Haya en 1955”.

Respecto a la responsabilidad se contemplan las siguientes novedades:

_El expedidor, para el transporte de mercancías, deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas (artículo 8 que modifica el artículo 10.2).

_El artículo 14 suma el supuesto en el que se intente una acción contra el dependiente del transportista por daños, en ese caso, el dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22.

_Protocolos de Montreal Números 1, 2, 3, y 4. Modifican todos el C. V. considerado junto a uno u otro Protocolo según el caso. Los números 1, 2 y 3 no introducen ninguna modificación con respecto a la responsabilidad, sí referente a la extensión de la misma ampliando sucesivamente las cuantías recogidas en el artículo 22 del C. V. El Protocolo Número 4, que modifica el C. V. modificado en La Haya en 1955, llamándose Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, por el Protocolo número 4 de Montreal de 1975 (artículo XIX.2). También introduce novedades respecto a la responsabilidad, y son las siguientes:

_se vuelve a introducir el transporte de envíos portales -suprimido por el PLH-, en éste, el transportista será responsable únicamente frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales (artículo II.2);

_se modifica la responsabilidad del expedidor de la forma que sigue: (artículo 10.1 de la nueva Sección 3ª introducida por el artículo III). “El expedidor es responsable de la exactitud de las declaraciones e indicaciones concernientes a la mercancía inscritas por él en su nombre en la carta de porte aéreo, proporcionadas por él o en su nombre al transportista para que sean inscritas en el recibo de las mercancías o para que se incluyan en el registro conservado por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5. 2. “El expedidor deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las

indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre”;

_respecto al transportista en el transporte de mercancías, deberá indemnizar al expedidor o a cualquier persona con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por él o en su nombre en el recibo de las mercancías o en el registro conservado por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5 (artículo 10.3);

_responsabilidad del transportista (artículo IV, que sustituye el artículo 18) por el equipaje: el transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de cualquier equipaje facturado, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo); Por la mercancía: el transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, por la sola razón de que el hecho que haya causado el daño se produjo durante el transporte aéreo, sin embargo, no será responsable si se debe a uno o más de los siguientes hechos:

- a) la naturaleza o el vicio propio de la mercancía;
- b) el embalaje defectuoso de la mercancía, realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes;
- c) un acto de guerra o un conflicto armado;
- d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía.

_exenciones: el transportista quedará liberado de responsabilidad si prueba que:

- i) Transporte de pasajeros y equipaje. En el caso de daño ocasionado por retraso en el transporte de mercancías, tanto él como sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas (artículo V que modifica el artículo 20). Si en el caso de daño, el transportista probara que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo (artículo VI que modifica el artículo 21).
- ii) Transporte de mercancías. La culpa de la persona que pide una indemnización o de la persona de la que ésta trae su derecho ha causado el daño o ha contribuido a él (artículo VI que modifica el artículo 21).

_Convenio de Roma de 1952¹⁸⁷. Este texto entiende que la obligación de reparar los daños incumbe al operador -éste, es en última instancia el propietario inscrito en el registro de matrícula-, respecto a la responsabilidad -únicamente regulada para con terceros en la superficie- el contenido es el siguiente¹⁸⁸:

_nace la responsabilidad del porteador para con el tercero que sufra daños en la superficie, respecto de los cuales, basta comprobar que los mismos provienen de una aeronave en vuelo¹⁸⁹ o de una persona o una cosa caída de la misma¹⁹⁰.

_Responsabilidad solidaria: son dos supuestos, 1. Si la persona que sea el operador no tuviera el derecho exclusivo a usar la aeronave por un período de más de catorce días, quién ha conferido tal derecho será solidariamente responsable con el operador (artículo 3). 2. Si la persona que utilizó la aeronave lo hizo sin consentimiento del operador, y éste, no prueba que tomó las medidas debidas para evitar el uso, éste, será solidariamente responsable (artículo 4).

_Exención de responsabilidad: la persona responsable no estará obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública (artículo 5), y, estará exenta si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufre o de sus dependientes -si en la causación de los mismos intervinieron ambas personas, la indemnización se reducirá de forma proporcional a la medida en que tal culpa haya contribuido a los daños- (artículos 5 y 6).

Por último, se recoge cuando dos o más aeronaves en vuelo entren en colisión perturbándose entre sí y resultando daños reparables, en este caso, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño, y el operador respectivo será responsable en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este texto (artículo 7).

187 Convenio Referente a la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Daños Causados por la Aeronave a Terceros en la Superficie, firmado en Roma, el 7 de Octubre de 1952.

188 Señalar que el presente Convenio no se aplica a los daños en la superficie si la responsabilidad por los mismos se regula por un contrato entre las personas que los sufren y el operador o la persona que tenga derecho a usar la aeronave cuando ocurran los daños, o por la Ley de protección al trabajador aplicable al contrato de trabajo celebrado entre las personas (artículo 25).

189 Vid. artículo 1.2. “Se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje”.

190 Vid. artículo 1.1. “No habrá lugar a reparación si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo”.

_En el convenio de Montreal 1999¹⁹¹, el legislador internacional hace la distinción específica en materia de la carga aérea de la responsabilidad por las indicaciones inscritas en los documentos (artículos 10 hasta 16), tratando en general de la responsabilidad del transportista en el artículo 17: “1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. 2. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes. 3. Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte. 4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término «equipaje» significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado”. Y sobre la exoneración de la responsabilidad del transportista, el artículo 20 “Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él. Este artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1 del artículo 21”.

191 El instrumento de Ratificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, publicado en el B.O.E. n° 122, 20/05/2004).

2. Responsabilidad penal.

Hoy en día no se encuentra en la jurisdicción española, especialmente en el Tribunal Supremo, doctrina sobre la materia. Consecuencia directa de la inexistencia de una regulación técnica jurídica sobre la responsabilidad penal de los operadores aéreos, por un lado, y de otro lado del mundo del transporte aéreo, las compañías aéreas nacen dentro de la rama del derecho mercantil (sociedades anónimas, limitadas,...). De dichas normas se beneficia la organización administrativa de varias empresas de transporte aéreo; de los principios jurídicos en relación con lo penal, tal como la personalidad jurídica moral de las empresas, de los estatutos de constitución,... lo que da lugar a la imposibilidad de encuadrar la responsabilidad penal de las compañías aéreas jurídicamente. Ello se desprende de forma clara del silencio del legislador, tanto nacional como internacional, de la responsabilidad penal por homicidios involuntarios tras un accidente aéreo, con fines de iniciar demandas penales contra las compañías aéreas objetivamente ante los tribunales competentes. Sin embargo, pueden surgir procesos judiciales en el sentido del artículo 6 del Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, “si iniciada una investigación técnica se observan indicios de responsabilidad penal, se pondrán éstos en conocimiento de la Autoridad judicial...”. Aún así, nos encontramos ante un silencio del legislador sobre cuál es la autoridad judicial competente, y contradicciones en los objetivos de las investigaciones de los accidentes aéreos que prohíben establecer la responsabilidad y la culpa.

Sin olvidar el marco jurídico del derecho comparado, otros estados como Francia, después de la publicación de la Ley 647/2000¹⁹² de 10 de julio, sobre los delitos intencionales, las empresas de transporte aéreo y sus representantes se obligan a asistir en los procesos penales en aplicación de los artículos 40-41 del Código de Procesos Penales, y del artículo R. 142-4 del Código de la Aviación Civil Francesa, que previene después un accidente aéreo mortal, informar al procurador de la República¹⁹³.

3. Responsabilidad administrativa.

Respecto a la responsabilidad administrativa de las compañías aéreas, ésta existiría únicamente si la compañía fuera estatal o estuviera intervenida por la administración.

192 Publicado en el Boletín Oficial Francés el 11 de julio de 2000, Pág. 10484.

193 Vid. Más información sobre esta especialidad del Derecho Aéreo en la Tesis du 3 cycle de F. Pradon “La responsabilité pénale de l’entreprise du transport aérien au cas d’accident aérien”, 2001.

En estos casos, la forma de responsabilidad administrativa es la misma que la estudiada en el epígrafe dedicado a responsabilidad administrativa de la Administración al cual me remito.

TÍTULO CUARTO. EL COMANDANTE DE ABORDO, TRIPULACIÓN Y SUS RESPONSABILIDADES.

En este capítulo vamos a tratar el estudio de la tripulación de cabina de vuelo, y no de pasajeros, puesto que el legislador europeo últimamente y mediante su Reglamento 290/2012, adoptó disposiciones, tanto para modificar el Reglamento 1178/2011 (requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil), como para incluir y regular los requisitos y condiciones del certificado y licencias de la tripulación de cabina de pasajeros (PARTE- CC).

CAPÍTULO PRIMERO. LA DETERMINACIÓN DEL COMANDANTE Y LA TRIPULACIÓN

En este capítulo el objetivo es determinar quiénes son el Comandante y el personal de vuelo, las diferentes y posibles acepciones así como conceptualizaciones según las leyes existentes tanto a nivel nacional, comunitario e internacional.

Antes de dirigirnos al desarrollo de este punto, cabe reseñar algunos intentos de regulación estatutaria del Comandante de aeronave, entre ellos, un estudio desarrollado por el Magistrado José Daniel Parada en su obra *La relación jurídica aeronáutica*¹⁹⁴, donde recopila diferentes recomendaciones y conclusiones, aprobadas en diversas jornadas celebradas por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, en Salamanca, 1964, Córdoba-Argentina, 1968, Valencia-Venezuela, 1971, Santiago de Chile, 1972, y Lisboa, 1991, terminando con la preparación de un ensayo estatutario del Comandante de aeronave (consta de 24 artículos), del que no hay constancia de su adopción o no por los diferentes estados.

194 Vid. José Daniel Parada Vázquez, *La Relación Jurídica Aeronáutica*, Ed. Cedecs, Barcelona, 1998, Capítulo “Comandante de a bordo”.

Dentro del caso español, la Compañía IBERIA adoptó un estatuto del Comandante (estructurado en 22 artículos), el 23 de julio de 1981. En él se tratan temas sobre: la definición del Comandante, los requisitos necesarios para ejercer como tal, sus deberes y obligaciones, y su responsabilidad.

A continuación y en lo que se refiere a nuestro trabajo, vamos a destacar las legislaciones en la materia vigentes.

Legislación nacional.

PERSONAL DE VUELO.

Si bien el objeto de este epígrafe lo constituye el estudio específico del Comandante (máxima autoridad dentro de la aeronave), y la tripulación de vuelo que lo acompaña, la cual desempeña funciones de mejor seguridad dentro de la aeronave, es necesario decir que al conjunto de todas estas personas se les denomina personal de vuelo.

En la ley de navegación aérea como norma básica y general, se entiende por personal de vuelo el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave constituyendo su tripulación, y cuya actividad se sujeta a un título que faculte específicamente para esa función (artículo 56 LNA). Este precepto define pues cuál es la clasificación del personal que conforma la tripulación de la aeronave:

_Personal destinado al mando,

_Personal destinado al pilotaje,

_Personal destinado al servicio.

Respecto a sus títulos y licencias correspondientes, corresponde su expedición -privativamente- a la Dirección General de Aviación Civil (en adelante Autoridad Aeronáutica).

Entrando en el contenido propio de cada categoría profesional -por decirlo de alguna forma-, se entiende por:

_Personal destinado al mando, el Piloto al mando, mejor dicho, el piloto con licencia válida responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo¹⁹⁵ y que no actúa en ningún momento bajo la dirección de otro piloto en la aeronave, es el Comandante.

195 Vid. LNA artículo 60 cuyo tiempo de vuelo va desde que el Comandante se hace cargo de la aeronave para emprender el vuelo hasta que, finalizado el vuelo, haga entrega de la aeronave a cualquier autoridad competente o al representante de la empresa. Por su parte el artículo 5. 2 del Convenio de Tokio de 1963, expresa como tiempo de vuelo el intervalo que va desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque).

_Personal destinado al mando: con esta denominación ambigua no queda claro si se incluye en la categoría:

- a) el copiloto: es el piloto que presta servicios de pilotaje sin estar al mando,
- b) los miembros de la tripulación de vuelo: es a quien se asignan funciones en la cabina de pilotaje esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo;
- c) personal técnico de vuelo: es toda persona encargada de ejercer funciones esenciales para la conducción de la aeronave durante el tiempo de vuelo, esta definición se aplica a pilotos, navegantes y mecánicos de a bordo; o quedan todos incluidos. En cualquier caso, no pertenecen ni a la tercera ni a la primera categoría y desempeñan funciones esenciales para la conducción de la aeronave durante el vuelo.

_Personal destinado al servicio: incluida dentro de la tripulación, es cualquier persona a quien se le asignan funciones dentro de un avión en vuelo.

Y entre las normas específicas, aprobada la Ley de navegación aérea, el Real Decreto 959/1990 de 08 de junio y la Orden de 14 de julio de 1995, fueron los primeros textos que han regulado en términos generales los títulos y licencias aeronáuticas civiles, así como sus atribuciones y habilitaciones, antes de ser derogados por el Real Decreto 270/2000¹⁹⁶ de 25 de diciembre, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles que se ha ocupado de adoptar la normativa europea en el ordenamiento jurídico español, sobre las normas JAR-FCL desarrolladas y establecidas mediante la orden 21 de marzo de 2000¹⁹⁷, por la que se adaptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL-1), relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los aviones civiles, y la Orden FOM/3811/2004¹⁹⁸, de 4 de noviembre, por la que se adoptaron e incorporaron a derecho interno los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL-2),

196 Modificado y consolidado por el Real Decreto 241/2009, de 2 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles, para introducir el título aeronáutico y la licencia de piloto de avión con tripulación múltiple y el requisito de competencia lingüística (B.O.E. nº, 63 de 14/03/2009).

197 Orden que va a conocer varias correcciones y modificación en los años 2001, 2003, 2004, 2006, 2007, 2008, quedándose consolidada mediante la orden FOM/3376/2009 de 26 de noviembre, (B.O.E. nº 302 de 16/12/2009).

198 Consolidada y actualizada por la Orden FOM/3619/2009, de 26 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/3811/2004, de 4 de noviembre, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles (B.O.E. nº 4, de 07/01/2010).

relativos a las condiciones para el ejercicio de las funciones de los pilotos de los helicópteros civiles, van a ser complementados por la orden de 21 de marzo de 2000¹⁹⁹, por la que se adoptan los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL-3), medico-aeronáutica, los certificados médicos de clase 1 y de clase 2 y los requisitos médicos exigibles al personal de vuelo de aviones y helicópteros civiles.

De dichas normativas quedan sentadas las diferentes y siguientes titulaciones: Piloto privado (avión), Piloto comercial (avión), Piloto de transporte de línea aérea (avión), Piloto con tripulación múltiple (avión), Piloto privado (helicóptero), Piloto comercial (helicóptero), Piloto de transporte de línea aérea (helicóptero), Piloto de planeador, Piloto de globo libre, Mecánico de a bordo, con sus debidas condiciones y requisitos, para los aviones dispuestas en el anexo JAR-FCL-1 adjunto a la orden FOM/3376/2009 de 26 de noviembre, y para los helicópteros lo dispuesto en el anexo JAR-FCL-2 adjunto a la orden FOM/3619/2009 de 26 de noviembre.

Por último cabe reseñar que los requisitos JAR-OPS introducidos por primera vez en España por el Real Decreto 220/2001²⁰⁰ de 02 de marzo, incluye una subparte N que trata sobre la tripulación de vuelo.

Según la Ley de seguridad aérea 21/2003, la tripulación se entiende que está formada por el personal aeronáutico enumerado en el artículo 32, sujeto al cumplimiento de las obligaciones por razones de seguridad. Dicho personal está obligado, en base al artículo 33, a cumplir con la diligencia debida las normas, reglas, medidas y condiciones de seguridad requeridas en cada actividad u operación aeronáutica, atender las órdenes, instrucciones y directrices adoptadas por las autoridades aeronáuticas en el ejercicio de sus funciones, colaborar y facilitar el buen fin de las actuaciones de investigación e inspección aeronáuticas, dar adecuado cumplimiento a los deberes legales de información a las autoridades aeronáuticas y a los órganos competentes en materia de aviación civil, impartir a los pasajeros y demás usuarios de los servicios aeronáuticos las instrucciones y directrices sobre seguridad de las actividades y operaciones de aviación civil, mantener adecuadamente los libros, cuadernos, manuales, certificados,

199 Queda consolidada mediante la Orden FOM/1267/2008, de 28 de abril (B.O.E, nº 110, de 06/05/2008).

200 Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles derogado y actualizado por Real Decreto 1952/2009 de 18 de diciembre (BOE. nº24, 28/01/201).

registros y cualquier otra documentación legalmente exigida, realizar exclusivamente las actividades de aviación civil para las que se esté autorizado y designado, cumplir las condiciones establecidas en las normas que las regulen y las limitaciones y obligaciones que se determinen en el título que habilite para su desarrollo, mantener las aeronaves, instalaciones, sistemas y equipos utilizados en las actividades de aviación civil, de acuerdo con lo establecido en la normativa de aplicación y abstenerse de realizar actos que obstaculicen o alteren su normal funcionamiento, asegurar la continuidad en la prestación de los servicios que tengan la consideración de esenciales, adoptar las debidas medidas para garantizar la seguridad de los pasajeros y demás usuarios de los servicios aeronáuticos. Asimismo están obligados específicamente, en base al artículo 34, a ejercer las funciones y realizar las actividades sólo cuando se esté en posesión de un título habilitante, válido y eficaz para ello, a cumplir las condiciones, limitaciones y obligaciones establecidas en el propio título y en la normativa que lo regule, a exhibir su título habilitante siempre que le sea requerido por las autoridades aeronáuticas y sus agentes, promover su renovación cuando vaya a expirar su vigencia y reintegrarlo al órgano administrativo responsable de su otorgamiento siempre que sea legalmente procedente, atender en todo momento, con la diligencia y buena fe debidas, las responsabilidades derivadas del ejercicio de las funciones atribuidas o la realización de las actividades para las que esté autorizado y designado, y abstenerse de ejercer dichas funciones y de realizar tales actividades en caso de disminución de la capacidad física o psíquica requerida.

Legislación europea.

Establecidas y desarrolladas las funciones y competencias de la Agencia Europea de la seguridad aérea, como ya hemos señalado anteriormente en la parte segunda del libro primero, la seguridad aérea a la que remito y en especial al artículo 7 (pilotos) del Reglamento 216/2008 y su anexo II sobre requisitos esenciales para la autorización de pilotos, el legislador europeo, y a parte de los requisitos JAR-FCL cuenta ahora con el Reglamento 1178/2011, para sentar la nueva normativa sobre la parte FCL en su anexo I, en su anexo II, los requisitos de implementación para la conversión de licencias y habilitaciones nacionales para aviones y helicópteros, en su anexo III, los requisitos para la aceptación de licencias expedidas por o en nombre de terceros países, y en su anexo IV, la PARTE- MED (certificados médicos), modificado y completado por el Reglamento 290/2012, sin olvidar las instrucciones contenidas en el anexo III (requisitos de organización para las operaciones aéreas PARTE ORO), subparte FC

(tripulación de vuelo), subparte TC (tripulación técnica en operaciones HEMS, MHO O NVIS) del Reglamento 965/2012, y el Anexo III (Requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por aeronave), Subparte N (Tripulación de vuelo), OPS 1.940 hasta OPS 1.1985 con sus correspondientes apéndices (apéndice 1 y 2 del OPS 1.1985, apéndice 1 del OPS 1.945, apéndice 1 Y2 del OPS 1.965, apéndice 1 del OPS 1.968, apéndice 1 del OPS 1.978, apéndice 1 del OPS 1.980).

Legislación internacional.

La legislación internacional, se ocupa del comandante en el Convenio de Tokio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, de 14 de septiembre de 1963; concretamente, en su Capítulo III, De las Facultades del Comandante, las cuáles se entienden extendidas desde que una aeronave se encuentre en vuelo, considerándose tiempo de vuelo; desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque (artículo 5.2). Se regulan las facultades del Comandante en casos concretos sin detenerse el articulado en definir a qué figura se la considera como tal (Comandante), ni cuál es su rango ni sus funciones en general, de forma alguna.

Por su lado la OACI, en su Anexo 6, determina cuál es la tripulación de vuelo -que no será menor que la especificada en el manual de operaciones, incluyendo además del mínimo especificado en el manual de vuelo o en otros documentos relacionados con el certificado de aeronavegabilidad, los miembros de tripulación que sean necesarios según el tipo de avión empleado, el tipo de operación, y la duración del vuelo entre los puntos en que se releva la tripulación-.

Se compone de tres personas:

_Radio-operador: la tripulación de vuelo incluirá al menos una persona, titular de una licencia válida expedida o convalidada por el Estado de matrícula, por la que se autorice el manejo del tipo de equipo radiotransmisor que se emplee.

_Mecánico de A bordo: cuando en el tipo de avión exista un puesto a parte para dicho mecánico, la tripulación de vuelo incluirá, por lo menos un mecánico de a bordo asignado especialmente a dicho puesto, a menos que las funciones relacionadas con tal puesto puedan ser desempeñadas satisfactoriamente por otro miembro de la tripulación de vuelo, titular de la licencia de mecánico de a bordo, sin perjuicio del desempeño de las funciones normales.

_Navegante: La tripulación de vuelo incluirá por lo menos un miembro titular de licencia de navegante, en todos los vuelos, según se determine por el Estado del explotador, cuando dicha función necesaria para la seguridad del vuelo no pueda efectuarse en forma adecuada por los pilotos desde su puesto.

CAPÍTULO SEGUNDO. LA RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE DE A BORDO Y LA TRIPULACIÓN.

1. Responsabilidad civil y administrativa.

Se estableció la responsabilidad del Comandante junto con la de los demás miembros de la tripulación en el Real Decreto 220/2001, requisitos JAR- OPS 1, derogado por el Real Decreto 1952/2009, que remite al contenido del anexo III del Reglamento 3922/1991, actualizado mediante el Reglamento 859/2008, que trata de la tripulación de vuelo en el subcapítulo N (responsabilidades compartidas entre el operador y la tripulación de vuelo), completado por el Reglamento 965/2012²⁰¹, y por otro lado el Reglamento 1178/2011, actualmente es la norma de donde se inspiran las atribuciones y responsabilidades de los titulares de diferentes licencias para tripular diferentes aparatos aeronáuticos (aviones, helicópteros, etc.). Asimismo la Ley de seguridad aérea de 21/2003, de modo general indica, que la tripulación de vuelo como personal aeronáutico está obligado, tal y como hemos señalado anteriormente, para con el controlador aéreo, a cumplir con las obligaciones generales enumeradas en el artículo 33 y con las obligaciones específicas enumeradas en el artículo 34. La responsabilidad administrativa de las infracciones²⁰² por el incumplimiento de las obligaciones generales y específicas reguladas en el capítulo IV de la Ley de seguridad aérea, corresponde a las personas, físicas o jurídicas, sujetas al cumplimiento de las obligaciones de la seguridad de la aviación civil (artículo 52.a), al piloto de las infracciones relativas a la disciplina del tráfico aéreo en materia de ruido (artículo 52.d), en relación con las franjas horarias (artículo 52.f), etc.

2. Responsabilidad penal.

201 Reglamento 965/2012, Anexo IV, PARTE CAT/GAT.GEN.MPA 100, la responsabilidad de la tripulación.

202 Tipificadas en los artículos 43-50, de la Ley de seguridad aérea 21/2003.

En la actualidad, la única norma vigente que contempla los diferentes supuestos a través de los cuales el Comandante incurre en responsabilidad, es la LPPNA. Ésta, dado su carácter, realiza una regulación delictual sobre la base de delitos y faltas especiales de la navegación aérea. Estos delitos y faltas son los siguientes:

A) Delitos contra la seguridad de la aeronave:

_transmisión de datos equivocados o incompletos estando en un control de circulación aérea,

_quebrantamiento del plan de vuelo correspondiente o no presentación del mismo,

_realización de vuelos arriesgados o acrobáticos en espacio aéreo prohibido,

_sobrevuelo de aglomeraciones urbanas a una altura inferior a la de seguridad,

_iniciación de vuelo con sobrepeso.

B) Delitos contra el tráfico aéreo:

_sedición,

_abandono de la aeronave,

_prestación del servicio bajo los efectos del alcohol, narcóticos o estupefacientes,

_no abandono de la aeronave en último lugar en caso de peligro,

_embarque de municiones, explosivos, armas, gases tóxicos, sustancias inflamables o cualesquiera otras peligrosas.

C) Delitos contra el Derecho de gentes:

_denegación de auxilio.

D) Delitos de Abuso de autoridad y negligencia en el ejercicio de mando:

_maltratar de obra o causar de otro modo un perjuicio grave a un individuo de la tripulación,

_abandonar a cualquier miembro de la tripulación,

_no utilizar los medios a su alcance para reprimir cualquier acto de indisciplina si del mismo puede derivarse dificultad o perturbación para el servicio público, o peligro para la vida de las personas, la seguridad de la aeronave o del cargamento.

E) Delitos de falsedad:

_no llevar de forma regular las marcas de matrícula o la nacionalidad.

F) Delitos contra la propiedad:

_utilización ilegítima de la aeronave.

G) Delitos de imprevisión, imprudencia o impericia en el tráfico aéreo.

De las Faltas:

A) Contra la policía y seguridad de la navegación aérea:

- _navegar sin tener a bordo los aparatos y documentos reglamentarios,
- _incumplimiento de una orden de aterrizaje urgente,
- _entrada en espacio reglamentariamente reservado,
- _transporte de pasajeros en aeronave no autorizada para ello,
- _aterrizaje en aeropuertos o aeródromos no previstos ene. Plan de vuelo,
- aterrizaje forzoso sin aviso correspondiente.

B) Contra la policía de aeropuertos:

- _transporte de pasajeros sin cumplimiento de las normas reglamentarias de seguridad,
- _transporte de pasajeros en número mayor al de asientos existentes.

El Personal destinado al pilotaje y el personal destinado al servicio, se regulan de forma conjunta, se conocen como la tripulación de vuelo. Sus responsabilidades nacen en los siguientes supuestos:

A) Delitos contra el tráfico aéreo:

- _sedición,
- _abandono del servicio,
- _prestación del servicio bajo los efectos del alcohol, narcóticos o estupefacientes,
- _abandono de la aeronave en situación de peligro.
- _embarque de sustancias nocivas o peligrosas para las personas, el cargamento o la aeronave.

B) Delitos contra el derecho de gentes:

- _no comunicación de una situación de peligro.

C) Delitos contra la autoridad:

- _maltrato de obra a un superior,
- _intimidación o amenaza que atente contra la libertad de un superior,
- _ofensa de palabra, escrito o cualquiera otra forma a un superior en acto de servicio.

D) Abuso de autoridad y negligencia en el ejercicio de mando:

- _ofensa o vejación para con un pasajero.

E) Delitos contra la propiedad:

- _robo o hurto a bordo de la aeronave,
- _apropiación de todo o parte del cargamento de una aeronave.

De las faltas:

A) Contra la policía de aeropuertos:

- _inexactitud en la anotación de las indicaciones reglamentarias e libros a su cargo o en otros sistemas de registro reglamentariamente admitidos.

B) Otras faltas:

_falta de asistencia o puntualidad en la incorporación al servicio,

_arrojo de objetos desde la aeronave.

Asimismo como se ha señalado anteriormente, la Ley 21/2003 sobre seguridad aérea, tipifica cuantas infracciones por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en el Título IV en el título V, los artículos (43 a 50), de naturaleza a establecer la responsabilidad administrativa de los infractores, sin embargo no excluye las de otro orden a que hubiese lugar (artículo 53.1), cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta (artículo 53.4).

TÍTULO QUINTO. EL CONSTRUCTOR AERONÁUTICO Y SUS RESPONSABILIDADES.

CAPÍTULO PRIMERO. EL FABRICANTE AÉREO.

Legislación nacional.

Prescindiendo la LNA de una definición conceptual del término, el Capítulo VI De los Prototipos y Certificados de Aeronavegabilidad, regula la calificación de prototipos de aeronaves y motores según el que serán libres tanto su estudio como su iniciativa; al Ministerio corresponde después la inspección técnica y aprobación del prototipo (artículo 34)²⁰³; la construcción de éstos en serie (así como la construcción de sus accesorios específicos -debidamente autorizados- artículo 35); su certificación de aeronavegabilidad o documento que sirve para identificar técnicamente a una aeronave (artículo 36); la convalidación en España de los certificados extranjeros de aeronavegabilidad (artículo 37); y por último, las normas reglamentarias de desarrollo respecto al establecimiento de los requisitos y pruebas necesarios para la certificación a las que se remite el artículo 38.

203 Considerar también el Real Decreto 2876/1982 de 15 de octubre, por el que se regula el registro y el uso de aeronaves. La Orden 31/05/1982, por el que se aprueba el nuevo Reglamento para la construcción de aeronaves por aficionados modificado su artículo 18 mediante la orden FOM/646/2008 de 28 de febrero, sin olvidar la Ley de la propiedad industrial.

El legislador español en base a estos textos y sus compromisos comunitarios, aprueba el Real Decreto 660/2001²⁰⁴, para establecer e incluir la normativa JAR-21, en el ordenamiento jurídico español, y que trata de regular los requisitos y condiciones para la emisión y modificación de certificados de tipo para productos aeronáuticos (aeronaves, motores y hélices), la emisión de certificados y aprobaciones de aeronavegabilidad para productos aeronáuticos, así como para piezas e instrumentos destinados a ser instalados en aeronaves, la autorización de las entidades dedicadas a la producción y diseño de productos aeronáuticos y de piezas e instrumentos destinados a ser instalados en aeronaves, y la aceptación de la identificación de dichos productos, piezas e instrumentos (artículo 1), de los procedimientos relativos al otorgamiento o modificación de la aprobación de organizaciones dedicadas a la producción y diseño de productos aeronáuticos, piezas e instrumentos (artículo 5), etc.

Dadas las modificaciones que ha conocido la normativa JAR21, estudiadas en el capítulo de la seguridad operacional, desde la inclusión de los requisitos JAR-21 en el Reglamento 1702/2003, hasta su última modificación actual mediante el Reglamento 748/2012, es de destacar el artículo 2 (Aplicación de las reglas JAR-21) párrafo ñ, “La emisión de los certificados y las aprobaciones, autorizaciones y aceptaciones anteriores, cuando se refieran a productos, piezas e instrumentos importados y a cambios diseñados en un país cuya autoridad aeronáutica no sea miembro de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas se registrarán por lo dispuesto en la subparte N²⁰⁵ productos, piezas e instrumentos, y cambios diseñados en un país no JAA”, subparte N que aparece en la normativa europea como no aplicable, de momento excluida de aplicación, lo cual queda esta subparte de interés a considerar a la hora de averiguar las obligaciones y responsabilidades, iniciado cualquier procedimiento administrativo, judicial, etc.

Y por último, aprobada la Ley 21/2003 sobre seguridad aérea, el legislador español cuenta con el artículo 32 que establece la sujeción de las entidades dedicadas al diseño, producción y mantenimiento de las aeronaves y productos aeronáuticos al cumplimiento de las obligaciones por razones de seguridad enumeradas en el artículo 33 (obligaciones generales), y en el artículo 35 (obligaciones específicas).

Legislación comunitaria.

204 Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, por el que se regula la certificación de las aeronaves civiles y de los productos y piezas relacionados con ellas (B.O.E. nº 165, de 11/07/2001).

205 Dividida también en sub-subpartes: sub-subparte N-A (general), sub-subparte N-B (certificación de tipo de productos importados), sub-subparte N-D (cambios a los certificados de tipo), etc.

La primera “normativa” vino a través de la propuesta para una Directiva del Consejo relativa a una aproximación en las leyes, Reglamentos y disposiciones administrativas entre los estados Miembros en materia de responsabilidad por productos defectuosos, reformada el 26 de octubre de 1979²⁰⁶ y convertida en Directiva del Consejo el 25 de julio de 1985, lo más sobresaliente de la misma es la inclusión de “disposiciones sustantivas casi idénticas en los sistemas legales de las partes en materia de responsabilidad del fabricante por daños causados por sus productos”²⁰⁷.

Ya en tiempos más recientes, encontramos que las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas²⁰⁸ (en adelante JAA), han adoptado, entre otras, las reglas con las que se regula la certificación de las aeronaves civiles y los productos y piezas relacionados con ellas, mediante los requisitos JAR 21 elaborados en base de la aplicación del Reglamento 3922/1991, que prescriben:

- los requisitos de procedimiento para la emisión de certificado de tipo y cambios a esos certificados, la emisión de certificados de aeronavegabilidad normales, y la emisión de aprobaciones de aeronavegabilidad para exportar;
- los requisitos de procedimiento para la aprobación de ciertas piezas e instrumentos;
- los requisitos de procedimiento para la aprobación de organizaciones;
- las normas que rigen a los titulares de cualquier certificado;
- etc.

Creada la AESA, como bien hemos señalado en su capítulo, mediante el Reglamento 1592/2002, la Unión Europea hoy en día cuenta con el Reglamento 748/2012 refundido, que consolida los Reglamentos 1702/2003, el Reglamento 375/2007, y el Reglamento 1075/2008, especialmente su *ANEXO I: PARTE 21* (Certificación de aeronaves y productos, componentes y equipos relacionados, y de las organizaciones de diseño y producción), como fuente jurídica para la regulación de las obligaciones y responsabilidades de los fabricantes.

Legislación internacional.

206 Donde se incluyó el dolor como daño.

207 Vid. Santiago Areal Ludeña, *La Responsabilidad del Fabricante de Aeronaves en los EEUU*. Estudio de Derecho Internacional Privado. Ed. Dykinson, Madrid, 1997.

208 Joint Aviation Authorities; Organismo asociado a la Conferencia Europea de Aviación Civil e integrado por las autoridades nacionales de aviación civil de los estados europeos firmantes de los Acuerdos sobre la elaboración y puesta en práctica de los requisitos conjuntos de aviación (Chipre 1990).

Dentro de la regulación internacional, únicamente ha habido dos intentos de codificación, el primero fue el Convenio Europeo sobre responsabilidad del fabricante por sus productos, 27 de enero de 1977²⁰⁹, y el segundo, el Convenio de La Haya sobre derecho aplicable a la responsabilidad del fabricante, 1973²¹⁰. Fuera de ellos, no existe normativa en la materia por lo que las normas de conflicto internas son de capital importancia. La OACI, dictó varios Anexos técnicos denominados Normas y Métodos Recomendados Internacionales (artículo 37 del C. Ch). Dentro del título del epígrafe y al amparo de los artículos 31 y 33 del C. Ch, según los que “toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada”, la OACI elaboró el Anexo número 8, de Aeronavegabilidad, -Doc. 9051 sobre manual técnico de la aeronavegabilidad, Doc. 9760 manual de la aeronavegabilidad, Circular 95 sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad, etc. en ellos se abordan las diferentes partes, sistemas y componentes de la aeronave²¹¹.

CAPÍTULO SEGUNDO. LAS RESPONSABILIDADES.

1. Responsabilidad civil y administrativa.

La responsabilidad del fabricante viene contemplada en el punto 129 de las JAR-21, que por su claridad y brevedad ahora transcribimos:

“Todo fabricante de un producto, pieza o instrumento, que esté siendo fabricado debe:

209 No fue ratificado por ningún país.

210 Ratificado por Francia, la ex Yugoslavia, Luxemburgo, Holanda y Noruega.

211 Se divide en tres partes, la tercera de ella, contiene las siguientes materias:

_Generalidades: aplicación, número de grupos de motores, limitaciones, características que pueden comprometer la seguridad, pruebas de conformidad.

_Vuelo: generalidades, procedimientos, despegue, aterrizaje, cualidades de vuelo.

_Estructuras: generalidades, velocidades relativas, cargas de vuelo, cargas en tierra y en el agua, resistencia a la fatiga.

_Cálculo y construcción: ensayos de verificación, materiales, métodos de fabricación, protección, inspección, característica de proyecto.

_Motores: objeto, cálculo, construcción y funcionamiento, homologaciones, condiciones y limitaciones declaradas, ensayos.

_Sistema motopropulsor: normas aplicables, disposición y funcionamiento, vibración de la hélice, refrigeración, protección contra incendios.

_Instrumentos y equipo: instrumento y equipo necesario, instalación, equipo de seguridad, luces de navegación y luces anticollisión.

_Limitación de utilización de información: limitaciones referentes a la tripulación de vuelo, procedimientos e información de utilización, manual de vuelo del avión.

- a) poner cada producto, pieza o instrumento a disposición de la Autoridad para su inspección.
- b) Mantener en el lugar de fabricación los datos técnicos y planos necesarios para que la Autoridad determine si el producto es conforme a los datos de diseño aplicables.
- c) mantener el sistema de inspección de producción que asegure que cada productor es conforme a los datos de diseño aplicables y está en condiciones para operar con seguridad.
- d) suministrar asistencia al titular del Certificado de Tipo o Aprobación de Diseño respecto a cualquier acción de aeronavegabilidad continuada relacionada con los productos, piezas o instrumentos que hayan sido producidos.
- e) 1. Informar al titular del Certificado de Tipo o Aprobación de Diseño, de todos los casos en los que hayan sido entregados productos, piezas o instrumentos por la organización de producción y posteriormente se haya identificado que tengan desviaciones respecto de los datos de diseño aplicables, e investigar junto al titular del Certificado de Tipo o Aprobación de Diseño para identificar aquellas desviaciones que pudieran inducir a una condición insegura;
- 2. Informar a la Autoridad de las desviaciones identificadas de acuerdo con el subpárrafo e) 1 de este párrafo. Tales informes deberán realizarse de forma y modo aceptables para la Autoridad de acuerdo con JAR 21. 3 b). 2.
- 3. Cuando actúe como proveedor de otra organización de producción, informar también a esa otra organización.”

Por lo que se refiere a la responsabilidad, esta puede ser contractual o extracontractual. La responsabilidad contractual entre fabricante y comprador puede no existir en el caso de compraventa de aeronaves de segunda mano. En relación con las víctimas de un siniestro, el constructor responderá debido a varias causas:

- _por la construcción negligente de la aeronave o de alguno de sus componentes.
- _por el diseño negligente de la aeronave o de alguno de sus componentes,
- _por no advertir debidamente a la compañía aérea compradora, o a los usuarios de la aeronave, a cerca de las características de la aeronave o de sus componentes que ofrezcan o puedan ofrecer un peligro,
- _por no facilitar a la compañía compradora y a los usuarios, toda la información escrita y gráfica sobre el uso de la aeronave y cada uno de sus componentes,
- _por no ejercitar con debida diligencia su actuación como constructor aeronáutico.

Y por último, la Ley de seguridad aérea, para todos los agentes y personal aeronáutico citado en el artículo 32, les aplica el contenido del artículo 52 (responsables de las infracciones), artículo 43 y el artículo 44.

2. Responsabilidad penal.

Como bien es sabido, dentro del Derecho aeronáutico es la LPPNA la que se encarga de dar tipo a los diferentes actos susceptibles de ser considerados delitos o faltas, sin embargo, dentro de su articulado no hay precepto alguno dedicado a fijar o establecer la posible responsabilidad del fabricante. Allegándonos al Código Penal, encontramos un solo artículo, el 273 (de los delitos relativos a la propiedad industrial) que puede de forma alguna relacionarse con la materia que nos ocupa. El texto del mismo dice: “Será castigado... el que, con fines industriales o comerciales, sin consentimiento del titular de una patente o modelo de utilidad y con conocimiento de su registro, fabrique, importe, posea, utilice, ofrezca o introduzca en el comercio objetos amparados por tales derechos”, fuera de éste, otro, el artículo 263 relativo a los daños, también resulta interesante cuando preceptúa que “ el que causare daño en propiedad ajena no comprendido en otros Títulos de este Código, será castigado... atendidas la condición económica de la víctima y la cuantía del daño”; Como bien se observa, este párrafo ofrece múltiples viabilidades. No obstante lo anteriormente dicho, el fabricante responderá en los siguientes casos de error:

_errores de diseño: además de jugar un papel importante en los accidentes, pueden inducir a errores a la tripulación (lo que llevaría aparejado la utilización inadecuada de la aeronave y por tanto un grado elevado de riesgo), al equipo de mantenimiento y al equipo de montaje ²¹².

_errores de fabricación: son causados básicamente por una garantía de calidad inadecuada o una insuficiente información en los planos.

_errores de mantenimiento: montajes incorrectos, equivocadas diagnosis de defectos, olvido de herramientas u otros objetos en lugares peligrosos, equivocación en el tipo de fluidos en sistemas vitales, etc.

212 Dentro de este tipo de errores ponemos como ejemplo: estimación inadecuada de las diversas condiciones ambientales con la que puede encontrarse el avión durante su vida de servicio; falta de previsión al no separar de forma conveniente los sistemas críticos; protección inidónea de las sustancias inflamables con respecto a las fuentes de ignición, ubicación de determinados equipos próximos a fuentes contaminantes, por ejemplo, lavabos, cocina,...)

No hay que olvidar también el espíritu del artículo 53 de la Ley de seguridad aérea sobre la concurrencia de responsabilidades especialmente su párrafo 4 que trata de la probable tipificación y la constitución de los delitos, dando lugar a la suspensión de los procedimientos administrativos hasta tanto se dicte resolución judicial firme.

3. Jurisdicciones.

Como señaló el Catedrático Alfonso Luis Calvo Caravaca en su Prólogo de la Obra Maestra del Profesor Santiago Areal Ludeña “La responsabilidad del fabricante de aeronaves en los Estados Unidos”, el fabricante aeronáutico no se beneficia de ningún texto internacional que unifique su régimen jurídico, por lo tanto, son los ordenamientos nacionales los que suministran las posibles respuestas a las cuestiones que plantea el fondo del asunto tras el accidente. El derecho internacional privado muestra en este caso, y una vez más, la paradoja de la necesidad de cumplir una función internacional con medios fundamentalmente internos o estatales o, como se ha señalado, aparece como una disciplina jurídica “nacional por linaje, internacional por corazón o alma”.

Aparte de que los fabricantes de aeronaves son pocos, entre Estados Unidos y Europa concentran la fabricación de marcas de aviones más vendidos y utilizados por las compañías aéreas.

Se sienta la tesis de que el camino hacia una indemnización justa tras un accidente aéreo es el de demandar al fabricante responsable ante los tribunales estadounidenses, país en el que se encuentra la principal fuente experimental jurisdiccional sobre la materia. Este país y otros, (Alemania, Inglaterra y Francia), contienen en sus legislaciones y jurisdicciones amplia experiencia en relación con las acciones, demandas, contra los fabricantes aeronáuticos²¹³.

Dentro del Derecho Comparado y el derecho internacional privado es importante referirnos a la legislación estadounidense respecto del fabricante, normativa caracterizada por la multitud de teorías, la abundante doctrina, el empeño continuado en busca de las más variadas y diversas fórmulas jurídicas al respecto. En este sentido cabe destacar la obra del Maestro Santiago Areal Ludeña “La responsabilidad del Fabricante de Aeronaves en los Estados Unidos”. En este libro, que describe la normativa estadounidense al respecto, la responsabilidad del fabricante, cuáles son las teorías, la doctrina, la evolución... para este trabajo, son importantes las páginas dedicadas a la

213 Sobre este Capítulo consultar la obra ya citada del Profesor Santiago Areal Ludeña.

legislación de Estados Unidos como fuente básica y principal de la regulación de este agente aeronáutico.

TÍTULO SEXTO. OTROS AGENTES.

Los agentes de mantenimiento, despachadores de vuelo, agentes de meteorología, en general todo o aquello que es denominado según el artículo 32 como personal aeronáutico, es de interés tratarlos en este estudio puesto que son fundamentales en la actividad aérea, el agente de mantenimiento es un personal aeronáutico encargado de realizar las tareas de la seguridad de la aeronavegabilidad de las aeronaves según lo dispuesto en la parte M del JAR 21 y la subparte M del JAR-OPS.

El Real Decreto 284/2002²¹⁴ de 22 de marzo, en base al contenido del artículo 58²¹⁵ de la Ley de navegación aérea 48/1960, establece los requisitos que deben cumplir los agentes de mantenimiento para obtener y mantener en vigor sus licencias, así como sus atribuciones, los requisitos exigibles para ser designado certificador de mantenimiento de accidentes para una organización de mantenimiento aprobada, sus obligaciones. Se le atribuye al técnico de una licencia de mantenimiento cuando desempeñe sus funciones en una organización, realizar el mantenimiento para el que esté habilitado y que le haya sido encomendado por la organización, garantizar que este mantenimiento ha sido realizado cumpliendo los estándares y procedimientos aprobados. Y cuando desarrolla su actividad fuera de una organización realizar el mantenimiento de aviones sencillos no autorizados para realizar transporte aéreo comercial, emitir los certificados de puesta en servicio de estas aeronaves. El texto también trató las obligaciones de los titulares de una licencia de técnico o autorización de certificador de mantenimiento en el artículo 8.

A nivel internacional es de destacar el DOC9824- AN/450²¹⁶, desarrollado en base al DOC 9683 (human factors training manual), el anexo1²¹⁷ y el anexo 6²¹⁸ al C. Ch. Y en

214 Por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones de los técnicos de mantenimiento y personal certificador de mantenimiento de las aeronaves civiles (BOE, nº 82, de 05/04/2002).

215 Actualizado y modificado por la disposición adicional segunda de la ley 21/2003 sobre seguridad aérea.

216 En su versión en inglés “human factors guidelines for aircraft maintenance manual” 1 ed. 2003 ICAO.

217 CAP 4.2- mantenimiento de aeronaves (técnicos, ingenieros, mecánicos).

lo que interesa a la normativa europea, ver de la parte seguridad operacional aérea en el Derecho Europeo, Libro primero, Parte segunda, título primero, de este trabajo, el mantenimiento de la aeronavegabilidad y operaciones aéreas.

Las diferentes responsabilidades de este agente aeronáutico según la Ley de seguridad aérea son la misma que la de cualquier personal aeronáutico.

Para lo que es meteorología, y según el artículo 7 de la Ley de seguridad aérea, corresponde al Ministerio del medio ambiente el ejercicio de la autoridad meteorológica aeronáutica en el territorio español, a través de la Dirección general del instituto nacional de meteorología, la prestación de los servicios meteorológicos de observación, vigilancia, y predicción necesarios para contribuir a la seguridad regularidad y eficiencia del tránsito aéreo, la provisión a los usuarios aeronáuticos de la información meteorología necesaria para el desempeño de sus funciones. La responsabilidad de este agente se rige como a la de los agentes administrativos estudiada anteriormente.

Ante el silencio legislativo, en la determinación de los responsables de los accidentes e incidentes, en la averiguación de las verdaderas causas de los accidentes aéreos,... ¿qué opinión y visión tiene la institución del seguro sobre esta materia respecto al arsenal jurídico-técnico que regula la actividad aérea, y como trabaja para garantizar y asegurar los daños y riesgos aéreos?

PARTE SEGUNDA. LA COBERTURA DE LOS RIESGOS AERONÁUTICOS Y LOS SEGUROS DE AVIACIÓN CIVIL.

A falta de información directamente relacionada con la gestión administrativa de los seguros de aviación, tanto en la Dirección General de Aviación Civil, como en la dirección General de Seguros, en la Asociación Internacional de Transporte Aéreo y la Organización Internacional de Aviación Civil, es muy difícil preparar un estudio completo sobre esta rama de Derecho Aéreo. Cuando los especialistas de esta materia, tratan de desarrollar un estudio sobre seguros de aviación, en sus publicaciones se limitan a describir su historia, nacimiento, motivos, objetivos, lo relacionan con los

218 PARTE I, CAP 8.3. Programas de mantenimiento. CAP 8.7- aprobación de una organización de mantenimiento. PARTE III, CAP 6.3. Programas de mantenimiento.

convenios existentes que regulan la responsabilidad de las compañías aéreas, la responsabilidad del fabricante, llamando la atención el hecho de que no existe ningún estudio o trabajo que pueda responder a todas las cuestiones que pudiera plantear un estudiante de derecho, un agente relacionado directa o indirectamente con la actividad aeronáutica, los agentes de la administración de justicia, las autoridades aeronáuticas, las familias y las víctimas de las catástrofes aéreas, etc. Este es el motivo que me empuja a realizar este estudio, cuyo fin no es otro que el de intentar, en base a la documentación que a mi alcance se encuentra, preparar un recopilatorio jurídico sobre esta materia extrayendo lo fundamental de su regulación tanto a nivel internacional, cuanto comunitario, como de los textos internos de algunos países reconocidos internacionalmente por su capacidad de dar cobertura a los riesgos aéreos -grandes riesgos como veremos en adelante.

Hoy en día ninguna aeronave puede sobrevolar cualquier espacio sin autorización previa. Para conseguir dicha autorización, entre otros requisitos exigidos por las autoridades competentes, es necesario presentar una póliza de seguro que cubra varias responsabilidades, responsabilidades sobre las que las autoridades aeronáuticas, en su normativa, no especifican las líneas base que deben aportar dichas pólizas de seguro, limitándose únicamente a regular, lo que dependiendo de la actividad aeronáutica de que se trate, debe ser cubierto por un seguro, el cual puede ser, o no, admitido, según los criterios (desconocidos), de la dirección general de la aviación civil. Cuestiones éstas que van a ser estudiadas, en adelante, dentro de la legislación aeronáutica vigente en España.

Sin hacer mayor énfasis en la historia²¹⁹ de la actividad aeronáutica civil, una organización internacional de la aviación civil fue creada por el C. Ch. de 1944, teniendo como fin el de fomentar una aviación cada día más segura, rápida, económica e internacional. Vemos que dentro de la normativa reguladora del derecho aeronáutico no existía tratamiento directo alguno relativo a la materia de los seguros aéreos²²⁰, ni en el C. Ch., ni en sus anexos, hasta que tuvieron lugar los acontecimientos del 11 de septiembre del 2001, donde se comenzó a tratar, dentro de la sede de la organización (ICAO), el estudio de los seguros de aviación por riesgos de guerra y terrorismo,

219 Vid Luis Tapia Salinas "Derecho Aeronáutico", editorial Bosch, Barcelona 1993; CAP XXI. "Los seguros aeronáuticos", p521-553.

220 Excepto lo establecido en el Convenio de París de 1919, derogado, y la obligatoriedad de contratar seguros que cubran las responsabilidades citadas en los convenios internacionales sobre transporte.

proyecto que ha llevado la Unión Europea, mediante el Reglamento 785/2004, a establecer el seguro de responsabilidad por algunos riesgos de guerra y por ende, en lo que al ordenamiento jurídico español se refiere, su asimilación al ordenamiento a través del Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, a cuyo estudio nos dedicaremos más adelante.

La diversidad de convenios, directrices, leyes, decretos... dictados en materia de Derecho Aéreo, no se encuentra respecto a las normas, baremos, criterios específicos referentes a cualquier aspecto de la actividad aérea, riesgos existentes, condiciones mínimas necesarias,... recogidas por los seguros aéreos.

De todo ello, la pregunta que nos viene a la mente es saber ¿a qué organismo corresponde establecer la valoración de los diferentes aspectos de carácter, financiero, técnico, administrativo? ¿A la Dirección General de Aviación Civil, a la Dirección General de Seguros, o, a las reglas rectoras de la libre contratación? De éstas y otras cuestiones nos ocuparemos en adelante.

Dada la complejidad que supone estudiar los seguros aeronáuticos en unas pocas palabras, esta parte del trabajo tratará de reseñar, dar a conocer, todo lo realizado en este campo mediante una recopilación de los textos reguladores de la materia a nivel nacional, internacional y comunitario.

TITULO PRIMERO. EL ESTABLECIMIENTO DE LAS GARANTÍAS Y DE LOS SEGUROS EN LAS ACTIVIDADES AÉREAS.

Dentro del Derecho Aéreo, constituye una importante rama de conocimiento tanto en lo jurídico como en lo práctico, el Seguro Aéreo y sus Garantías.

Una vez sentado el principio por el que se reputa obligatoria la contratación de un seguro para la cobertura de los perjuicios, en diferentes ámbitos, que la aeronave pueda ocasionar, y sobre todo, dada su magnitud catastrófica por lo que a la experiencia se refiere, resulta imprescindible un conocimiento en profundidad del mismo, no sólo para quien se dedique al estudio de la rama del Derecho Aéreo, sino también para todas aquellas personas que deseen hacer de la aviación o de cualquier ámbito relacionado con ella, su ámbito de actividad.

El seguro aéreo ha sido objeto de regulación a todos los niveles, nacional, internacional y comunitaria. Por ello, en esta primera parte y para este primer epígrafe, hemos elegido este título con el fin de dedicarnos, en este Capítulo, a reseñar todas las normas jurídicas existentes en la legislación vigente a nivel tanto interno, como comunitario e internacional.

1. El ordenamiento jurídico internacional.

Dentro de la legislación internacional son bastante menos los textos reguladores de la materia, si bien, hay que decir, que a partir de los atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en New York, Estados Unidos, la situación mundial aseguradora sufrió una situación dramática en lo que a cobertura aseguradora se refiere, en tanto que los seguros para riesgos de guerra y terrorismo fueron eliminados prácticamente de entre las coberturas ofrecidas por las compañías aseguradoras, lo que dio lugar a un descubierto en las compañías aéreas respecto de sus potenciales riesgos que les impedía ejercitar con normalidad su actividad. Consecuencia de ello, y a pesar de que cada país optó por adoptar medidas diversas a fin de cubrir tales riesgos en orden al mantenimiento de la actividad aérea, creemos que está pendiente una nueva regulación a nivel internacional de esta materia, “tocada” de forma evidente a partir de tales atentados.

Dentro de la normativa internacional, únicamente encontramos dos textos en los que podemos hallar regulación expresa relativa a los seguros aeronáuticos:

_El Convenio referente a la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por la aeronave a terceros en la superficie, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952.

_El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999.

A continuación, respecto de los seguros aéreos su contenido es el siguiente:

Convenio Referente a la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Daños Causados por la Aeronave a Terceros en la Superficie, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952²²¹.

Dentro de este texto, el seguro aeronáutico aparece recogido en el Capítulo III, sobre garantías de responsabilidad del operador. El capítulo consta de cuatro artículos, del 15 al 18, contenido de los cuales a continuación transcribimos:

221 Sometido actualmente a reforma en el seno de la OACI.

—“Artículo 15: 1. Los estados contratantes pueden exigir que el operador de una aeronave matriculada en otro Estado contratante esté asegurado con respecto a su responsabilidad por los daños reparables, que se causen en el territorio de dichos estados, hasta los límites que corresponderán según el artículo 11²²²”.

2. a) El seguro será considerado como satisfactorio si se conforma a las disposiciones del presente convenio y ha sido contratado con un asegurador autorizado a tal efecto conforme a las leyes del Estado de matrícula de la aeronave o en el que el asegurador tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios, y cuya solvencia haya sido comprobada por el Estado respectivo.

b) Si en el Estado que exija un seguro conforma al párrafo 1 de este artículo se ha dictado una sentencia definitiva y no se ha cumplido mediante pago en la moneda de dicho país, los estados contratantes pueden negarse a aceptar como solvente al asegurador hasta que el mencionado pago, si se ha reclamado, sea efectuado.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Estado sobrevolado podrá negarse a considerar satisfactorio el seguro contratado por un asegurador que no esté autorizado en un Estado contratante.

4. En vez del seguro, cualquiera de las siguientes garantías será considerada satisfactoria si cumple los requisitos señalados en el artículo 17:

a) Un depósito en efectivo constituido en una caja pública o en un banco autorizado en el Estado contratante de la matrícula de la aeronave.

b) Una fianza otorgada por un banco autorizado para este fin por el Estado contratante de la matrícula de la aeronave, y cuya solvencia haya sido probada por dicho Estado.

c) Una garantía del Estado contratante donde esté matriculada la aeronave si dicho Estado se compromete a no invocar inmunidad en cualquier acción entablada con respecto a dicha garantía.

222“Artículo 11.1. La cuantía de la indemnización por los daños reparables según el artículo 1, a cargo del conjunto de personas responsables de acuerdo con el presente Convenio, no excederá por aeronave y accidente, de: a) 500.000 francos para las aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kg; b) 500.000 francos más 400 francos por kg Para aeronaves que pesen más de 1000 y no excedan de 6000 kg; c) 2.500.000 francos más 250 francos por kg Que pase de 6000 kg y no excedan de 20.000kg; d) 6.000.000 de francos más 150 francos por kg que pase de los 20.000 kg para aeronaves que pesen más de 20.000 kg y no excedan de 50.000 kg; e) 10.000.000 de francos más 100 francos por kg que pase de los 50.000 kg, para aeronaves que pesen más de 50.000 kg. 2. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 500.000 francos por persona fallecida o lesionada. 3. Por peso se entiende el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de navegabilidad, excluyendo el efecto del gas ascensional cuando lo use. 4. Las sumas en francos se refieren a una unidad de moneda consistente en 65 miligramos de oro con ley de 900 milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos”.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 6 del presente artículo, el Estado sobrevolado también podrá exigir que la aeronave lleve consigo un documento expedido por el asegurador en el que se haga constar que el seguro ha sido contratado de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio y se especifique la persona cuya responsabilidad cubre tal seguro, acompañado de un certificado, expedido por las autoridades competentes del Estado de matrícula de la aeronave o del Estado donde el asegurador tenga su domicilio o la sede principal de negocios, declarando que se ha comprobado la solvencia económica del asegurador. Si se ha constituido otra garantía conforme al párrafo 4 del presente artículo, se expedirá un certificado al respecto por la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave.

6. La aeronave no necesitará llevar los documento a que se refiere el párrafo 5 del presente artículo, si se ha entregado una copia legalizada a la autoridad competente designada por el Estado sobrevolado o a la Organización Internacional de Aviación Civil si ésta acepta este cometido en cuyo caso enviará un duplicado a los estados contratantes.

7. a) Si el estado sobrevolado tuviera razones fundadas para dudar de la solvencia del asegurador o del banco que haya prestado una fianza conforme al párrafo 4 del presente artículo, puede exigir pruebas adicionales de tal solvencia y, si surge alguna cuestión respecto al valor de dichas pruebas, se someterá la controversia, a petición de uno de los estados, a un Tribunal arbitral, que será el consejo de la OACI o cualquier otro designado por acuerdo de las partes.

b) hasta que dicho Tribunal emita su fallo, el seguro o la garantía tendrá validez provisional en el Estado sobrevolado.

8. Cualquier requisito impuesto de acuerdo con el presente artículo será notificado al secretario general de la OACI, quien lo comunicará a los estados contratantes.

9. A los efectos de este artículo, el término “asegurador” comprende un grupo de aseguradores y, a los fines del párrafo 5 de este artículo, la expresión “Autoridades competentes de un Estado” incluye a las autoridades correspondientes de la subdivisión política de jerarquía superior de tal Estado que reglamenten las actividades del seguro.”

—”Artículo 16: 1. El asegurador y quienes garanticen, conforme al artículo 15, la responsabilidad del operador, solamente podrán oponer a las reclamaciones basadas en la aplicación de este Convenio, además de las excepciones que correspondan al operador y la de falsedad, las siguientes excepciones:

a) que el daño ha ocurrido después de que el seguro o la garantía hayan dejado de estar en vigor, sin embargo, si su plazo expira durante un vuelo, subsistirán hasta el primer aterrizaje incluido en el plan de vuelo, pero sin exceder de veinticuatro horas; si dejan de estar en vigor por una razón distinta de la expiración del plazo por el que fueron constituidas o cambio del operador, subsistirán hasta quince días después de la notificación a la Autoridad del Estado que certificó la solvencia del asegurador que la garantía ha dejado de surtir efecto o hasta que se retire el certificado que se haya exigido en virtud de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 15, si ello tiene lugar antes de que transcurran los quince días mencionados.

b) que el daño ha ocurrido fuera de los límites territoriales previstos en el seguro o la garantía, salvo que el vuelo, fuera de tales límites, se deba a fuerza mayor, asistencia justificada o a una falta de pilotaje, de conducción o navegación.

2. Si el seguro o la garantía cesan de estar en vigor por causa distinta de la expiración del plazo, el estado que expida el certificado previsto en el párrafo 5 del artículo 15 lo notificará, tan pronto como sea posible, a los demás estados contratantes.

3. Cuando se exija un certificado de seguro o garantía de acuerdo con el párrafo 5 del artículo 15 y cambie la persona del operador durante el período de validez del seguro o garantía, éstos cubrirán la responsabilidad en que incurra, de acuerdo con el presente Convenio, el nuevo operador, salvo que sea un usuario ilegítimo o ya esté cubierto por otro seguro o garantía, pero no por más de quince días a partir de la fecha en que el asegurador o fiador notifique a la autoridad que expidió el certificado que tal seguro o garantía ha dejado de surtir efecto, o hasta que se retire el certificado, si ello tiene lugar antes de que venza dicho plazo.

4. La subsistencia del seguro o garantía con arreglo al párrafo 1 de este artículo surtirá efectos solamente en beneficio de la persona que sufra los daños.

5. Sin perjuicio de la acción que directamente pueda ejercitar en virtud de la ley aplicable al contrato de seguro o de garantía, el tercero perjudicado pueda intentar la acción directamente contra el asegurador o quien haya prestado la garantía solamente en los siguientes casos:

a) Cuando el seguro o garantía continúen en vigor con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 1, a) y b) de este artículo.

b) quiebra del operador.

6. En caso de acción directa intentada por la persona que sufra los daños, el asegurador o quien preste la garantía no podrá, aparte de las excepciones previstas en el número 1

del presente artículo, prevalecerse de ninguna causa de nulidad o de rescisión retroactiva.

7. Las disposiciones del presente artículo no prejuzgan si el asegurador o el fiador tiene derecho a repetir contra otra persona.”

—”Artículo 17: 1. La garantía prestada en la forma prevista en el párrafo 4 del artículo 15 deberá estar afectada especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones en virtud de las disposiciones del presente Convenio.

2. En el caso de un operador de una sola aeronave, la garantía será suficiente si su importe es igual al límite aplicable conforme a las disposiciones del artículo 11. Si se trata de un operador de varias aeronaves, el importe de la garantía será igual, por lo menos, a la suma de los límites aplicables a las dos aeronaves sujetas a los límites más elevados.

3. Tan pronto como se notifique al operador una reclamación, la garantía se aumentará hasta una suma total equivalente:

- a) el importe de la garantía requerida por el párrafo 2 del presente artículo; y
- b) el importe de la reclamación, sin que se exceda el límite de responsabilidad aplicable.

La garantía así aumentada se mantendrá hasta que la reclamación sea resuelta.”

—”Artículo 18: Las cantidades adeudadas al operador por el asegurador quedan exentas de embargo y ejecución por los acreedores del operador hasta que haya sido satisfechas las reclamaciones de las personas que sufran los daños con sujeción a este Convenio”.

Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999²²³.

Este último convenio internacional firmado sobre transporte aéreo, hace referencia en su artículo 50, titulado explícitamente Seguro, a la obligación por parte de los estados contratantes, de exigir a sus transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad. De otro lado, el estado parte hacia el cual el transportista explota sus servicios, podrá exigir al mismo, pruebas de que mantiene un seguro adecuado.

Del contenido arriba descrito se observan (dentro del primer Convenio), por comparación con la legislación interna, dos puntos no regulados por la misma:

— La existencia de garantías supletorias de seguro, las cuáles, en el caso de la Comunidad, sólo sirven para aeronaves de terceros estados ajenos a la Unión y partes de este Convenio.

²²³ Los límites de responsabilidad se revisan según el factor de inflación.

_ Los supuestos en los que el asegurador y quienes garanticen la responsabilidad del operador, pueden oponerle excepciones a las reclamaciones basadas en la aplicación de este Convenio, además de las excepciones que correspondan al operador y la de falsedad.

1. El ordenamiento jurídico comunitario.

La normativa comunitaria ha dedicado varios textos a recoger la materia. Dentro de la materia que nos ocupa, el contenido de cada uno de ellos es el siguiente:

Reglamento 2407/92²²⁴, del Consejo, 23/ 06/ 1992, sobre la Concesión de Licencias a compañías aéreas.

En este Reglamento, considerando que es importante establecer una política de transporte aéreo para el mercado interior, en la que, a fin de garantizar un servicio fiable y adecuado, las compañías aéreas deben operar en todo momento con una sólida base aseguradora contra los riesgos por responsabilidad en aras de la protección de usuarios y demás partes interesadas, por un lado el artículo 7 observa la obligación, por parte de las compañías aéreas, de contraer “seguros que cubran su responsabilidad en casos de accidentes, en particular con respecto a los pasajeros, equipaje, carga, correo y terceros”; Y por otro lado los anexos A, B y C, requieren, respecto de la información que debe facilitarse desde el punto de vista de la capacidad financiera al presentar la primera solicitud de licencia, para la evaluación permanente de la capacidad financiera de los titulares de licencias que tengan previsto efectuar una modificación de sus estructuras o de sus actividades, que tenga una incidencia importante en su situación financiera; y para la evaluación permanente de la capacidad financiera de los titulares de licencias existentes, requieren los gastos e ingresos realizados y previstos para conceptos como el de seguros (entre otros, tarifas, salarios, amortización).

Reglamento 2408/92²²⁵, del Consejo, 23/07/1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las Rutas Aéreas Intracomunitarias.

Este Reglamento referido al acceso a las rutas dentro de la Comunidad para los servicios aéreos regulares y no regulares, prevé para aquellas situaciones en las que una

224 Derogado por el artículo 27 del Reglamento 1008/2008 de 24/09/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la comunidad D.O.L 293/3 de 31/10/2008, que introduce la condición del seguro según lo dispuesto en el Reglamento 785/2004 en adelante estudiaremos.

225 Derogado por el artículo 27 del Reglamento 1008/2008 de 24/09/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la comunidad D.O.L 293/3 de 31/10/2008, que introduce la condición del seguro según lo dispuesto en el Reglamento 785/2004 en adelante estudiaremos (ibídem).

región periférica o en desarrollo, o una ruta de baja densidad de tráfico que sirva un aeropuerto regional de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico de la región en la que está situado el aeropuerto, en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos regulares que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios, que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial, cuando otros modos de transporte no puedan asegurar un servicio adecuado e ininterrumpido, los estados miembros podrán incluir en la obligación de servicio público que cualquier compañía aérea que se proponga prestar servicios en dicha ruta, deposite una garantía en concepto de continuidad en la explotación de dicha ruta durante un período determinado (artículo 4. 1. a y c).

Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al Acceso al Mercado de Asistencia en Tierra en los Aeropuertos de la Comunidad.

En este texto el artículo 14.1 recoge que “los estados miembros supeditarán la actividad de un agente de asistencia en tierra o de un usuario que practique la autoasistencia en un aeropuerto, a la obtención de una autorización expedida por una autoridad pública independiente de la entidad gestora de dicho aeropuerto. Los criterios de concesión de la autorización deberán referirse a la buena situación económica, a la existencia de una cobertura suficiente en materia de seguros, y a la seguridad o a la protección de las instalaciones, las aeronaves, los equipos o las personas, así como a la protección del medioambiente y el respeto de la legislación social aplicable”.

Reglamento (CE) 2027/97²²⁶, del Consejo de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje.

El artículo 3 .1 b) establece que “la obligación de seguro contemplada en el artículo 7 del Reglamento (CEE) 2407/92, se entenderá como que las compañías aéreas comunitarias deberán estar aseguradas hasta el límite de la responsabilidad establecida con arreglo al apartado 2, y ulteriormente hasta un límite razonable (el apartado 2 establece un importe equivalente en ecus (o euros) a 100.000 DEG).

226 Modificado por el Reglamento 889/2002 que Sustituye el artículo 3 como sigue: 1. La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad. 2. La obligación de seguro contemplada en el artículo 7 del Reglamento (CEE) n2407/92 en lo que se refiere a la responsabilidad por los pasajeros implica que las compañías aéreas comunitarias deberán estar aseguradas hasta un nivel adecuado para garantizar que todas las personas con derecho a indemnización reciban el importe íntegro a que tienen derecho conforme al presente Reglamento.

Reglamento (CE) n° 785/2004²²⁷ del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos.

La exposición de motivos n° 4 indica en su Comunicación de 10 de octubre de 2001, 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. La Exposición de motivos n° 16, indica que 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. La Exposición n° 18 indica con respecto al sobrevuelo 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 sobrevuela puede, de conformidad con el Derecho internacional, solicitar pruebas del cumplimiento de los requisitos de seguro del presente reglamento, por ejemplo efectuando controles aleatorios.

Pasando al articulado, vemos:

—“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.

227 Modificado por el Reglamento n° 1137/2008 (22/10/2008).

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

—”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 comerciales²²⁸.

3. Con respecto a la responsabilidad por la carga, la cobertura mínima del seguro será de 17 DEG por kilogramo en las operaciones comerciales²²⁹.

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.

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.”

—”Artículo 7: Seguro de responsabilidad con respecto a terceros

228 A partir de abril 2010, se ha aumentado la cantidad a 1131 DEG en base del Reglamento (UE) n° 285/2010 de la Comisión, de 6 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. Art 1”El artículo 6, apartados 2, del Reglamento (CE) n° 785/2004 se sustituye por el texto siguiente: 2. Con respecto a la responsabilidad por el equipaje, la cobertura mínima del seguro será de 1131 DEG por pasajero en las operaciones comerciales.”

229 A partir de abril 2010, se ha aumentado la cantidad a 19 DEG por kg en base del Reglamento (UE) n° 285/2010 de la Comisión, de 6 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. Art. 1”El artículo 6, apartados 3, del Reglamento (CE) no 785/2004 se sustituye por el texto siguiente: 3. Con respecto a la responsabilidad por la carga, la cobertura mínima del seguro será de 19 DEG por kilogramo en las operaciones comerciales.”

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

Categoría	MTOM masa máxima de despegue	SEGURO MINIMO (MILLONES - D.E.G) Derechos Especiales de Giro
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.

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.”

Reglamento 2096/2005(20/12/2005), por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de los servicios de navegación aérea.

En su anexo1 (requisitos generales para la prestación de servicios de navegación aérea), inciso7 (responsabilidad y cobertura de seguros) se establece que:

“El proveedor de servicios de navegación aérea dispondrá de una cobertura adecuada frente a responsabilidades en que pudiera incurrir que se derive de la legislación aplicable. El método empleado para garantizar la cobertura será adecuado a los posibles daños y perjuicios, teniendo en cuenta la situación jurídica del proveedor de servicios de navegación aérea y el nivel de cobertura de los seguros comerciales disponibles. El

proveedor de servicios de navegación aérea que recurra a los servicios de otro proveedor de servicios de navegación aérea garantizará que los acuerdos cubran el reparto de responsabilidades entre ellos.

Este Reglamento será sustituido por el Reglamento de ejecución (UE) n° 1035/2011, de la Comisión de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, se modifican los Reglamentos (CE) n° 482/2008, y (UE) n° 691/2010 (D.O. L 271/23, 18.10.2011), y su artículo 12 deroga el Reglamento 2096/2005, y conserva el contenido del inciso 7 (responsabilidad y cobertura de seguros del anexo 1 citado en el Reglamento 2096/2005).

Reglamento (CE) n° 1361/2008 del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 219/2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR).

En su anexo único los Estatutos de la empresa común se modifican como sigue:

“10) El artículo 21 se sustituye por el texto siguiente:

Artículo 21 (Seguros): El director ejecutivo propondrá al consejo de administración la suscripción de los seguros que considere necesarios, y la empresa común suscribirá los que el consejo de administración le indique.”

Reglamento (CE) n° 71/2008 del Consejo, de 20 de diciembre de 2007, por el que se crea la Empresa Común Clean Sky.

En su anexo I (estatutos de la empresa común Clean Sky), artículo 21 (Responsabilidad de los miembros y seguros):

- “1. Los miembros no serán responsables de las deudas de la empresa común Clean Sky.
2. La Empresa Común Clean Sky suscribirá y mantendrá los seguros pertinentes.”

Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010.

En su artículo 24 (Responsabilidad): “El Gestor de la Red deberá adoptar las medidas necesarias para cubrir la responsabilidad derivada de la ejecución de sus tareas. El método empleado al efecto deberá ser acorde con las pérdidas y daños potenciales en cuestión, teniendo en cuenta la situación jurídica del Gestor de la Red y el nivel de cobertura de los seguros comerciales disponibles.”

2. El ordenamiento jurídico español.

El estudio de la normativa existente en este nivel vamos a realizarlo por orden cronológico si bien comenzaremos con la Ley primera, el orden de estudio será el siguiente:

- _ Ley 48/1960 de 21 de julio sobre Navegación Aérea.
- _ Decreto 27 de abril de 1956 sobre Navegación Aérea y Regulación del Tráfico Privado.
- _ Decreto 13/3/1969, sobre Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves.
- _ Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro
- _ Resolución de 25 de noviembre de 1993, del Consejo Superior de Deportes por el que se regulan los Deportes Aéreos y los Estatutos de la Federación Española.
- _ Ley 30/1995 de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.
- _ Orden de 12 de marzo de 1998, por la que se establecen las normas para la Concesión y el Mantenimiento de Licencias de Explotación a las compañías aéreas.
- _ Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio por el que se regula la Prestación de los Servicios Aeroportuarios de Asistencia en Tierra.
- _ Real Decreto 37/ 2001 de 19 de enero.
- _ Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- _ Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países.
- _ Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles. (BOE nº 16, Martes 19 de enero de 2010).

Ley 48/1960 de 21 de julio sobre Navegación Aérea.

La Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, dedica su Capítulo XIV a los Seguros Aéreos. No obstante y aparte estas normas especificadas en la ley sobre los seguros aéreos, son varios los artículos que podemos mencionar y que configuran, en cierta medida, el marco jurídico a los mismos aplicable. De esta forma, el artículo 5 dice que “se estará a las leyes o disposiciones vigentes de carácter común”. Por su parte el artículo 90, para el caso de aeronaves extranjeras, especifica que “ninguna aeronave extranjera será autorizada para volar sobre territorio español sin tener garantizadas suficientemente las responsabilidades que puedan contraer por el sobrevuelo o por los

contratos de transporte con sujeción a la ley española”, lo que supone una obligación sine qua non respecto del seguro aéreo, obligación remarcada por lo recogido en el artículo 128 a tenor del cual “no se autorizará la circulación por el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie. Estos seguros podrán sustituirse por una garantía constituida mediante depósito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado”.

En relación con las aeronaves españolas²³⁰, resulta de difícil comprensión después de quedar sentada, en el artículo 126, la obligatoriedad del seguro aéreo lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 80 que exige, a fin de obtener autorización para tráfico no regular por parte del Ministerio del Aire, el depósito de una fianza²³¹, determinada ésta según cada caso por la Dirección General de Aviación Civil.

La regulación subsiguiente (artículo 126 y 127), sienta como obligatorios los seguros referidos a:

- _Pasajeros,
- _Daños a terceros, causados en vuelo, en agua o en tierra,
- _aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas,
- _aeronaves objeto de hipoteca,
- _mercancías,
- _flete.

Como última anotación, la Disposición Final 3ª establece la exclusión del Seguro Obligatorio de Viajeros, de las empresas de transporte aéreo que acrediten tener constituido el correspondiente Seguro de Viajeros conforme al artículo 127, deduciéndose en este supuesto, del precio del billete, en el transporte aéreo nacional, el importe de la prima del indicado Seguro Obligatorio.

Decreto 27 de abril de 1956, sobre Navegación Aérea y Regulación del Tráfico Privado.

Destacar de este Decreto su artículo 3.b), según el que “Los documentos que acrediten el concierto de los correspondientes seguros que cubran los daños contra terceros y los

230 Vid. artículo 74 según el que “Los concesionarios habrán de ser españoles, poseer medios económicos y técnicos suficientes y asegurar con garantía bastante, el pago de las responsabilidades que se originen con ocasión de los servicios durante el tiempo de la concesión”.

231 Artículo 80.3ª: “Depositar una fianza cuya cuantía se determinará en cada caso por la Dirección General de Aviación Civil”.

riesgos aeronáuticos de sus productores, navegantes o no, que estén afectos a la técnica de vuelo”.

Decreto 13/3/1969, sobre Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves.

Respecto a la inscripción de una aeronave en el correspondiente Registro de Matrícula de Aeronaves, su artículo 17.2 señala, aparte otros documentos, en su apartado g), “aquellos seguros a que esté sujeta la aeronave”.

Resolución de 25 de noviembre de 1993, del Consejo Superior de Deportes, por el que se regulan los Deportes Aéreos y los Estatutos de la Federación Española.

Realizada esta resolución a efectos, entre otros, de regulación para la concesión de licencias deportivas (Título IV), el artículo 28 establece la necesidad de que éstas reflejen “cuatro conceptos económicos” entre ellos: el seguro de responsabilidad civil y el seguro obligatorio a que se refiere el artículo 59.2 de la Ley del Deporte.

Orden de 12 de marzo de 1998, por la que se establecen las normas para la Concesión y el Mantenimiento de Licencias de Explotación a las compañías aéreas.

A efectos de este trabajo, resultan de interés el inciso tercero de la exposición de motivos y el artículo 5 párrafo 2.b). Según cada uno, esta Orden establece en primer lugar la supresión del requisito previo de constitución de una fianza para la obtención de una licencia de explotación por parte de una compañía aérea, y en segundo lugar, el artículo 5.2.b), omite hablar de fianza refiriéndose directamente a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, respecto a pasajeros, equipaje, carga, correo y daños a terceros.

Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio por el que se regula la Prestación de los Servicios Aeroportuarios de Asistencia en Tierra.

Este Real Decreto, respecto a las aeronaves, para obtener una autorización que habilite la prestación de estos servicios de asistencia en tierra, establece la obligatoriedad de tener suscrita una póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra los riesgos derivados de la actividad desarrollada, hasta un importe que se determinará en cada aeropuerto, en función de los servicios a prestar, con un mínimo de 500.000 pesetas (artículo 10.2.b).

Real Decreto 37/2001 de 19 de enero, 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.

El artículo 2, sobre Indemnizaciones relativas a los ocupantes de vuelos que no constituyen transporte, establece que “las entidades dedicadas a la formación de pilotos y las entidades que realizan vuelos de iniciación o panorámicos, cuando éstos no suponen transporte, al tener un ámbito local con salida y llegada en el mismo aeropuerto, serán responsables de los daños corporales que se ocasionen, respectivamente, a los alumnos con tarjeta de alumno piloto expedida por la Dirección General de Aviación Civil o a los ocupantes que no formen parte de la tripulación, siempre que los daños se ocasionen a dichas personas mientras se encuentran a bordo o por acción de las aeronaves empleadas en las referidas actividades, o bien como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque. Asimismo, las empresas que realicen trabajos aéreos técnicos o científicos de carácter comercial serán igualmente responsables en relación con los daños corporales que se ocasionen a los técnicos especialistas en trabajos aéreos, tales como fotógrafos, agrimensores, miembros de cuadrillas de extinción de incendios u otros técnicos, ocupantes de las aeronaves dedicadas a dichas operaciones, que no formen parte de la tripulación. Las entidades y empresas mencionadas estarán obligadas a suscribir seguros que cubran dicha responsabilidad”.

Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Últimamente, la Ley de seguridad aérea introduce como novedad, después de haber sido eliminada, el concepto de fianzas o garantías. En su Título III, De la Inspección Aeronáutica, artículo 26.4²³². “Las personas privadas o colaboradoras de la inspección aeronáutica deberán suscribir los seguros o constituir los depósitos, fianzas u otras garantías que reglamentariamente se determinen para cubrir la responsabilidad por los riesgos derivados de sus actuaciones”. Asimismo, el Título IV, De las obligaciones por razones de seguridad, en su artículo 33 (Obligaciones generales) punto 11, dispone la obligación de “contratar y mantener en vigor los seguros aéreos legalmente obligatorios y constituir los depósitos, fianzas y otras garantías exigibles”.

Esta obligación aseguradora reza para las siguientes personas y organizaciones (artículo 32):

232 Va a ser modificado por la ley 01/2011, que establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (B.O. Núm. 55, 5 de marzo de 2011).

Nuevo artículo 26. 2: Las personas y entidades colaboradoras, para ser autorizadas, deberán cumplir las siguientes condiciones:

d) Contratar los seguros o constituir los depósitos o fianzas que se establezcan para cubrir su responsabilidad por los riesgos derivados de su actuación.

- _ Personal aeronáutico,
- _ Escuelas de vuelo y centros de formación aeronáutica y aeroclubes,
- _ Entidades dedicadas al diseño, producción y mantenimiento de las aeronaves y productos aeronáuticos,
- _ Operadores aéreos,
- _ Compañías aéreas y empresas de trabajos aéreos,
- _ Proveedores de servicios de navegación aérea,
- _ Agentes y proveedores de servicios aeroportuarios,
- _ Gestores de los aeropuertos, aeródromos y demás instalaciones aeroportuarias,
- _ Pasajeros y otros usuarios de los servicios aeronáuticos,
- _ Entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.

***Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países*²³³.**

Decreto que se dicta en cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento CE 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre requisitos de seguro para compañías aéreas en su contenido rescataremos las siguientes disposiciones:

_ "Artículo 5. Requisitos para la obtención de la acreditación.

d) Haber concertado seguros que cubran la responsabilidad de la compañía aérea frente a los pasajeros, carga, correo y terceros, para las operaciones, que sean conformes al Reglamento (CE) 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre requisitos de seguros para compañías aéreas y operadores de aeronaves."

_ "Artículo 7. Relación de documentos para la acreditación.

Acompañarán a la solicitud de acreditación los siguientes documentos:

f) Pruebas de seguro que demuestren haber concertado seguros que cubran la responsabilidad de la compañía aérea frente a los pasajeros, carga, correo y terceros, para todas las operaciones a realizar en España, de acuerdo a las disposiciones del Reglamento (CE) 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre requisitos de seguros para compañías aéreas y operadores de aeronaves."

_ "Artículo 8. Documentación del seguro.

1. A los efectos de este Real Decreto se considerará prueba de seguro válida, alguna de las siguientes:

a) Un certificado de seguro según el modelo que figura en el anexo III.

233 BOE núm. 276, Sábado 17 noviembre 2007.

b) Una copia completa compulsada de la póliza de seguro original en vigor, que cumpla las condiciones establecidas en el Reglamento (CE) 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004.

c) Un certificado de seguro en el que figure explícitamente un texto que asegure el cumplimiento con las condiciones que establece el Reglamento (CE) 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004.

2. Los documentos a que se refiere el apartado anterior deberán estar emitidos por una compañía de seguros o reaseguros debidamente habilitada para el ejercicio de la actividad aseguradora.”

ANEXO III :Especificaciones para el certificado de seguro

**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 de las Pólizas)

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

ASEGURADO (1):	
PERIODO DE VALIDEZ (2):	Desde: _____ Hasta: _____ 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.
AERONAVES (3):	<input type="checkbox"/> Toda la flota perteneciente u operada por el asegurado
	<input type="checkbox"/> La flota incluida en el Anexo I a este certificado

Adicionalmente el asegurador certifica que el seguro cubierto por la póliza o pólizas referidas en este Certificado cumplen con el Reglamento (CE) 785/2004 de 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 del Asegurador)	
	(Dirección)	
	(Código Postal, Ciudad, País)	
	(Persona de contacto que pueda verificar la validez del certificado)	
	(Número de teléfono) (Número de fax)	

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):	Tipo	Matrícula	Nº Serie
EL RESTO DE TERMINOS Y CONDICIONES PERMANECE INALTERADO			
Fecha de Emisión:		Firma y sello del Asegurador (4):	

Instrucciones para cumplimentar el certificado de seguro SGETA-PTA-03

(1) Nombre del Asegurado. Ha de figurar la compañía que solicita la acreditación a la Dirección General de Aviación Civil.

(2) Cuando el certificado haga referencia a una sola póliza, las fechas Desde: y Hasta: serán las de dicha póliza. En los demás casos (más de una póliza) se tomarán las fechas más restrictivas, es decir Desde: fecha de comienzo de la póliza que comience más tarde y Hasta: fecha de finalización de la póliza que termine antes.

IMPORTANTE: En caso de que la cobertura del seguro sea interrumpida antes de la fecha de expiración, la compañía asegurada deberá remitir a la Dirección General de Aviación Civil la intención de finalizar el seguro. También podrá remitir esta comunicación la compañía de seguros, sin que esto exima a la compañía asegurada de su obligación con respecto a este punto.

(3) Si el seguro cubre a toda la flota, consignar la casilla "Toda la flota perteneciente u operada por el asegurado". En cualquier otro caso consignar la casilla "La flota incluida en el Anexo I a este certificado" y adjuntar una por una todas las aeronaves cubiertas por el seguro, incluyendo tipo y modelo, matrícula y número de serie del fabricante.

Se pueden añadir tantas páginas del Anexo 1. Relación de Aeronaves como sea necesario. En este caso cada página deberá mostrar la referencia del certificado y la fecha de emisión de dicha página, además de estar firmada y sellada.

(4) Incluir el nombre y el cargo de la persona que firma el certificado, y el sello del Asegurador.

Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles. (BOE nº 16, Martes 19 de enero de 2010).

Rescatar el capítulo IV (Seguro de responsabilidad civil para la participación en demostraciones aéreas), artículo 32 (Disposiciones generales):

“1. Al régimen de responsabilidad regulado en este capítulo le será de aplicación, en cuanto sea procedente, lo previsto en el capítulo XIII «De la responsabilidad en caso de accidente» de la Ley 48/1960, de 21 de julio, salvo cuando exista legislación especial que afecte al régimen de responsabilidad de los participantes, que se regirá por su normativa específica.

2. Como seguro de carácter aeronáutico, el seguro aquí previsto sólo contempla la indemnización por los daños producidos por las aeronaves y otros participantes en vuelo, como consecuencia de la actuación de cualquier persona que trabaje o actúe para o en nombre del organizador, realizando una actividad aeronáutica o de apoyo aeronáutico para el evento.

Para la evaluación de otras responsabilidades consecuencia del carácter de espectáculo público propiamente dicho, tales como las derivadas de daños ocasionados por las infraestructuras e instalaciones donde se desarrolla el festival o de las actuaciones de los equipos de apoyo no aeronáutico, se estará a lo requerido por la autoridad competente para autorizar el espectáculo público según la legislación específica en la materia.

3. Las cuantías mínimas del seguro de suscripción obligatoria que determina este Real Decreto son por siniestro, cualquiera que sea el número de afectados y reclamaciones, y periodo de duración de la cobertura del seguro.

4. El seguro para la demostración aérea podrá ser sustituido por aval bancario o cualquier otra garantía prestada por bancos, cajas de ahorros, cooperativas de crédito u otros establecimientos financieros de crédito, que sea suficiente para responder como mínimo de las indemnizaciones establecidas en este capítulo. En lo no previsto en este apartado, dicho aval o garantía se prestará en la forma y condiciones establecidas en la normativa de contratos del sector público.”

—“Artículo 33. Cobertura del seguro para la demostración aérea.

1. Cada aeronave civil que participe en la demostración aérea, incluidas las que realicen exhibiciones de vuelo o acrobacias fuera del programa de la demostración con objeto de promocionarla, debe tener asegurada su responsabilidad civil a terceros con, al menos, la cobertura del seguro obligatorio que establece el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 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, incrementada con las siguientes cuantías mínimas:

a) 500.000 € para cada aeronave participante de peso máximo al despegue inferior a 500 kg y que no realice exhibiciones de acrobacia aérea.

b) 1.500.000 € para cada aeronave que realice exhibiciones de acrobacia aérea con velocidades iguales o inferiores a 250 km/h y que no incluya exhibiciones acrobáticas con aviones reactores y para cada aeronave con peso inferior a 6 toneladas de peso máximo al despegue.

c) 3.000.000 € para cada aeronave que realice exhibiciones de acrobacia aérea con aviones reactores o con velocidades superiores a 250 km/h, y para cada aeronave con peso igual o superior a 6 toneladas de peso máximo al despegue.

2. Como excepción, no están obligados a incrementar la cobertura de su seguro obligatorio del Reglamento citado en el apartado anterior para su participación en una demostración aérea:

a) Los globos aerostáticos.

b) Las aeronaves destinadas al lanzamiento de paracaidistas, cuando el sobrevuelo se realice a altitudes superiores a 3.000 pies (aprox. 914,4 metros).

3. Cualquier otro participante debe disponer de forma obligatoria para participar en la demostración aérea de un seguro de responsabilidad civil a terceros con una cobertura mínima de:

a) 150.000 € para alas delta, paracaídas, parapentes y aeromodelos en vuelo circular.

b) 250.000 € para alas delta con motor, parapentes motorizados y aeromodelos radiocontrolados de menos de 10 kg y velocidad máxima inferior a 200 km/h.

c) 500.000 € cuando se trate de aeromodelos radiocontrolados de peso comprendido entre 10 y 25 kg o cuando se vayan a alcanzar velocidades superiores a 200 km/h.

4. Los incrementos de cuantía establecidos en este artículo sobre las coberturas mínimas de responsabilidad civil de las pólizas primarias o de primer tramo exigidas por el Reglamento (CE) n.º 785/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, y la diferencia, en su caso, entre la cobertura mínima requerida por el apartado 3 a

otros participantes y la establecida por su legislación específica respectiva, serán garantizados mediante la suscripción de un seguro para la demostración aérea.

Este seguro podrá ser suscrito por el organizador con cobertura conjunta para todas las aeronaves y aeromodelos participantes o será objeto de suscripción particular para cada aeronave que forme parte de la demostración.

La cobertura de este seguro deberá quedar garantizada, al menos, para el periodo de tiempo en que esté previsto el desarrollo de la demostración.

5. Con carácter excepcional, el seguro para la demostración aérea podrá ser sustituido por la ampliación del seguro obligatorio de la aeronave que garantice la cobertura de los incrementos de cuantía señalados en este artículo.”

”Artículo 34. Características del seguro para la demostración aérea.

1. El seguro para la participación en la demostración aérea tiene un carácter diferenciado respecto del seguro obligatorio para aeronaves y demás participantes, de acuerdo con la normativa de aplicación.

En los casos en los que no sea obligatorio por su legislación específica la suscripción de un seguro de responsabilidad civil a terceros, el seguro para la demostración aérea tendrá la consideración de seguro primario o principal obligatorio de responsabilidad civil.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32.2, cuando para una demostración aérea en la que participen globos junto con otras clases de aeronaves, se haya suscrito por el organizador el seguro para la demostración conjunto para toda la exhibición, la cobertura de la póliza será también extensiva a los globos.

3. El seguro suscrito por el organizador de la demostración responderá de los daños producidos por las aeronaves y aeromodelos en la realización de los vuelos de demostración autorizados y no podrá excluir los siniestros que sean consecuencia de las operaciones como acrobacias aéreas, vuelos en formación o cualesquiera otros que se realicen por la aeronave con motivo de la demostración.

4. Para acreditar la suscripción del seguro para la demostración aérea el organizador aportará, junto con la solicitud de declaración de conformidad aeronáutica para la demostración, copia de la póliza de seguro y el recibo de prima abonado.”

De toda la normativa aplicable al ámbito de seguros aéreos, vemos que resulta parca en muchos aspectos relacionados con esta actividad y que son de gran interés a la hora de requerir un buen, o cuando menos, suficiente conocimiento de lo que un seguro aéreo es. Dada esta parquedad, lógicamente nos planteamos muchas cuestiones, por ejemplo:

_Cuando ocurre un siniestro aéreo, no se puede prever cuál va a ser la cifra total indemnizatoria;

_La ley establece como obligación, para las compañías aéreas, el previo concierto de determinados seguros que cubran los riesgos intrínsecos a la navegación aérea, estos seguros han de presentarse junto con otra documentación a la Dirección General de Aviación Civil a fin de dar licencia de explotación a cada compañía aérea, respecto a estos seguros, la pregunta es: ¿cuáles son los baremos, las cifras, los criterios, que utiliza de DGAC para dar el visto bueno a estos seguros?, ¿qué cifras deben ser cubiertas por el seguro de pasajeros, seguro de mercancías...

_En la normativa reguladora de la navegación aérea, se prevé, en defecto de seguro, un depósito, fianza o garantía. Respecto a éstos, ¿Cuáles son los perfiles o las características necesarias que han de reunir para ser admitidas?, y en relación con las pólizas de seguro, ¿cuál es el perfil que requiere?;

Junto a éstas nacen además otras cuestiones, el legislador nacional no se preocupa por regular las pólizas, los diferentes contratos de seguro,... todo esto da lugar a un vacío, a una laguna legal.

Por otra parte, a nivel internacional, donde la preocupación por la seguridad aérea ha sido, y es, una de las materias más importantes, más estudiadas y reguladas por los diferentes textos internacionales, habiéndose creado organizaciones como la agencia de EUROCONTROL, cuyo objeto no es otro que el de regular, recomendar, o gestionar en lo posible sobre la materia de tránsito aéreo, ¿cómo es posible que en la estructura de ninguna de ellas, no exista un departamento, no haya al menos indicaciones, orientaciones, a cerca del seguro aéreo, de cómo gestionarlo,...?. Estas son las preguntas principales, que entre otras, podemos establecer después del estudio anteriormente detallado sobre la legislación existente, y de esta legislación, viendo y estudiando su situación, ¿ha hecho algo por reducir estas lagunas legales la Dirección General de Seguros?, ¿se ha dedicado a orientarnos, regular, de alguna forma estos asuntos?

CAPÍTULO SEGUNDO. LAS CONDICIONES GENERALES DE UN CONTRATO DE SEGURO DE AVIACIÓN EN ESPAÑA.

En España, la Dirección General de Seguros, Departamento dentro del Ministerio de Economía y Hacienda, es el órgano que tiene competencia para el control, la autorización, la orientación y la reglamentación de todo lo que al ámbito asegurador se refiere.

Como hemos visto en la Primera Parte, dentro de toda la legislación existente no existe ninguna ley concreta, dedicada específicamente a la regulación del seguro de aviación. No queda claro qué es, qué engloba, si la póliza de este contrato de seguro ha de conformarse igualmente a otras, a pesar de que no cualquier entidad aseguradora puede dedicarse a este ramo de seguros, debido, en primer lugar, a las altas cantidades indemnizatorias una vez ocurridos los riesgos de aviación asegurados, y en segundo lugar, a la necesidad de las mismas, en base a su imposibilidad de sufragar por sí solas tales cifras, de crear, a fin de dar la cobertura necesaria, un complejo sistema de coaseguros y reaseguros.

A tenor de lo dicho, en esta segunda parte vamos a dedicarnos en primer lugar, a estudiar las leyes de Ordenación y Supervisión del Seguro Privado de 1995 y la de Contratos de 1980, y en segundo lugar, se va a exponer un caso práctico de mercado. De esta forma, de entre todas las entidades aseguradoras existentes en el ramo del seguro de aviación, hemos elegido Mapfre Industrial como principal compañía de seguros y de reaseguros a nivel nacional e internacional.

1. Ley 30/1995 de ordenación y supervisión de los seguros privados.

Esta Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, regula principalmente la forma, los requisitos, las condiciones, que una entidad ha de reunir a efectos de acceder a la actividad aseguradora, así como, de forma más soslayada, determinados puntos relacionados con las condiciones generales del seguro aéreo.

Antes de dedicarnos al estudio de dichas condiciones generales del seguro aéreo (las cuáles, para ser ejercitadas como objeto de la actividad aseguradora, han de estar previamente autorizadas, lo mismo que la entidad aseguradora, por el Ministro de Economía y Hacienda), vamos a observar, a tenor de esta Ley, cuáles son los requisitos imperativos que cualquier entidad precisa a fin de obtener autorización para dedicarse a la actividad aseguradora. Tales requisitos son los siguientes:

_sociedad anónima,

_mutua,

_cooperativa,

_mutualidad de previsión social.

_Informar si existiere, sobre la existencia de su vinculación con alguna otra persona o entidad con una participación consistente en el 20% o más de los derechos de voto o capital de una entidad asegurada, o un vínculo de control por parte de otra sociedad dominante (“vínculo que no podrá obstaculizar el buen ejercicio de la ordenación y supervisión de la entidad aseguradora”, artículo 8.2).

_Dedicar su actuación a la actividad aseguradora.

_Presentar un programa de actividades que deberá contener: indicaciones o justificaciones relativas, al menos, a la naturaleza de los riesgos o compromisos que la entidad aseguradora se propone cubrir; a los principios rectores y ámbito geográfico de su actuación; a la estructura de la organización, incluyéndolos sistemas de comercialización; a los medios destinados a cubrir las exigencias patrimoniales, financieras y de solvencia a prestar la asistencia a que, en su caso se comprometa. Además, contendrá la justificación de las previsiones que contemple y de la adecuación a las mismas de los medios y recursos disponibles. Reglamentariamente se desarrollan las exigencias contenidas en este precepto adecuadas a cada uno de los ramos de seguro. Esto nos remite al artículo 24 del Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, referido al programa de actividades. Según este artículo, el programa de actividades, además de las indicaciones recogidas en el artículo 12.1 de la Ley, deberá contener referencia expresa a los siguientes puntos:

- 1º. Los ramos en los que se pretende operar, así como las condiciones y las características de los productos.
- 2º. Los principios rectores en materia de reaseguro.
- 3º. Las razones, causas y objetivos del proyecto que se presenta.
- 4º. La publicidad y los sistemas de distribución y venta.
- 5º. El organigrama funcional y operativo de la empresa.
- 6º. Las previsiones relativas a los gastos de instalación de los servicios administrativos y de la red de producción, en su caso.
- 7º. Los medios financieros destinados a hacer frente a los gastos en que se incurra como consecuencia del número precedente.
- 8º. Los elementos constitutivos del fondo de garantía mínimo.

_Tener el capital social o fondo mutual de:

1.500 millones de pesetas para los ramos de vida, caución, crédito, cualquiera de los que cubran el riesgo de responsabilidad civil.

350 millones de pesetas en los ramos de accidentes, enfermedad, defensa jurídica, asistencia y decesos.

500 millones de pesetas en los restantes ramos.

_ Tener un fondo de garantía:

800.000 ecus para las entidades que operen en los ramos de vida.

400.000 ecus para las entidades que operen en el ramo que cubra el riesgo de responsabilidad civil.

200.000 ecus para los ramos dedicados a defensa jurídica, otros daños en los bienes o decesos.

300.000 ecus para los restantes ramos.

_ Indicar las aportaciones y participaciones en el capital social o fondo mutual de los socios, quienes habrán de reunir los requisitos expresados en el artículo 14 de los Socios.

_ Estar dirigidas de manera efectiva por personas que reúnan las condiciones necesarias de honorabilidad y cualificación o experiencia profesional recogidos en el artículo 15° según el que “quienes, bajo cualquier título, lleven la dirección efectiva de la entidad aseguradora serán personas físicas de reconocida honorabilidad y con las condiciones necesarias de cualificación o experiencia profesionales y se inscribirán en Registro Administrativo de Altos Cargos de Entidades Aseguradoras.

Respecto de las tarifas de primas, reza el artículo 24.3 que “deberán ser suficientes, según hipótesis actuariales razonables, para permitir a la entidad aseguradora satisfacer el conjunto de las obligaciones derivadas de los contratos de seguro”, por otro lado, el punto 5 del mismo artículo, observa que “los modelos de pólizas, las tarifas de primas y las bases técnicas no estarán sujetos a autorización administrativa ni deberán ser objeto de remisión sistemática a la Dirección General de Seguros, no obstante:

_ Los modelos de pólizas de seguros de suscripción obligatoria deberán estar a disposición de la Dirección General de Seguros en el domicilio social de la entidad, y redactada de forma que sea de fácil comprensión.

_ la Dirección General de Seguros podrá requerir la presentación, siempre que lo entienda pertinente, de los modelos de pólizas, tarifas de primas y las bases técnicas al objeto de controlar si respetan las disposiciones técnicas y sobre contrato de seguro.

Expuestas las condiciones necesarias para que una entidad pueda acceder al mercado asegurador, a continuación vamos a ver cuáles son esas condiciones generales del seguro aéreo reguladas por cada una de las leyes.

Dentro de esta Ley son de destacar los siguientes puntos:

1º. El artículo 76.1 según el que aquellos buques, aeronaves, vehículos o bienes de cualquier clase que tengan su estacionamiento habitual en territorio español “no podrán asegurarse en terceros países ajenos al espacio económico europeo,... a excepción de las mercancías en régimen de transporte internacional”

2º. Esta ley clasifica los diferentes tipos de riesgos cubiertos por los seguros en ramos, de esta forma, tenemos el ramo de accidentes, enfermedad, vehículos terrestres no ferroviarios... El seguro de aviación no viene recogido específicamente como un ramo sino como una agrupación de ramos, de esta forma cubre simultáneamente los ramos 1 de ocupantes del vehículo, 5 de accidentes, 7 de vehículos aéreos, y 11 mercancías transportadas (incluido el equipaje y demás bienes transportados), y responsabilidad civil en vehículos aéreos²³⁴, recibiendo todos juntos la denominación de “seguro de aviación”.

3º. En último lugar y respecto a la moneda exigible en relación con el aseguramiento de compromisos y riesgos, “El asegurador podrá considerar que la moneda en que sus prestaciones son exigibles sea la que habrá de utilizar según su propia experiencia o, en defecto de ésta, la moneda del país en que esté establecido para los contratos que garanticen los riesgos clasificados en los ramos de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, mercancías transportadas, responsabilidad civil en vehículos aéreos²³⁵”.

2. Ley 50/1980, de 8 de octubre de, de contrato de seguro.

Dentro del sistema normativo, la ley dedicada a la regulación del contrato de seguro, es la Ley 50/1980 sobre Contrato de Seguro, de 8 de octubre, modificada por la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar al Derecho español la Directiva 88/357/CEE, y por la Ley 30/1995 sobre Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados²³⁶.

De su regulación dedicada a los seguros cuya estructura es la siguiente:

_Título I, aparte de definir en su artículo 1º el contrato de seguro, “aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras

234 Vid. Disposición Adicional Primera.

235 Vid. Disposición Adicional Cuarta.

236 Vid. Disposición Adicional Sexta de la Ley 30/1995, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

prestaciones convenidas”, recoge las condiciones generales que todo contrato de seguro debe tener, su documentación, riesgo a cubrir, obligaciones y deberes de las partes y duración del contrato y prescripción.

_Títulos II y III dedicados a la regulación de diferentes tipos de contratos de seguro como, el seguro de daños, el seguro de incendios, de transportes terrestres...

_Título IV se dedica a la aplicación de las normas de derecho internacional privado.

Sustraemos las siguientes normas importantes para el seguro aéreo.

Rescatamos de esta Ley los siguientes puntos relacionados con el seguro de aviación:

_En primer lugar, el seguro aéreo es considerado por esta Ley como un contrato de seguro de grandes riesgos, así queda recogido en el artículo 107. 2, según éste “se consideran grandes riesgos los siguientes (en este tipo de contratos de seguros las partes tendrán libre elección de la ley aplicable):

a) los de vehículos ferroviarios, vehículos aéreos, vehículos marítimos, lacustres y fluviales, mercancías transportadas, la responsabilidad civil en vehículos aéreos (comprendida la responsabilidad del transportista).

b) los de vehículos terrestres, incendio y elementos naturales, otros daños a los bienes, responsabilidad civil en general, y pérdidas pecuniarias diversas, siempre que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes:

_Total del balance: 6.200.000 ecus.

_Número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.

_Importe neto del volumen de negocios: 12.800.000 ecus.

_En segundo lugar, dentro de este contrato, el asegurador no cubre los daños por hechos derivados de conflictos armados, haya procedido o no declaración oficial de guerra, ni los derivados de riesgos extraordinarios sobre las personas y los bienes salvo pacto en contrario (artículo 44).

_En tercer lugar y respecto del seguro de responsabilidad civil, reza el artículo 73: “Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a Derecho. Serán admisibles, como límites establecidos en el contrato, aquellas cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados ajustadas al artículo 3 de la presente Ley, que circunscriban la cobertura de la aseguradora a los supuestos en que la reclamación del perjudicado haya tenido lugar dentro de un período

de tiempo, no inferior a un año, desde la terminación de la última de las prórrogas del contrato o, en su defecto, de su período de duración. Asimismo, y con el mismo carácter de cláusulas limitativas conforme a dicho artículo 3 serán admisibles, como límites establecidos en el contrato, aquéllas que circunscriban la cobertura del asegurador a los supuestos en que la reclamación del perjudicado tenga lugar durante el período de vigencia de la póliza siempre que, en este caso, tal cobertura se extienda a los supuestos en los que el nacimiento de la obligación de indemnizar a cargo del asegurado haya podido tener lugar con anterioridad, al menos, de un año desde el comienzo de efectos del contrato, y ello aunque dicho contrato sea prorrogado. No se entenderán válidas para el contrato de seguro por grandes riesgos la aplicación de las cláusulas contractuales que sean más beneficiosas para el asegurado”.

_En cuarto lugar, todo contrato de seguro, incluidos los contratos de seguro de grandes riesgos, tienen que contener unas indicaciones generales mínimas estas son:

Nombre y apellidos o denominación social de las partes contratantes y su domicilio, así como la designación del asegurado y beneficiario, en su caso; El concepto por el cual se asegura; Naturaleza del riesgo cubierto; Designación de los objetos asegurados y de su situación; Suma asegurada o alcance de la cobertura; Importe de la prima, recargos e impuesto; Vencimiento de las primas, lugar y forma de pago; Duración del contrato, con expresión del día y la hora en que comienzan y terminan sus efectos; Nombre del agente o agentes, en el caso de que intervengan en el contrato.

_En quinto y último lugar, nos preguntamos si el contrato de seguros de grandes riesgos podría ser una póliza estimada en tanto realizado sobre una cantidad económica determinada o estimada.

En la introducción de esta parte hablábamos de los reaseguros y coaseguros como forma, por parte de una entidad aseguradora, de hacer frente a las grandes cuantías indemnizatorias a satisfacer ocurrido el riesgo asegurado en un seguro aéreo. Pues bien, a tenor del artículo 33.a) 1. Un contrato de seguro tendrá la calificación de contrato de coaseguro comunitario cuando reúna las siguientes condiciones:

_Que dé lugar a la cobertura de uno o más riesgos de los definidos en el artículo 107.2 de esta Ley.

_Que participen en la cobertura del riesgo varias aseguradoras teniendo todas ellas su domicilio social en alguno de los estados miembros del Espacio Económico Europeo, y siendo una de ellas abridora de la operación.

_Que el coaseguro se haga mediante un único contrato, referente al mismo interés, riesgo y tiempo y con reparto de cuotas determinadas entre varias aseguradoras, sin que exista solidaridad entre ellas, de forma que cada una solamente estará obligada al pago de la indemnización en proporción a la cuota respectiva.

_Que cubra riesgos situados en el Espacio Económico Europeo.

_Que la aseguradora abridora, esté o no domiciliada en España, se encuentre habilitada para cubrir la totalidad del riesgo conforme a las disposiciones que le sean aplicables.

_Que al menos uno de los coaseguradores participe en el contrato por medio de su domicilio social o de una sucursal establecida en un estado miembro del Espacio Económico Europeo distinto del Estado de la aseguradora abridora.

_Que la abridora asuma plenamente las funciones que le corresponden en la practicable coaseguro, determinando, el acuerdo con el tomador y de conformidad con lo dispuesto en las leyes, la Ley aplicable al contrato de seguro, las condiciones de éste y las de tarificación²³⁷.

Y, respecto del reaseguro (contrato por el que el reasegurador se obliga a reparar, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato la deuda que nace en el patrimonio del reasegurado a consecuencia de la obligación por éste asumida como asegurador en un contrato de seguro), el pacto de reaseguro es interno, se realiza entre el asegurador directo y otros aseguradores, no afecta al asegurado quien puede exigir la totalidad de la indemnización a dicho asegurador, en ningún caso al reasegurador, sin perjuicio del derecho de repetición que a éste corresponda frente a los reaseguradores, en virtud del pacto interno (artículos 77 y 78 de la Ley).

3. Condiciones generales de un contrato de seguro.

A continuación, y como reflejo de los requisitos recogidos por cada una de las leyes en lo que a condiciones de seguros de aviación respecta, vamos a estudiar un caso práctico existente en el mercado. Para ello, hemos elegido la entidad aseguradora Mapfre Industrial. Para ello, y utilizando un condicionado cedido por la entidad, vemos lo siguiente:

_Como nota preliminar, es de destacar que “El presente Contrato (de seguro de aviación se entiende) de Seguro se rige por lo dispuesto en estas Condiciones Generales y, en su caso, en las Condiciones Especiales que hubieran sido pactadas”.

237 El punto 2 de este artículo dispone que “las aseguradoras que participen en España en una operación de coaseguro comunitario en calidad de abridoras, así como sus actividades como tales coaseguradoras, se regirán por las disposiciones aplicables al contrato de seguros por grandes riesgos”.

_El estudio va a proseguir, dada la extensión del Condicionado, con la exposición de las diferentes exclusiones para cada uno de los seguros recogidos por esta entidad en el seguro de aviación, los seguros que recoge son: Pérdida o daños sufridos por la aeronave; Responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros; Responsabilidad civil frente a pasajeros; Responsabilidad civil por el transporte de equipajes y carga.

Pero el Condicionado, antes de entrar en la regulación de cada uno de los seguros, establece en sus artículos 2 y 3, exclusiones absolutas y relativas, generales, de aplicación respectiva en cada uno de los cuatro seguros, salvo pacto en contrario. Estas exclusiones son las siguientes:

_“Artículo 2: (Exclusiones Absolutas)

Quedan excluidos de todas las Secciones de esta póliza, los siniestros que directa o indirectamente sean causados por:

- Dolo, infracción o incumplimiento intencionados de las normas que rigen la navegación aérea, imputable al Tomador del Seguro, Asegurado, tripulación de la aeronave, empleados y agentes del Tomador del Seguro o Asegurado.
- Uso de la aeronave para fines ilegales o distintos de los pactados en las Condiciones Particulares de esta póliza.
- Uso de la aeronave fuera de los límites geográficos convenidos en las Condiciones Particulares de la póliza, salvo caso de fuerza mayor.
- Ejecución de maniobras incompatibles con las características de la aeronave asegurada.
- La operación o pilotaje de la aeronave por personas que carezcan de los títulos necesarios para ello o con experiencia de vuelo inferior a la indicada en esta póliza. Esta exclusión no será aplicable cuando la aeronave sea maniobrada en tierra por persona autorizada a este fin.
- El transporte de la aeronave por tierra, mar o aire excepto como resultado de un accidente que diera lugar a un siniestro cubierto por la póliza, de acuerdo con la Sección I de estas condiciones.
- El uso de superficies de aterrizaje no autorizadas, a menos que sea debido a fuerza mayor o la Compañía otorgue expresamente su consentimiento.
- Carreras, ralles, tentativas de establecer marcas, pruebas de velocidad, vuelos de acrobacia o cualquier otra forma de vuelo que implique riesgos anormales.
- Vuelos de prueba después de la construcción o reconstrucción de la aeronave.

- La responsabilidad asumida por el Asegurado por pacto o convenio, a menos que tal responsabilidad hubiese recaído en el propio Asegurado aún en ausencia de tal convenio.
- El transporte de mayor número de pasajeros o peso de carga que los autorizados para cada tipo de aeronave y declarados en este contrato.
- La utilización de la aeronave cuando carezca de Certificado de Aeronavegabilidad expedido conforme a la normativa vigente en cada momento.
- El abandono de la aeronave sin vigilancia, al descubierto y sin tomar las precauciones razonables para su seguridad.
- Radiaciones ionizantes o contaminación radioactiva.
- Daños como consecuencia de volar sin carburante, lubricante o refrigerante suficientes.
- Presencia a bordo de la aeronave de materias peligrosas siempre que para su transporte no se hayan respetado la normativa nacional o internacional aplicable en cada caso. Esta exclusión no se aplicará cuando la infracción se hubiera cometido con absoluto desconocimiento del Asegurado.
- Ruido, audible o no para el oído humano, vibración o cualquier otro fenómeno relacionado con los mismos, polución, contaminación de cualquier clase, interferencia eléctrica y electromagnética.”

—”Artículo 3: (Exclusiones Relativas)

Salvo que se pacte expresamente y se pague la prima adicional que corresponda, quedan excluidos los siniestros que directa o indirectamente sean causados por:

- Guerra, hostilidades, medie o no declaración de guerra, ley marcial, usurpación de poder o su tentativa.
- Cualquier detonación hostil de un artefacto que emplee fuerzas o materias radioactivas o fusión nuclear u otra reacción radioactiva similar.
- Huelgas, motines, levantamientos populares o disturbios laborales.
- Cualquier acto malicioso o de sabotaje.
- Secuestro, captura ilegal, ejercicio malicioso del control de la aeronave o de la tripulación o intento de secuestro o captura, efectuado por cualquier persona o personas a bordo de la aeronave.
- Cualquier acto de una o más personas, con fines terroristas o políticos, tanto si la pérdida o daño es accidental como si es intencionada.

- Confiscación, nacionalización, captura, prohibición, detención, apropiación o requisa de título o uso, o prohibición de registrar de nuevo la aeronave en su estado o país de registro por cualquier autoridad pública.

- Cualquier otra reclamación derivada de hechos ocurridos mientras la aeronave se encuentra fuera del control del asegurado a consecuencia de alguno de los acontecimientos descritos en los apartados precedentes. Se considera que la Aeronave ha vuelto al control del Asegurado a partir del momento en que sea devuelta a éste en un aeropuerto incluido dentro de los límites geográficos de la póliza y esté dispuesta para su funcionamiento.”

_ Riesgos Excluidos Específicos de Cada Cobertura.

A) Pérdida o Daños Sufridos por la Aeronave.

_”Artículo 5: Además de las exclusiones contenidas en los artículos 2 y 3, quedan excluidos de las garantías de esta Sección, los daños sufridos por la aeronave que, directa o indirectamente, sean causados por:

- El uso, deterioro, vicio propio, desgastes graduales, defecto de funcionamiento, defecto latente, averías o fallos de cualquier tipo, originados en cualquier Unidad de la Aeronave, ni las consecuencias que de los mismos se deriven en dicha Unidad. No obstante, quedan cubiertos las pérdidas accidentales y los daños posteriores resultantes de aquéllas que afecten al resto de la aeronave.

- Pérdida o avería de la aeronave por robo, hurto, apropiación indebida y otros actos maliciosos, si se prueba que estas pérdidas o daños fueron causados por empleados, agentes o personas bajo control del Asegurado.

- Daños sufridos por la Unidad provocados por cualquier causa que afecte lenta y progresivamente a la misma. No obstante, quedan cubiertos los daños sufridos por la misma y producidos por un único accidente.

- Las operaciones de montaje y desmontaje, las revisiones y cualesquiera otros trabajos realizados sobre la aeronave asegurada o partes de la misma.

- Quedan asimismo excluidos los gastos de retirada, reparación o sustitución de los elementos de la aeronave asegurada afectados por uso, deterioro, vicio propio, desgaste gradual, defecto de funcionamiento, vicio oculto, averías o fallos de cualquier naturaleza.”

B) Responsabilidad Civil Frente a Terceros No Pasajeros.

_“Artículo 8: Además de las exclusiones contenidas en los artículos 2 y 3, quedan excluidos de las garantías de esta Sección las reclamaciones formuladas por:

- Cualquier contratista, subcontratista o agente del Asegurado, por los daños sufridos mientras estén prestando servicios para o a favor del Asegurado;
- Cualquier pasajero mientras se halle a bordo de la aeronave asegurada o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque;
- Cualquier persona que tenga contrato de trabajo con el Asegurado o que debiera tenerlo de acuerdo con la legislación vigente, salvo cuando la reclamación no guarde relación con la prestación de trabajo;
- Cualquier miembro de la tripulación de la aeronave o por cualquier persona trabajando dentro o sobre la misma;
- Las autoridades aeroportuarias cuando la aeronave asegurada se encuentre sometida al control de la torre del aeropuerto donde se causen tales daños;
- El propio Asegurado o Tomador por pérdidas o daños a cualquier bien propio o que, no siéndolo, se encuentre bajo su cuidado, custodia o control.”

C) Responsabilidad Civil Frente a Pasajeros.

—”Artículo 10º: Además de las exclusiones contenidas en los artículos 2º y 3º quedan excluidos de las garantías de esta Sección las reclamaciones formuladas por:

Los pasajeros por los daños y perjuicios sufridos por la suspensión, retraso o interrupción del viaje previsto;

Cualquier miembro de la tripulación de la aeronave asegurada;

Cualquier contratista, subcontratista, agente o persona al servicio o actuando en nombre del Asegurado o el Tomador, mientras se encuentren cumpliendo las obligaciones de su condición y se hallen, para tal fin, a bordo de la aeronave asegurada o durante las operaciones de embarque y desembarque sin estar provistos de billete de pasaje ni formando parte del manifiesto de pasaje.

Queda asimismo excluido el pago de multas o sanciones así como las consecuencias de su impago.”

D) Responsabilidad Civil por el Transporte de Equipajes y Carga.

—”Artículo 12: Además de las exclusiones contenidas en los artículos 2 y 3, quedan excluidos de las garantías de esta Sección las reclamaciones por los daños y perjuicios derivados de la suspensión, retraso o interrupción del viaje previsto.

Asimismo se excluyen las reclamaciones por daños, pérdidas, averías y retrasos de los equipajes o carga transportados por el Asegurado, cuando sean formuladas por cualquier contratista, subcontratista, agente o empleado del Asegurado o del Tomador o cuando el transporte de aquellos constituya en todo o en parte una operación realizada para, por

cuenta o a favor del propio Asegurado y no vayan amparados por un contrato de transporte aéreo.”

Ahora, terminada la exposición del contrato de aviación de una entidad que cotiza en el mercado español de seguros, vemos que la cobertura excluye los supuestos ya citados tales como: guerra, terrorismo, salvo, siempre, pacto en contrario.

Después del trágico ataque producido el 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, y sin entrar en más prolegómenos, la Organización Internacional de Aviación Civil, dentro del importante papel que desempeña en la materia aeronáutica, enseguida creó el denominado Grupo Especial para estudiar en profundidad un plan mundial sobre seguros aeronáuticos por riesgos de guerra y terrorismo, que en adelante estudiaremos.

CAPÍTULO TERCERO. EL PLAN MUNDIAL SOBRE SEGUROS AERONÁUTICOS DE GUERRA.

En esta parte del trabajo, vamos a estudiar el Plan Mundial sobre Seguros Aeronáuticos desde tres perspectivas:

- A. Desde la perspectiva de la OACI como fuente originaria para informar a cerca de este proyecto asegurador.
- B. Desde una perspectiva comunitaria, estudiaremos las aportaciones de la Unión Europea sobre este punto.
- C. Las medidas legislativas tomadas por el ejecutivo español a raíz del giro que tomó la industria aseguradora.

1. Perspectiva de la OACI como fuente originaria para informar a cerca del proyecto asegurador.

Los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, supusieron un extraordinario impacto en la situación financiera de la industria del transporte aéreo. Consecuencia de éstos, donde por vez primera se utilizó un avión civil como arma de destrucción matando a miles de inocentes, las entidades aseguradoras, cancelaron, en los siete días siguientes (con efecto el 24 de septiembre de 2001), la cobertura de seguros por riesgos de guerra que habían dado los aseguradores a las líneas aéreas y a otras partes interesadas. Dentro de este marco de sucesos, El Consejo de la OACI, en su reunión 1/164, a fin de crear un buen plan que llenara el vacío actual y futuro en la cobertura de

seguro respecto a terceros por riesgo de guerra, decidió establecer un Grupo Especial²³⁸ sobre seguros por riesgo de guerra en aviación, teniendo como objetivo establecer un mecanismo internacional apropiado mediante el cual, el sector de seguro aeronáutico, proveería cobertura de seguro por riesgo de guerra con respaldo multilateral de los gobiernos²³⁹.

2. Perspectivas europeas.

Mientras el plan mundial siguió su debate dentro de la sede de la OACI, la Comunidad Europea, después de la primera reunión del grupo, dentro de la que los estados miembros de la Unión Europea informaron, que cesarían de proveer su apoyo temporario al mecanismo el 31 de marzo de 2002, para alentar una vuelta al mercado normal, aunque parecería que se harían ciertas excepciones con aquellos explotadores para los que no hay cobertura comercial. Tras su Comunicación de 10 de octubre de 2001 sobre las consecuencias de los atentados donde manifestó, su intención de examinar las cuantías y las condiciones en materia de seguros necesarias para la concesión de licencias de explotación; su Comunicación de 2 de julio de 2002, donde declaró que seguiría vigilando la evolución del mercado de seguros aéreos por lo que respectaba a la revisión de las cuantías y condiciones de seguro necesarias para la concesión de licencias de explotación; Tras haber celebrado el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, en cuyo artículo 50 se exige que las partes garanticen que las compañías aéreas disponen de la cobertura suficiente para cubrir la responsabilidad con arreglo a dicho Convenio, teniendo en cuenta el artículo 7 del Reglamento (CEE) 2427/92 del Consejo, que exige, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas, a éstas tener suscritos seguros que cubran su responsabilidad en caso de accidente, en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros; teniendo en cuenta que la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), adoptó el 13 de diciembre una Resolución²⁴⁰ sobre niveles mínimos de cobertura por el seguro, con respecto a la responsabilidad de los pasajeros y de terceros, consideró, en el marco de la política común de transportes, como importante, garantizar un nivel de seguros mínimo

238 Entre ellos representantes de algunos organismos de Lloyd's.

239 Para mayor información vid las paginas 40-51 de María Jesús guerrero, "los seguros aéreos" 2009.

240 Resolución CEAC/25.1.

adecuado para cubrir la responsabilidad en caso de accidentes, en particular con respecto a la carga, los pasajeros, el correo, el equipaje y terceros, para lo que adoptó el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los Requisitos de Seguro de las Compañías y Operadores Aéreos²⁴¹.

Lo más importante de este nuevo Reglamento es la obligada cobertura, por daños a terceros, que exige respecto a los supuestos de guerra y terrorismo. Ésta viene recogida en el artículo 7.1 sobre Responsabilidad Respecto a Terceros, de esta forma: “El seguro de responsabilidad de terceros cubrirá todos los daños causados a terceros por una aeronave en vuelo, o en tierra, o por una persona u objeto que caiga de ésta, para cada aeronave e incidente, sólo si el daño es consecuencia directa del incidente que lo causo, y: es imputable a la compañía u operador aéreo afectado con arreglo a la normativa nacional del estado miembro donde se haya producido el incidente; se debe a un acto de guerra, secuestro, sabotaje, terrorismo, disturbios sociales o laborales que tengan por objeto perturba la explotación de la aeronave, así como a negligencia u otra actuación u omisión dolosas de la compañías aérea o de sus empleados o agente o del operador aéreo.

2. Las compañías aéreas estarán aseguradas por los daños sufridos por terceros en caso de accidentes y de actos de guerra y terrorismo. Se entiende que los requisitos mínimos de seguro cubrirán las siguientes categorías de aeronaves”:

Cobertura Mínima Asegurada	Categoría de Aeronave
1,5 millones de DEG	MTOW ²⁴² hasta 2.000 kg.
4,5 millones de DEG	MTOW hasta 6.000 kg.
9 millones de DEG	MTOW hasta 14.000 kg.
80 millones de DEG	MTOW hasta 25.000 kg.
270 millones de DEG	MTOW hasta 50.000 kg.
400 millones de DEG	MTOW hasta 200.000 kg.
600 millones de DEG	MTOW más de 200.000 kg.

Con este Reglamento (emitido por vez primera en fecha 24 de septiembre de 2002 y posteriormente modificado en fecha 23 de julio de 2003), dentro de la Unión Europea se establece el marco jurídico necesario, que respalda la situación vulnerable en que la industria aseguradora había quedado tras los referidos atentados. De esta forma, en

241 Comisión de las Comunidades Europeas, Bruselas, 23.7.2003, COM (2003) 454 final, 2002/ 0234 (COD).

242 Es el peso máximo 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.

relación a las condiciones de seguro y las cuantías mínimas que se deben respetar en todo momento, tanto los operadores aéreos de la Comunidad como los de terceros países, ven cubierta su situación virtud a la obligación, contenida en el artículo 7.1 y 2, por parte de los seguros, de dar cobertura a los daños causados a terceros debidos a actos de guerra o terrorismo. Aparte esto, inmediatamente después de ocurridos los atentados, dentro del ámbito de la Unión Europea, el ECOFIN consideró conveniente autorizar que fueran los estados los que transitoriamente se hicieran cargo de esa cobertura, a causa de situaciones de fuerza mayor. Dentro de este contexto, el Estado español estableció, a través de un Real Decreto- Ley 14/2001, con fecha de 28 de septiembre, un régimen de reaseguro por cuenta del Estado, de los riesgos de guerra y terrorismo que pudieran afectar a la navegación aérea.

3. Perspectivas estatales.

La caída de los mercados internacionales aseguradores consecuencia de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, afectó a todo el sector de la aviación, amenazado por un peligroso descubierto en la responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros, situación ésta que le impedía ejercitar su actividad con normalidad. Ante esta circunstancia mundial, y como ya hemos dicho, dentro de la Unión Europea cada estado, transitoriamente, se hizo cargo de dar la cobertura necesaria. España dictó a tal efecto el Real Decreto-Ley 14/2001, por el que se establecía el régimen del reaseguro por cuenta del Estado de los riesgos de guerra y terrorismo, que pudieran afectar a la navegación aérea y que se encontraran cubiertos por contratos de seguro de responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros suscritos por compañías aéreas españolas y por el ente público AENA, que se hallaren vigentes a las 23 horas y 59 minutos GMT del 24 de septiembre de 2001 (artículo 1). De este Real Decreto-Ley son de destacar los siguientes puntos:

_Tuvo una duración de treinta días naturales con efectos desde las cero horas GMT del día 25 de septiembre de 2001.

_Respecto a las primas del reaseguro (establecidas en el artículo 5), el régimen fue el siguiente: Las primas del reaseguro deberán satisfacerse en el plazo máximo de treinta días desde el fin de la vigencia de los contratos, en la cuenta que a tales efectos se abrió a favor del Consorcio de Compensación de Seguros en el Banco de España; El importe de las primas de reaseguro, expresado en dólares estadounidenses, será el siguiente:

•Responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros por el transporte aéreo de viajeros:

_Para el tramo de cobertura hasta 750 millones de dólares estadounidenses: 25 centavos por pasajero.

_Para el tramo comprendido entre 750 millones de dólares estadounidenses y el límite máximo de cobertura previsto en los contratos hasta la fecha vigentes: 50 centavos por pasajero para el supuesto de un límite máximo de 2.000 millones de dólares, y la parte proporcional de dicho precio para límites inferiores.

- Responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros por el transporte aéreo de mercancías: un importe equivalente al 50 por cien de la prima que, para igual período, corresponda satisfacer por la cobertura reaseguradora privada de la responsabilidad civil derivada de riesgos distintos de los que constituyen el objeto de la presente norma.
- Responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros del ente público AENA: un importe equivalente al doble de la prima correspondiente a la cobertura de reaseguro de responsabilidad civil general que hasta la fecha de entrada en vigor de la presente norma se encontraba vigente y para el período establecido en el artículo 3 de este Real Decreto-Ley.

Por acuerdo del Consejo de Ministros podrá procederse a la renuncia total o parcial de las primas previstas en el párrafo anterior o a su modificación.

_ fue gestionado por el Consorcio de Compensación de Seguros (artículo 2).

Terminada la exposición de todo lo realizado en el mundo del seguro de aviación o de grandes riesgos en su parte teórica, a continuación vamos a dedicarnos al estudio del contenido en su parte práctica.

CAPÍTULO CUARTO. EL MERCADO INTERNACIONAL Y LA SOLIDARIDAD MERCANTIL PARA LA COBERTURA DE LOS RIESGOS AÉREOS.

Estudiado y delimitado el arsenal jurídico legislativo que regula el seguro aéreo (o seguro de grandes riesgos), a nivel internacional, comunitario y español, el cual podemos resumir en:

1º. La cobertura de los riesgos aéreos está incluida en los seguros de grandes riesgos. Sólo las empresas a partir de un balance de 6.200.000 ecus pueden suscribir pólizas y contratos de los grandes riesgos mediante el coaseguro y el reaseguro.

2º. Es obligatorio para cualquiera de los agentes intervinientes en la actividad aérea suscribir contratos que cubran los siguientes riesgos:

- a) Pérdida o daños sufridos por la aeronave.
- b) Responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros.
- c) Responsabilidad civil frente a pasajeros.
- d) Responsabilidad civil por el transporte de equipajes y carga;
- e) Los riesgos asegurados en a),b),c),d) incluirán actos de guerra, terrorismo,

secuestro, actos de sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves y disturbios sociales.

Y una vez visto el silencio y la falta de regulación de otros riesgos, de otros agentes aeronáuticos intervinientes en la actividad aérea, de las formas por las que se elaboran las pólizas, de las formulas que se usan para cubrir las numerosas y cuantiosas indemnizaciones derivadas de los accidentes y catástrofes aéreas; dada la heterogeneidad de herramientas y procesos judiciales para el establecimiento de las responsabilidades, diferencias en las distintas organizaciones judiciales, jurídicas, políticas económicas y sociales de los países miembros de las Naciones Unidas y otras cuestiones; he decidido averiguar sus necesarias respuestas de entre la bibliografía de grandes autores que han trabajado sobre la materia de los seguros aéreos, y antes de entrar a estudiar todo lo realizado en el campo del seguro de aviación o de grandes riesgos quiero reseñar que:

Los riesgos aeronáuticos, o bien son incidentes o bien accidentes, regulados en el Anexo 13²⁴³ y sus manuales de desarrollo²⁴⁴, investigaciones encargadas a unos organismos especializados para averiguar las posibles causas de los accidentes e incidentes y con ellas prevenir los futuros accidentes y no establecer la responsabilidad, competencia de la autoridad judicial basada en la aplicación de los mandamientos del código penal, los procesos judiciales y los informes de los peritos judiciales.

La legislación que regula los agentes intervinientes en la actividad aérea: administración, fabricante, transportista (operador), controladores aéreos, agentes de mantenimiento y la tripulación; carece de efectividad y objetividad a la hora de definir estos agentes, determinar sus posibles responsabilidades, determinar las herramientas a

243 Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, "Investigación de accidentes e incidentes de aviación", 9ª edición, ICAO, julio de 2001.

244 Doc. 6920, "Manual de investigación de accidentes de aviación", Enmienda nº 10, ICAO, octubre de 1986. Doc. 9422AN/923, "Manual de prevención de accidentes", 1ª edición, ICAO, 1984.

usar para la averiguación del error de cada uno en la producción del accidente/incidente aéreo, y establecer su parte de responsabilidad en cada accidente aéreo.

Estas dos cuestiones son las más destacadas de entre los silencios que conoce el mundo del seguro aeronáutico donde cabe citar la misma pregunta por la que se ha preocupado Delgrand²⁴⁵. La normativa de los seguros no parece estar adaptada al ámbito aéreo, y el Derecho Aéreo ignora prácticamente el seguro, no obstante, es todavía más grave que la evolución de la técnica sobrepase en mucho, y a menudo, la de este derecho así lo dice también Saint Alary: el derecho apenas puede seguir las transformaciones de la materia, donde está destinado y obligado a fijar las reglas jurídicas²⁴⁶. Hay poca bibliografía de lengua española en materia del seguro aéreo, no obstante: a finales de la década del siglo 20, una tesis doctoral sobre “El contrato de seguro en el transporte aéreo internacional²⁴⁷”, en la que destacaremos las siguientes ideas:

P 108: “Alemania, donde nos encontraremos con los primeros antecedentes sobre los seguros aéreos”.

P 125: “siguiendo varias lecturas entendemos que los seguros aéreos deben clasificarse así:

a- de casco”.

b- de elementos transportados: -de viajeros - de mercancías

c- de daños a terceros;

Después, y tras la creación del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial, órgano consultivo de las Naciones Unidas²⁴⁸, con aporte bibliográfico exclusivo de sus miembros. En materia aeronáutica destacar, entre otros, los trabajos del ilustre Sr. Tapia Salinas sobre el Derecho Aéreo y especialmente los trabajos sobre el seguro aéreo²⁴⁹. Trabajos siempre limitados a un estudio clásico y

245 Autor de la obra “Assurance du risque aérien en droit français”, thèse pour l’obtention du diplôme de troisième cycle 1981, 406p.

246 Le code des assurances ne semble pas adopté au domaine aérien et le droit aérien ignore pratiquement l’assurance .mais il plus grave l’évolution de la technique dépasse souvent de beaucoup celle de ce droit, ainsi que le disait M. Saint Alary (“le droit à de la peine à suivre les transformations de la matière dont il est destiné à fixer les règles juridiques”).

247 Juan José ríos Martínez, 1960, Universidad de Madrid, actualmente Universidad Complutense (inédita).

248 Consultar los fines del Instituto en el artículo 2 de los Estatutos en www.instibaerospa.org

249 Vid. Luis Tapia Salinas, “Derecho aeronáutico”, 2ª edición, Boch, Barcelona, 1993, 824 p.

tradicional de la materia. A finales del siglo 20 nacen nuevos trabajos y obras sobre el seguro aéreo dedicados al estudio de la materia desde la óptica del derecho internacional privado entre otras. Cabe destacar los siguientes trabajos:

-Dr. Santiago Areal Ludeña “El seguro aeronáutico”, especial referencia a la responsabilidad del fabricante de productos defectuosos²⁵⁰”, que nos aporta importantes puntos de reflexión desde la experiencia jurisprudencial estadounidense e inglesa citadas en las páginas²⁵¹.

_Dra. María Jesús Guerrero, “Los seguros aéreos, los seguros de aerolíneas y operadores aéreos”, destacar entre otras ideas lo obligatoriamente a observar en las cláusulas AVN²⁵².

_Dr. González -Lebrero, Rodolfo A, “Seguros Aeronáuticos²⁵³”

Todo este aporte ha sido gracias al uso de grandes referencias bibliográficas anglosajonas, francesas, italianas, alemanas etc., donde se sienta la tesis de que el seguro aéreo se obra mediante un sistema de mercado conocido por el nombre Lloyd’s o

250 Vid. Santiago Areal Ludeña, el seguro aeronáutico, Colex, 1998, 195 p.

251 Página 70, pie de página 177: “como se observa, esta peculiar formulación del equilibrio entre jurista y seguridad jurídica sobre el que descansa el sistema anglosajón, y que todavía hoy en muchas ocasiones no es totalmente comprendido por los juristas continentales, también exige unas especiales condiciones para su aplicación, puesto que la identidad de los supuestos debe ser tal que no es admisible que se le proporcione la misma solución a dos formas diferentes de establecer aparentemente lo mismo .

P74, pie de página 191: “la regla conocida como *contra proferetum rule* en virtud de la cual *verba fortius accipintur contra proferetum*, quiere decir que las palabras del documento, en estas circunstancias, se deben interpretar de manera más estricta en contra de la parte que las haya generado”.

P77: “aunque, como hemos tenido ocasión de comprobar en las páginas que anteceden, la regla general es que el propio texto de la póliza se constituye en la fuente más importante de la que se debe valer el interprete para descubrir su verdadero significado, existen ciertas circunstancias que la rodean y merecen mucha atención. la primera de ellas son los indicios que reflejan la intención de las partes los cuales, salvo en ciertos casos son inadmisibles para esa finalidad interpretativa. unos de éstos es que esos indicios pueden ser aducidos para dar solución a alguna ambigüedad que no aparece a simple vista en la póliza”.

P 112, continuación del pie de página 300: “pues mientras la compañía está protegida en el transporte aéreo internacional por el sistema de Varsovia, no goza de ese beneficio el fabricante, por esta causa, se convierte en presa fácil de unos demandantes deseosos de deep pockets, de cuantiosas indemnizaciones que seguramente no le proporcionaría la compañía, la realidad de las investigaciones acerca de las posibles causas de los accidentes muestra que el defecto de fabricación como causa es un factor que actúa muchísimo menos de lo que los comportamientos habituales de los demandantes podrían hacer pensar”.

Ver también p55;112; 132;178 y 179.

252 ed. marcial Pons, Madrid, 2009 pagina60, “la AICG está insertando en los últimos tiempos una coletilla en las cláusulas que revisa o redacta ex novo conforme a la cual se subraya que no tienen carácter vinculante, resultando la capacidad que tienen los aseguradores de ofrecer a sus asegurados pólizas con otra redacción distinta a la propuesta. La coletilla a la que nos referimos dice exactamente: “In common with all AICG produced AVN clauses, this clause is published by AICG, but it is expressly non-binding and AICG makes no recommendation as to its use in particular policies. Insurers are of course free to offer different policy wording and clauses to their policy holder”.

253 Ed. Comares 2009, Granada, 154p.

mercado de Londres, un seguro aéreo que encuentra su éxito y regulación gracias a la enorme experiencia adquirida en el mundo del seguro marítimo de un lado, y de otro, a la ingente legislación inglesa en materia del seguro en general, y en especial, al seguro de aviación .

Junto a la evolución legislativa del mercado del seguro aéreo, existe una evolución institucional de todas las fundaciones, asociaciones y empresas, que han colaborado íntimamente, con sus aportaciones, a todo lo que se ha realizado hasta hoy en día en el mundo del seguro de la aviación.

El mercado de Londres o Lloyd's mediante el establecimiento de las cláusulas AVN por el Joint Technical and Clauses Comité, actualmente y desde julio 2005, el Aviation Insurance Clauses Group, ofrece a los intervinientes en la actividad aérea, cláusulas específicas para cubrir los riesgos a los que se enfrentan, y para que elijan el que más les interesa; de esas cuestiones, instituciones y productos nos interesamos a continuación:

1. Legislación inglesa, Lloyd's y el seguro aéreo.

Este capítulo sobre la legislación en el United Kingdom dará a conocer las leyes más importantes vinculadas al seguro de aviación, y con ellas, el mercado de Lloyd's encuentra su seguridad jurídica y credibilidad como institución mundial tutora de todas las coberturas de riesgos dentro del mundo del seguro, especialmente el seguro de la aviación. El Reino Unido, como cualquier país, conoce una enorme legislación y textos jurídicos relacionados directa e indirectamente con el mundo del seguro aéreo²⁵⁴. Ni para este trabajo ni para cualquier otro será posible abarcar todo lo legislado tanto en Lloyd's como en el mundo del seguro de aviación. En lo que atañe a este trabajo, como hemos señalado anteriormente el mercado, Lloyd's, encuentra su seguridad operativa en la abundante legislación inglesa²⁵⁵.

254 Sustraer estos textos hoy en día, gracias a internet, es muy fácil, solo es necesario conocer los títulos de las leyes (ACTS), que contienen normás vinculadas al seguro aéreo o a las instituciones relacionadas con ello.

255 Véase www.legislation.gov.uk mediante el motor de búsqueda , por ejemplo si solicitamos "insurance aviation" nos dará a conocer que esta materia ha conocido dos regulaciones, Marine And Aviation Insurance (War Risks), Act 1952 y The Civil Aviation (Insurance), Regulations 2005 esta última es una ley que cumple con los mandamientos del Reglamento (CE) No 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos ya citado, que ha generado una gran reforma en la organización administrativa del mercado Lloyd's ; otro ejemplo si al solicitar los textos sobre civil aviation act nos facilitara todas las leyes desde 1949, 1952, 1959, 1969,1971,1978,1980, 1982,1983, 1984,1985, 1987,1989, 1990, 1992, 1996, 1998, 2001, 2003, 2006,,2007, 2009,y 2010, así con todos los textos relacionados con la materia del seguro de aviación, textos que se relacionan con estos títulos: Air corporation act; employer's liability act; air travel reserve; aircraft and shipbuilding industries act; life assurance companies act; carriage by air

La regla que hay que tener en cuenta es que el legislador inglés no deroga los textos en su totalidad a la hora de enmendar o actualizar su normativa, lo cual hace necesario tomar en consideración los textos desde su inicio, sus cruces con otros textos, sean internos (normativas nacionales), o externos (adaptación a la normativa comunitaria o normativas de los convenios internacionales).

2. Lloyd's²⁵⁶.

Lloyd's es un mercado de seguros no una compañía. Los contratos son suscritos por un grupo de miembros conocidos con el nombre sindicato -syndicats-. Cada sindicato está dirigido por un agente de gestión -managing agent- que no participa directamente de la suscripción del seguro en el mercado, sino que designa a un suscriptor que actúa en nombre de los miembros. El agente de gestión establece un plan de negocios, determina la política del syndicat y controla el buen funcionamiento de la suscripción. Los corredores de Lloyd's sirven de intermediarios entre los clientes que buscan asegurarse y los suscriptores. Cuando quieren asegurar un riesgo buscan un suscriptor especializado en el tipo de cobertura necesitada; una vez alcanzado acuerdo sobre la cobertura y la cantidad de la prima, el suscriptor principal escribe una línea en lo que se denomina SLIP, condicionado²⁵⁷, aceptando así una proporción del riesgo en nombre de su syndicat; Luego, los intermediarios de Lloyd's continúan buscando otros suscriptores de mercado, quienes designan sus proporciones y partes del riesgo. Los syndicats son independientes entre sí, todos juntos forman la entidad jurídica común Lloyd's, sin embargo dichos sindicatos están unidos por tres elementos:

- 1º.- Comparten la marca Lloyd's;
- 2º.- Pueden utilizar la red internacional de licencias Lloyd's (está autorizada en más de 79 países y puede aceptar riesgos provenientes de más de 200 países;

and road act; insurance companies act; aviation security act; international transport conventions act ; insurance fees act; airport act; aviation and maritime security act; reinsurance (acts of terrorism), act; national insurance of contributions act; finance act, isle of man act; common law procedure act; documentary evidence act; insurance companies act; policyholders protection act; insurance brokers act; civil liability act; Financial Services and Markets Act 2000 ; Lloyd's broker; etc.

256 Definición resumida de un artículo publicado en la www.assur-Lloyd's.com, y para mayor información sobre esta institución mercantil ver el pie de página nº13 en la página 30 y las páginas 29 hasta 56 de la obra maestra del Sr. Rod margo "aviation insurance "en relación a la cronología y evolución legislativa del mercado Lloyd's.

257 Es un documento preparado por un corredor, que establece, en forma abreviada, la propuesta para un asegurador. Huelga decir que debe contener información suficiente para que el asegurador, a quien se presenta, pueda decidir si ofrece una cobertura o no, y en caso afirmativo, con qué prima. Vid definición de ROD MARGO, p. 116-135.

3°.-Cualquier póliza suscrita ante un sindicato se beneficia de la cadena de seguridad de Lloyd's;

Cada sindicato está respaldado por su propio capital, sin embargo, la estructura del Lloyd's comprende un fondo central que mutualiza parcialmente la base de capital, en consecuencia, los aseguradores de Lloyd's están garantizados por la propia seguridad de cada sindicato y por la seguridad común de Lloyd's.

El primer eslabón de la cadena de seguridad es el fondo de primas, constituido por las primas recibidas de los asegurados. Los fondos se invierten en activos que pueden ser liberados fácilmente, se puede usar el fondo de las primas para: el pago de las indemnizaciones de los siniestros, gastos de primas de reaseguro, gastos de suscripción, o para las reservas obligatorias por las operaciones en el extranjero. Ningún beneficio se distribuye antes del cierre definitivo del año contable, generalmente después de 3 años cuando los compromisos en vigor han sido adecuadamente provistos.

El segundo eslabón de seguridad está constituido por los capitales de los miembros depositados en Lloyd's, que se usan siempre y cuando el fondo de primas sea insuficiente.

2.1. Organismos y Departamentos principales de Lloyd's²⁵⁸.

El mercado del seguro de aviación, para hacer frente a sus responsabilidades y cumplir con sus obligaciones cuenta con varios departamentos y organismos principales:

1. Lloyd's Aviation Department: se inició en 1946 cuando el comité de Lloyd's requirió una sección de inteligencia vinculada a la aviación, para recopilar información técnica y operativa, publicaciones de diversas obras de referencia. El gran logro de esta sección fue la elaboración del libro azul o registro confidencial de Lloyd's. Con su contenido ayuda a los aseguradores a fijar las tarifas y establecer el valor de los cascos de aeronaves, cuando es aceptado y cubierto el riesgo.

a) Registro de aviación Lloyd's: contiene amplia información disponible para los interesados en el campo del seguro de aviación en general (historiales de navegación, flotas, víctimas de siniestros aéreos en cualquiera de los operadores civiles existentes a nivel mundial desde 1946), así como legislación relacionada con los seguros de aviación.

258 Part. 2 de, aviation insurance practice, Londres: CII.

b) Biblioteca Lloyd's: contiene información sobre los distintos tipos de aeronaves, obras de referencia en materia de aviación en general, archivo de todas las aeronaves construidas en el mundo desde 1928, revistas, detalles de todos los aeropuertos, precios de las aeronaves y sus amortizaciones, registro de aeronaves con sus debidos propietarios.

c) Informe de los siniestros: son informes completos de las víctimas de los siniestros elaborados por un departamento encargado por el comité de Lloyd's, con más de 200 agentes en el mundo. Representa a Lloyd's en sus tareas de inspección y asistencia técnica. También se encarga de la introducción de los estudios operativos que consisten, en un examen detallado de la organización operacional de un operador para la mejora de la seguridad operacional.

2. AIRCLAIMS Ltd.: es una organización internacional con sede en Londres que cuenta con técnicos, de amplia experiencia en la explotación de compañías aéreas, y la fabricación de aviones, como representantes y supervisores de la entidad Lloyd's en los aspectos de aviación en todo el mundo. Tras la compra de Air Survey y Safety Divisions of the British Aviation insurance Co Ltd., AIRCLAIMS ha establecido un servicio de estadística disponible para los aseguradores y operadores. Su biblioteca contiene copias de todas las publicaciones sobre técnica de la aviación; se encarga asimismo de la provisión de encuestas de suscripción, que abarcan todos los aspectos de las operaciones de aeronaves de un asegurado para la orientación y la evaluación de riesgos, etc.

3. International Insurance Services Ltd.: es un servicio novedoso dirigido por dos personas, un abogado y un ingeniero que han trabajado para las principales compañías de seguro de aviación. Ofrecen el servicio necesario a efectos de proporcionar el buen entendimiento del seguro, así como elaborar diferentes estudios estadísticos, operacionales.

4. Investigation and Settlement of Hull Claims: se encargan de examinar el condicionado de las pólizas cuando se trata de reclamaciones relacionadas con daños ocurridos a aeronaves (cascos), si están conforme o habido violación, incumplimiento de lo pactado por parte del asegurado y sus dependientes y por consiguiente tomar las decisiones correspondientes tras una investigación realizada por sus expertos.

5. (LAUA) Lloyd's Aviation Underwriters Association: (pasa a ser LMA- Lloyd's Market Aviation). Fundada en 1935 fue establecida para representar los intereses de los miembros suscritores del seguro de aviación en el mercado Lloyd's. Su contribución

más notable es la publicación del manual estándar de pólizas en forma de hojas sueltas que se mantiene al día en colaboración con la AIOA (Aviation Insurance Offices Association, pasa a ser IUA²⁵⁹) mediante una comisión mixta técnica y el comité de cláusulas “Joint Technical and Clauses Committee (JTCC),” que fue sustituido por el AICG (AVIATION INSURANCE CLAUSES GROUP), en julio de 2005”²⁶⁰. El manual estándar o las cláusulas conocidas por el AVN elaborados por el AICG, tratan de orientar a los agentes intervinientes en la actividad aérea de a cerca de las condiciones en coberturas existentes, así como las cláusulas excluidas del marco de protección, salvo pacto en contrario, no siendo obligatorio utilizarlas como están redactadas²⁶¹.

DETALLES DE CLÁUSULAS²⁶²:

REASEGURO COAREASEGURO	Y	REASEGUROS	AVN21; AVN41A; AVN58AR; AVN69; AVN111; AVN11R
		COREASEGUROS	AVN25
OBLIGATORIAS		DISPOSICIONES GRALES.	AVN5A; AVN9; AVN42; AVN54; AVN66; AVN72; AVN102; AVN109
		POLIZAS COMUNES	AVN 14; AVN15

259 Fundada en 1948 por los miembros de las principales de compañías británicas de seguro de aviación, Sustituida por el comité técnico de aviación del IUA (INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION).

260 JTCC (LAUA+AIOA) =AICG LMA + IUAATC). En 2005 se crea la ALF (aviation liaison fórum), puente entre comité de aviación de LMA y comité técnica de aviación de IUA para tratar temas de interés común que estén dentro del ámbito de competencias de las respectivas asociaciones, tales como los aspectos técnicos, normativos, jurídicos y de procedimiento.

261 De esta forma, en todas las cláusulas aparece la siguiente indicación: “**DISCLAIMER:** it is not compulsory for the clauses /wording to be used as drafted nor are they intended to replace the exercise of independent judgment. it is the responsibility of each individual company to judge their own circumstances when deciding whether or not to use this clause. Advice should be sought from legal advisors for clarification of the use and the intention of these wordings. The I.U.A does not accept any responsibility for the subsequent interpretation of the clauses/wordings comments/guidance notes are included purely for information purposes only”-**ADVERTENCIA:** no es obligatorio utilizar las cláusulas AVN tal como están redactadas, es responsabilidad de cada empresa juzgar sus propias circunstancias a efectos de utilizar o no la cláusula. Deberá solicitarse asistencia jurídica a efectos de aclarar la utilización de la cláusula. IUA no será responsable por la posterior interpretación de las cláusulas. Las notas orientativas se han incluido únicamente para informar-.

262 <http://www.iaa.co.uk/Content/NavigationMenu/Committees2/Aviation/AviationClauses/default.htm>

	POLIZAS A MEDIDA	AVN44; AVN44A; AVN100
PROCESOS JUDICIALES	RESPONSABILIDAD PENAL	AVN60A ; AVN108
	RESPONSABILIDAD CIVIL/ARBITRAJE	AVN37B; AVN65; AVN102; AVN109; AVN97 (ARBITRAJE).
FABRICANTE/CONSTRUCTOR /	AVN29; AVN52P(A); AVN67; AVN102; AVN56	
MERCANCÍAS	CARGA AÉREA	AVN92
AEROPUERTOS	AEROPUERTOS	AVN104; AVN105; AVN106
	ATERRIZAJES FORZOSOS	AVN91; AVN23A; AVN78
	LLEGADAS ANTES/DESPUÉS HORAS PREVISTAS AEROPUERTOS	AVN81
COBERTURA DE CONDICIONES EXCLUIDAS	DAÑOS NUCLEARES (MERCANCIAS)	AVN38A; AVN38B; AVN52R; AVN59; AVN71; (EN CASOS DE GUERRA E INTERFERENCIAS ILÍCITAS AVN52K; AVN52L).
	INCENDIOS	AVN24
	AMIANTE	AVN96
	DAÑOS ACÚSTICOS/ELÉCTRICOS	AVN46B; AVN47
	HUELGAS, ETC	EN GUERRA AVN51A EN PAS AVN 51
	GUERRA, INTERFERENCIAS ILÍCITAS, BIOLÓGICAS ARMAS	AVN48 B, AVN48 C; AVN 48D; AVN52D (19-10-2001 CON UN UMBRAL MAXIMO DE 50 MILLONES DE DOLARES); AVN52D (12/12/2001); AVN52E

		(12/12/2010); AVN52F (17/10/2001); AVN52H (04/08/2006); AVN52J; AVN52K (08/2006); AVN52K Y AVN 52L (04/08/2006); AVN52K (04/08/2006 INCLUIR O EXCLUIR UNOS INCISOS DE LA CLÁUSULA AVN AVN48D) ; AVN57; AVN57 (A)
	ENTRE ESTADOS PERMANENTES DEL CONSEJO LAS NACIONES UNIDAS	AVN52; AVN 52C (USA Y CANADA); AVN52D; AVN52E (USA Y CANADA 2001).

HECHAS PARA ESTADOS	CANADA	AVN75B; AVN75C
	USA	AVN16; AVN20; AVN57 (1983); AVN 57 (A) (1996) AVN58R-A (1996 REINSURANCE); AVN65
	USA & CANADA	AVN69; AVN2A; AVN52H
	FRANCIA	AVN107; AVN108
	SUIZA	AVN57
OTROS	ARRENDAMIENTOS	AVN28A; AVN28B; AVN53; AVN67B (2004)
	PROBLEMAS INFORMÁTICOS CALENDARIO PASAR S. XXI	AVN2000; AVN2000 ^a ; AVN2001; AVN2002; AVN2003
	FAMILIA REAL BRITÁNICA	AVN95
	PAQUETE DE PRODUCTOS	AVN98 (07/03/2007)
SEGURIDAD AÉREA	SALVAMENTO	AVN62; AVN76
	SEGURIDAD AÉREA (SAFETY)	AVN94; AVN11 (15/09/2010) TEST NAVEGABILIDAD

DE PERSONAS, PASAJEROS Y OTROS	DAÑOS COPORALES	AVN34; AVN34A; AVN80; AVN83; AVN87; AVN88	
	DEPENDIENTES	AVN63; AVN77	
	EXCESO EN N° DE ASIENTOS	AVN35A; AVN36B	
	COMANDANTE/ TRIPULACIÓN	AVN68; AVN73; AVN74; AVN75; AVN90	
CASCOS	RELACIONADOS	PÉRDIDA	AVN8; AVN61
		MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	AVN4A; AVN11A; AVN26A
		CAMBIOS TÉCNICOS	AVN93
	EN GENERAL	AVIONES	AVN17A; AVN18A; AVN19A
		HELICÓPTEROS	AVN30A
		SIN MOTOR	AVN32

AVN1C (21/12/1998) LONDON AIRCRAFT INSURANCE POLICY, HULL, THIRD PARTY AND PASSENGER LIABILITY. Contrato de seguro de aviación con cláusulas para cubrir los riesgos clásicos de la aviación exigidos por las autoridades de aviación civil: responsabilidad civil de operadores frente a terceros, cargas, pasajeros y cascos.

AVN2A (21/12/1998) LONDON AIRCRAFT INSURANCE POLICY PROPOSAL FORM (01/10/1996) HULL THIRD PARTY AND PASSENGER LIABILITY. Contrato de seguro de aviación hecho para los países CANADA Y USA, con cláusulas para cubrir los riesgos clásicos de la aviación exigidos por las autoridades de aviación civil, responsabilidad civil de los operadores frente a terceros, cargas, pasajeros y cascos.

AVN4A (04/02/2002) COMPONENT PARTS CLAUSE. Cláusulas para establecer los límites y porcentajes de indemnización del valor predeterminado de una aeronave, utilizados por la compañía de seguro en los casos de traslado de las aeronaves para el mantenimiento ordinario o por avería.

AVN5A (09/10/1974) DEFERRED PREMIUMS. Cláusulas para el establecimiento de primas, su vencimiento, siendo el plazo máximo, la media noche del último día dispuesto en el contrato.

AVN6A (17/10/1996) PREMIUMS PAYMENT CLAUSE. Cláusulas establecidas en caso de intermediación de un bróker.

AVN8 (01/10/1996) FULL PREMIUM IF LOST. Cláusulas establecidas para casos de pérdida total de la aeronave. Aquí, el vencimiento de las primas es obligatorio e inmediato.

AVN9 (01/10/1996) FULL PREMIUM IN THE EVENT OF A CLAIM EXCEEDING PREMIUM PAID. Estereotipo de cláusulas para establecer el conjunto de primas que hay que abonar en caso de accidente y cuando los daños superan el valor acordado.

AVN 11 A (04/02/2002), 15% TRANSPORTATION COSTS CLAUSE. Cláusulas con las cuales se establece y se acuerda el valor (precio) del traslado de la aeronave para su mantenimiento reparación), sin que supere el 15% del total de la factura de reparación;

AVN14 (01/10/1996) LIMITATION OF LIABILITY CLAUSE (JOINT INSUREDS). Condiciones en las que se establece la obligación de solicitar el acuerdo del asegurador, en caso de incluir otros aseguradores, y que las indemnizaciones no pueden sobre pasar el límite acordado, siendo así para todos los asegurados.

AVN15 (01/10/1996) LIMITATION OF LIABILITY ENDORSEMENT (ADDITIONAL INSURED). Casi idéntico al AVN14

AVN 16 (06/11/1956) LLOYD'S AIRCRAFT HULL POLICY (U.S.A). Modelo de póliza hecha para asegurar a los operadores (industria, vuelos comerciales, de negocio y de placer), en EEUU, destacar la condición nº 13 que da la posibilidad de ajustar acuerdos según las leyes y procesos judiciales de cada estado de los EEUU. 10 días son los exigidos para cancelar los acuerdos y el correo electrónico es un medio válido para el aviso.

AVN17 A (01/10/1992) ADDITIONS AND DELETIONS (APPLICABLE TO HULLS ONLY). Contrato de aplicación solo para aeronaves (cascos), está hecho para calcular los plazos mediante una fórmula matemática en caso de incluir o excluir aeronaves en un contrato ya establecido. 10 días de preaviso cuando se trata de incluir aviones de otras características, es imprescindible la autorización del asegurador.

AVN 18A (01/10/1996) ADDITIONS AND DELETIONS (APPLICABLE TO LIABILITIES ONLY). Es igual que el AVN17A, con la diferencia de que las aeronaves incluidas no pueden sobre pasar los asientos acordados previamente.

AVN19A (18/03/2002) ADDITIONS AND DELETIONS COMBINED. Es la combinación de las cláusulas AVN17A y AVN18A.

AVN20 (01/11/1964) LLOYD'S AIRCRAFT LIABILITY POLICY, USA. Modelo de póliza para asegurar los operadores (industria, comercial, de negocios y de placer), en Estados Unidos (excluidos: México, Alaska, Canadá).

AVN 21 (01/10/1996) CLAIMS CO-OPERATION CLAUSE. Hecha para los reaseguradores que deben solicitar sus reclamaciones en un plazo máximo de 7 días, respectando los Reglamentos y acuerdos en relación a las informaciones requeridas.

AVN22 (01/10/1996) DEFICIT CLAUSE. Cláusula en el cual el déficit en el balance (o presupuesto) de... averiguar, el déficit que se incluye en los presupuestos siguientes con un límite de 3 años.

AVN 23A (04/02/2002) UNLICENCED LANDING GROUND SUITABILITY CLAUSE. Cláusula por la que se autoriza a los pilotos aterrizar en pistas fuera de las de los aeropuertos a condición del necesario consentimiento del propietario de la pista, queda el piloto responsable de conocer la seguridad operacional de la pista, y en caso de accidente, se aplica el principio judicial de carga de prueba.

AVN 24 (01/10/1996) BURNING COSTS CLAUSE. Cláusula con la que se establecen los porcentajes en el cálculo de las primas por los incendios, en el cálculo de las primas se considera el porcentaje sobre 100 y en el cálculo de las indemnizaciones se toma en consideración el porcentaje sobre 1000.

AVN25 (01/10/1996) CLAIMS, CONTROL CLAUSE. Los reaseguradores deben informar de cualquier pérdida o daño en un plazo máximo de 72 horas. El correasegurador tiene derecho a nombrar expertos para investigar los hechos, negociar, etc.

AVN26A (04/02/2002) AIRCRAFT LAYING-UP RETURNS CLAUSE. Contiene las fórmulas con las que se calculan los porcentajes de las primas que hay que devolver en caso de anomalías en el cálculo de los días previstos para la reparación y paralización de las aeronaves.

AVN28A (01/02/1995) AIRCRAFT FINANCIAL INTEREST ENDORSMENT. Hecha para las aeronaves objeto de unos derechos y obligaciones de terceros que tienen que someterse a las condiciones de esta póliza, especialmente, el respeto de los plazos, ámbitos de uso de las aeronaves y obligación de los beneficiarios de un derecho sobre la aeronave a informar de los daños en un plazo de 60 días.

AVN28B (17/10/1996) FINANCIAL INTEREST ENDORSMENT. Cláusula con la que se obliga a los beneficiarios de un derecho real sobre la aeronave a informar de los daños inmediatamente.

AVN 29 (01/10/1996) MANUFACTURER AS ADDITIONAL INSURED. Hecha para fabricantes de aeronaves. En la misma póliza se puede incluir a todos los participantes en la fabricación de toda la aeronave o partes de ella.

AVN30A (01/10/1996) LONDON HELICOPTER INSURANCE POLICY PROPOSAL FORM. Condiciones preparativas y orientadoras de contrato de seguro para asegurar cualquier tipo de helicópteros y sus campos de uso (sanitarios, incendios, etc.)

AVN 32 (01/10/1996) GLIDERS (LAUNCHING SITE CLAUSE). Destinada a aeronaves sin motor, la Cláusula no asegura los daños ocurridos en el periodo anterior de cada vuelo, ni los daños resultados de cualquier acto que no respete los Reglamentos e instrucciones establecidos por las autoridades competentes.

AVN34 (05/12/1961) AIRCRAFT FINANCIAL INTEREST ENDORSEMENT PASSENGER VOLUNTARY SETTLEMENT ENDORSEMENT (FOR ATTACHMENT TO LLOYD'S AIRCRAFT LIABILITY POLICY, USA). Trata de establecer y acordar un techo de indemnizaciones que no se puede sobrepasar en casos de pérdida de órganos, vista, etc. Lo más importante de esta Cláusula es la condición dispuesta en el párrafo nº5, inciso (C), en la que se comprometen las partes en los periodos post- indemnización, a que el asegurado no se responsabilizará de las reclamaciones solicitadas por un accidente de trabajo.

AVN34A (30/04/2002) PASSENGER VOLUNTARY SETTLEMENT ENDORSMENT. Cláusula complementaria para daños (pérdida de piernas, manos, vista...), en que se establece y se acuerda el techo de indemnización.

AVN35 (05/12/1961) SPREADER CLAUSE (FOR ATTACHEMENT TO PASSENGER VOLUNTARY SETTLEMENT ENDORSEMENT). Mediante esta póliza y en caso de haber más pasajeros de lo acordado en un accidente, se remiten las partes a una fórmula preestablecida en el cálculo de las indemnizaciones relacionados a los daños corporales.

AVN 36 (05/12/1961) SPREADER CLAUSE B (FOR ATTACHEMENT TO PASSEGER VOLUNTARY SETTLEMENT ENDORSMENT). Es la misma Cláusula que la AVN35 con la excepción de que la póliza queda sin efecto si se había acordado un techo máximo de pasajeros.

AVN 37A (01/10/1996) EXCESS AVIATION LIABILITY POLICY (LONDON MARKET AIRCRAFT ESCCESS LIABILITY POLICY DIRECT INSURANCE). Cláusula donde se comprometen las partes, mediante un acuerdo detallado en un anexo (condicionado), de los riesgos a cubrir, los riesgos excluidos, las primas, defensa jurídica, etc. Se trata de un clásico contrato de seguro de aviación.

AVN37B (10/10/2002) EXCESS AVIATION LIABILITY POLICY. Mediante esta póliza se establecen los derechos y obligaciones de cada parte en relación a primas complementarias cuando se trata de un exceso en el techo de las indemnizaciones dictadas por los juzgados.

AVN38A (01/01/1989) AVIATION RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE (GENERAL). Póliza hecha para asegurar daños radioactivos especialmente en el transporte de mercancías. Quedan sin efecto, si se violan o no se respetan, las recomendaciones y normas dictadas por la Organización Mundial de la Aviación Civil (ICAO), y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

AVN38 B (22/07/1996) NUCLEAR RISKS EXCLUSION CLAUSE. Póliza que establece los tipos de mercancías nucleares peligrosas, entre ellas, las que no se compromete el asegurador a dar cobertura, si no se respetan las normas elaboradas para dichas mercancías. Se establece un plazo de 7 días para cancelar el acuerdo.

AVN41A (04/02/2002) REINSURANCE UNDERWRITING AND CLAIMS CONTROL CLAUSE. Cláusula hecha para los reaseguradores en la que se comprometen las partes a respetar los pactos, acuerdos, y en caso de reclamaciones informar en plazo máximo de 72 horas, el asegurador tiene derecho a nombrar expertos, abogados y agentes de conciliación.

AVN 42 (01/10/1996) DOCUMENTS OF CARRIAGE CLAUSE. Cláusula hecha para los transportistas informando de sus obligaciones en la elaboración y la entrega de los billetes (cartas de viaje para pasajeros y equipaje).

AVN 44 (01/10/1996) MUTUAL REVISION CLAUSE (AVIATION LIABILITY). Cláusula hecha especialmente para el transporte de carga (mercancías), en la que se establecen las enmiendas y casos de revisión del contrato con el consentimiento de las dos partes dentro de un plazo de 60 días y si no se llega a un acuerdo se cancela el contrato en un plazo máximo de 30 días tras la notificación (entre estos casos, las enmiendas y modificaciones que conoce el convenio de Varsovia 1929).

AVN44A (01/10/1996) PASSENGER LIABILITY (MUTUAL REVISION AND SPECIAL CONTRACT CLAUSE). Es la misma Cláusula del AVN44, pero hecha al transporte de pasajeros, se establecen también cláusulas complementarias en relación a las reclamaciones en caso de accidentes.

AVN46B (01/10/1996) NOISE AND POLLUTION AND OTHER PERILS EXCLUSION CLAUSE. Cláusulas de exclusión de los daños ocurridos por el ruido, contaminación de cualquier tipo, interferencia eléctrica y electromagnética.

AVN47 (01/10/1996) NOISE COVERAGE POLICY. Cláusula con la que se compromete el asegurador cubrir los riesgos causados por la polución acústica de las aeronaves, hasta un techo máximo preestablecido de las indemnizaciones que se

someten a una fórmula matemática y teniendo en cuenta determinados procesos y plazos en caso de reclamaciones.

AVN 48 B (01/10/1996) WAR, HIJACKING AND OTHER EXCLUSION CLAUSE (AVIATION). Cláusula de exclusión de los riesgos derivados de guerras, invasión, guerra civil, rebelión, huelgas, el uso de armas nucleares...

AVN48C (04/08/2006) WAR, HIJACKING AND OTHER ESCLUSION CLAUSE (AVIATION). Igual que AVN48B incluyendo riesgos relacionados con radiaciones nucleares. La Cláusula recuerda que el AICG no ha establecido esta Cláusula para crear un nuevo tipo, sino que aconseja a los aseguradores tomar en consideración las condiciones de esta póliza en futuros acuerdos.

AVN 48D (04/08/2006) WAR, HI-JAKING AND OTHER PERILS EXCLUSION CLAUSE (AVIATION). Igual que el AVN 48D incluyendo el riesgo de la utilización de armas biológicas.

AVN 51 (01/10/1996) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT AIRCRAFT HULLS. Hecha cuando el estado no está en tiempos de Guerra, para incluir una cobertura a los cascos (aeronaves) de los riesgos relacionados con las huelgas, conflictos laborales, interferencia ilícita por personas que están dentro de la aeronave. En esta póliza se establece el techo máximo de las indemnizaciones, primas. Queda cancelado el contrato mediante preaviso en un plazo máximo de 7 días.

AVN 51A (04/08/2006) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT (AIRCRAFT HULLS). Igual que el AVN51 pero cuando el estado está en tiempos de guerra.

AVN52 (26/08/1971) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT (AIRCRAFT LIABILITY). Hecha para los 5 estados permanentes del consejo de seguridad de las Naciones Unidas (CHINA, RUSIA, USA, UK, FRANCIA), estableciendo que todos los contratos elaborados entre estos estados, por los riesgos de guerra, se cancelan automáticamente por el cese o el fin de los tiempos de guerra.

AVN52C (01/10/1996) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT AVIATION LIABILITIES (COMPARAR CON LSWA555, LSW B 555). Hecha para el Mercado de seguro de Estados Unidos y Canadá. Garantiza las reclamaciones en casos diferentes de lo establecido en el inciso a) del AVN48A y en los casos de declaración o no, de guerra entre estados permanentes del consejo de seguridad de las Naciones Unidas.

AVN52D (19/09/2001) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT (AVIATION LIABILITIES). Igual que el AVN 52C pero estableciendo el techo máximo de las reclamaciones en 50 millones de dólares.

AVN52D (12/12/2001) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT (AVIATION LIABILITIES). Igual que el AVN52D (19/09/2001), pero con la declaración firme que las indemnizaciones no incluyen los daños causados a los pasajeros y sus equipajes, ni las mercancías.

AVN52E (20/09/2001) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT (AVIATION LIABILITIES). Póliza preventiva hecha para el mercado de seguro de Estados Unidos y Canadá, se aplica entre las partes para asegurar los riesgos derivados de la guerra, las condiciones excluidas en la Cláusula AVN48A, con el establecimiento de un techo de reclamaciones (solo para cascos y no para pasajeros y equipajes), que no supera los 50 millones de dólares y las primas correspondientes; queda cancelado el acuerdo en caso de declaración de guerra entre países permanentes del consejo de seguridad de las Naciones Unidas.

AVN 52E (12/12/2001) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT (AVIATION LIABILITIES). Es igual que el AVN52E (20/09/2001), solo se diferencian en el techo de reclamaciones, en la otra Cláusula las reclamaciones no pueden superar los 50 millones de dólares y en esta caben otros acuerdos y pactos sobre los techos.

AVN52F (17/10/2001) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT AVIATION LIABILITIE). Se trata de asegurar los riesgos establecidos en el AVN48B (previo acuerdo del inciso (a) hasta un límite de 50 millones de dólares), y las cancelaciones automáticas cuando se trata de una declaración de guerra entre dos estados miembros permanentes del consejo de seguridad de las Naciones Unidas.

AVN52G (17/10/2001) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT AVIATION LIABILITIES. Cláusula por la que por una prima adicional se aseguran los riesgos enumerados en el AVN48B hasta un límite de reclamaciones preestablecido por las partes, y de las cancelaciones automáticas cuando se trata de una declaración de guerra entre dos estados miembros permanentes del consejo de seguridad de las Naciones Unidas.

AVN52H (04/08/2006) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT AVIATION LIABILITIE. Igual que la Cláusula AVN52E, incluye la exclusión de las condiciones preestablecidas en el AVN48C, relacionados con los riesgos nucleares y exclusivamente causados en Estados Unidos y en Canadá.

AVN52J (04/08/2006) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT AVIATION LIABILITIES. Cláusula por la que por una prima adicional se aseguran los riesgos enumerados en el AVN48C hasta un límite de reclamaciones preestablecido por las

partes, y de las cancelaciones automáticas cuando se trata de una declaración de guerra entre dos estados miembros permanentes del consejo de seguridad de las Naciones Unidas.

AVN 52 K (02/07/2007) GUIDANCE NOTE. Hace referencia a la Cláusula AVN52K0 que ha sido publicada por la AICG en agosto del 2006, en esta Cláusula se incluye la cobertura de las dos condiciones (incisos 2b y 4b), excluidas en de la Cláusula AVN48D.

AVN 52K AND 52L GUIDANCE NOTE (04/08/2006). Habla de los tipos de los daños causados a los pasajeros, y a las aeronaves por los riesgos nucleares que pueden ser objeto de cobertura.

AVN52K (04/08/2006) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT, AVIATION LIABILITIES. Esta Cláusula está relacionada con los tipos de daños enumerados en el AVN 48D, sobre riesgos nucleares que pueden ser objeto de un acuerdo para cubrirlas o excluirlas, con el establecimiento de un techo máximo de indemnizaciones, y los usuarios cubiertos.

AVN52P (27/02/2006) AVIATION MANUFACTURERS PRODUCT LIABILITIES ENDORSMENT. Tiene relación con la cobertura de los daños enumerados en el AVN48B excluyendo los incisos (a) y (b).

AVN 52 P (A) (21/05/2009) PRODUCTS ENDORSMENT FOR AVN52 CLAUSE. Cláusula relacionada con la cobertura de los riesgos derivados de los productos fabricados para el uso aeronáutico, se acuerdan las partes de las primas, el techo de reclamaciones, ámbitos de aplicación,...

AVN52R (01/05/2007) EXTENDED COVERAGE ENDORSMENT AVIATION LIABILITIES. Hecha para los explotadores de aeronaves. Tiene íntima relación con la cobertura de los daños enumerados en el AVN48D sobre los riesgos nucleares, mediante primas adicionales preestablecidas entre las partes, se pueden incluir o excluir algunos riesgos enumerados en los incisos de la Cláusula AVN48.

AVN53 (01/10/1996) ADDITIONAL INSURED ENDORSMENT (LIABILITIES). Hecha para incluir otros asegurados con derechos sobre aeronaves o algunas operaciones en una póliza preestablecida. Se excluyen los riesgos derivados de los errores causados por los fabricantes, agentes de mantenimiento, proveedores de servicio, etc.

AVN54 (01/10/1996) NON OWNED AIRCRAFT ENDORSMENT. Por una prima complementaria se pueden asegurar algunas operaciones de otras aeronaves utilizadas por el asegurador, estableciendo los casos excluidos de esta cobertura.

AVN 56 (10/12/1980) ENGINE ENDORSMENT. Relacionado con el seguro de fabricación de los motores o equipos de propulsión utilizados para las aeronaves.

AVN 57 SWITZERLAND (AIR NAVIGATION ACT 1948; AIR NAVIGATION 1973); AIR NAVIGATION DE CREE 14 TH NOVEMBER 1973 (HEREINAFTER CALLED "THE ACTS"; AIRCRAFT THIRD PARTY LEGAL LIABILITIES. Relacionado con los Reglamentos y decretos dictados por la autoridad de aviación civil suiza, que exige asegurar entre otros: las condiciones (a, b, c) de la Cláusula AVN48 B, y la condición s de la Cláusula AVN38A.

AVN 57 USA (13/05/1983) D.O.T 14 CFR PART 205, AIRCRAFT ACCIDENT LIABILITY INSURANCE. Esta Cláusula regula el techo máximo de las indemnizaciones según lo establecido en el Reglamento del seguro de USA (DOT 14 CFR PART 205 dictado en 15/04/1982), y la cobertura de algunos casos y condiciones excluidos en las cláusulas AVN48B, AVN46B, AVN38A.

AVN57A (01/10/1996) AIRCRAFT ACCIDENT LIABILITY INSURANCE (DOT 14 CFR PART 205). Es igual que el AVN57 USA incluyendo los casos dispuestos en la Cláusula AVN38B puesto que no están en contra de lo dispuesto en el PART 205.

AVN 57B (1/07/1989) CANADIAN NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY /AIR TRANSPORTATION REGULATIONS PRESCRIBED LIABILITY INSURANCE COVERAGE -SECTION 7 (HEREINAFTER CALLED "SECTION 7") AIRCRAFT ACCIDENT LIABILITY INSURANCE. En Canadá los Reglamentos se publican en francés e inglés. Se trata de una Cláusula igual que la Cláusula AVN57 USA con la diferencia de que el legislador canadiense estipula y enumera claramente las condiciones excluidas en las cláusulas AVN48B, AVN46B y AVN38, en su Reglamento sobre el transporte aéreo DORS /88-85 Ó SOR /88-85 registrado en C. P 1987/2724 el 31 de diciembre 1987.

AVN57C (01/10/1996) AIRCRAFT ACCIDENT LIABILITY INSURANCE CANADA. Igual que el AVN57B incluyendo las condiciones excluidas en el AVN38B.

AVN58A(R) (01/10/1996) AIRCRAFT ACCIDENT LIABILITY INSURANCE REINSURANCE U.S.A (DOT 14CFR PART 205 REINSURANCE). Se aceptan todos los contratos de seguro en el portafolio de las compañías de reaseguro para asegurar los riesgos de aviación.

AVN59 (01/10/1996) NON AVIATION LIABILITY CLAUSE. Con esta Cláusula el asegurado no cubre la responsabilidad del operador fuera de los 4 casos enumerados relacionados con los riesgos derivados de los defectos de fabricación, en los aeropuertos, de los riesgos por el uso de las aeronaves para los fines de un transporte aéreo, etc.

AVN60A (24/12/2004) PERSONAL INJURY EXTENSION. Esta póliza regula condiciones para ampliar la cobertura de algunos hechos criminales, y negligencias estableciendo el techo máximo de indemnizaciones.

AVN61 (01/10/1996) AGREED VALUE CLAUSE. Cláusula hecha para establecer el valor de la aeronave en la cual el asegurador tiene derecho en caso de pérdida total de la aeronave total, a ser indemnizado y recuperar los restos, y en caso de pérdida parcial, enviar la aeronave para la reparación.

AVN62 (01/10/1996) SEARCH AND RESCUE EXTENSION CLAUSE. En esta Cláusula acuerdan las partes mediante una prima complementaria, que el asegurador es responsable de sufragar los gastos de búsqueda y salvamento sin que supere un techo preestablecido.

AVN 63 (01/10/1996) CROSS LIABILITY CLAUSE. Por una prima complementaria el asegurado y sus dependientes quedan cubiertos por los daños que ocasionan siempre cuando superan las reclamaciones el techo preestablecido en el contrato principal.

AVN64A (01/10/1996) PROFIT COMMISSION ON RENEWAL CLAUSE. A la hora de renovar el contrato y mediante esta cláusula las aseguradoras se comprometen a devolver al asegurado una comisión provisional de beneficios 000% de los beneficios netos determinados en relación con el período de seguro saliente.

AVN64B (01/10/1996) PROFIT COMMISSION ON RENEWAL CLAUSE. Se diferencia con el AVN64A, en la enumeración de los gastos que hay que liquidar y ajustar a las primas endeudadas.

AVN 65 (10/08/1987) SERVICE OF SUIT CLAUSE U.S.A. Cláusula hecha para autorizar al asegurador en caso de rechazar (no estar conforme), las sentencias dictadas contra él, recurrirlas en el sistema judicial EEUU.

AVN 66 (01/10/1996) LONDON MARKET AVIATION PRODUCTS LIABILITY POLICY WORDING. Condicionado de cláusulas de exclusión y de coberturas que hay que tener en cuenta a la hora de redactar los contratos de seguro de aviación en el mercado de Londres especialmente la cobertura de responsabilidades.

AVN67 (10/1271990) AIRLINE FINANCE LEASE CONTRACT ENDORSMENT. Cláusula hecha para cubrir los riesgos de guerra para los cascos adquiridos con un contrato de arrendamiento (leasing, compras financiadas de aeronaves).

AVN 67B (28/09/2004) AIRLINE FINANCE LEASE CONTRACT ENDORSMENT. Relacionado con el seguro de los cascos explotados mediante contratos de financiación.

AVN67B (28/09/ 1994) AIRLINE FINANCE LEASE CONTRAT ENDORSMENT, HULL WAR. Cláusula hecha para los cascos adquiridos mediante contrato renting o contrato financiado, donde acuerdan las partes, en caso de reclamaciones, cuantos derechos y obligaciones a la hora de la liquidación o cancelación.

AVN 67C (02/08/2007) AIRLINE FINANCE LEASE CONTRAT ENDORSMENT. Cláusula hecha para los cascos adquiridos mediante contrato renting, donde se acuerdan las partes en caso de pérdidas, los derechos y obligaciones de cada uno respecto a los plazos de informar, responsabilidad civil frente a los daños causados a la aeronave, salvamento, etc.

AVN67C (17/10/2007) AIRLINE FINANCE LEASE CONTRAT ENDORSMENT (HULL WAR). Cláusula hecha entre las partes con derechos reales sobre los cascos, acuerdos sobre ciertos derechos y obligaciones frente a los daños causados a las aeronaves.

AVN68 (14/12/1990) CREW EXCLUSION CLAUSE. Cláusula para excluir la cobertura de los daños causados a la tripulación.

AVN 69 (01/10/1996) LONDON AIRCRAFT INSURANCE POLICY U.S.A. Condicionado hecho para el Mercado de seguros en EEUU a fin de dar cobertura a los siguientes riesgos: daños a los cascos o motores, responsabilidad civil, los gastos médicos, los tipos de uso, etc.

AVN 71 (22/07/1996) NUCLEAR RISKS EXCLUSION CLAUSE. Excluir la cobertura cuando se trata de daños relacionados con riesgos nucleares.

AVN72 (09/02/2000) CONTRACTS RIGH OF THIRD PARTIES ACT 1999. Queda nulo cualquier acuerdo, consentimiento y contrato que viola las disposiciones del Reglamento 1999.

AVN73 (09/02/ 2001) LIABILITY TO PILOTS AND CREW CLAUSE. Cláusula hecha para el comandante de a bordo y la tripulación, con ella se respetan los Reglamentos laborales (especialmente los que regulan los accidentes laborales), en caso de accidentes aéreo.

AVN 74 (09/02/ 2001) **PILOT INDEMNITY CLAUSE**. Cláusula hecha para cubrir los daños ocurridos a los pilotos como dependientes del asegurado, los pilotos se comprometen a observar y cumplir las condiciones y exclusiones de la póliza, también a no reclamar el mismo daño por otra póliza.

AVN75 (09/02/2001) **FLYING CLOTHING AND EFFECTS CLAUSE**. Cláusula que cubre los daños causados por el robo o pérdida de las pertenencias de la tripulación (cartas aéreas, aparatos, pertenencias personales), hasta un techo preestablecido.

AVN 76 (09/02/ 2001) **SUPPLEMENTARY PAYMENTS CLAUSE**. Cláusula por la que se responsabiliza al asegurador de pagar hasta un techo preestablecido, todas las facturas generadas por la investigación de los accidentes aéreos, búsqueda y salvamento, los daños causados a otras aeronaves, etc.

AVN 77 (09/02/2001) **UNAUTHORISED USE CLAUSE**. Cláusula en la que se aseguran los daños ocasionados por los dependientes sin la autorización previa del asegurado.

AVN78 (09/02/2001) **FORCED LANDING CLAUSE**. Cláusula que cubre los riesgos ocasionados a las aeronaves por los aterrizajes forzosos sin que superen el valor pre-acordado.

AVN 79 (09/02/2001) **UNEARNED PREMIUM INSURANCE CLAUSE**. Cláusula con la cual los aseguradores se comprometen a pagar una parte de la indemnización proporcionada según las primas pagadas por el asegurado, y a partir del día siguiente al del siniestro.

AVN 80 (09/02/2001) **MEDICAL AND RELATED EXPENSES INCLUSION CLAUSE**. Cláusula que garantiza el pago de las facturas sanitarias ocasionadas por los accidentes sin sobrepasar un techo preestablecido.

AVN81 (09/02/2001) **OUT OF NOTIFIED HOURS CLAUSE**. Cláusula que asegura los daños ocasionados por la llegada de las aeronaves a los aeropuertos fuera de las horas determinadas en los contratos de seguro.

AVN82 (09/02/2001) **NO CLAIM BONUS CLAUSE**. Cláusula por la que se establece un porcentaje de bonos acordado en caso de no haber ninguna reclamación en el periodo de la póliza.

AVN 83 (09/02/2001) **NO CLAIM BONUS CLAUSE**. Cláusula por la que se establece un porcentaje de bonos pactado en caso de no haber ninguna reclamación respecto a los daños corporales y a los cascos en el periodo de la póliza.

AVN 84 (09/02/2001) NO CLAIM BONUS ON RENEWAL CLAUSE. Cláusula por la que se establece un porcentaje de bonos pactado en caso de no haber ninguna reclamación y el asegurado piensa renovar la póliza.

AVN 85 (09/02/2001) NO CLAIM BONUS ON RENEWAL CLAUSE. Cláusula por la que se establece un porcentaje de bonos pactado en caso de no haber ninguna reclamación respecto a los daños corporales y a los cascos, en el periodo de la póliza, si el asegurado piensa renovar la póliza.

AVN86 (09/02/2001) PROFIT COMMISSION CLAUSE. Cláusula por la cual se compromete el asegurador tras el cobro de las primas y la liquidación de todas las reclamaciones, a devolver al asegurado una comisión preestablecida sobre el beneficio durante el periodo de la póliza.

AVN 88 (09/02/2001) PROFIT COMMISSION ON RENEWAL CLAUSE. Igual que el AVN86 pero hecha para las reclamaciones respecto de los daños físicos y los cascos.

AVN89 (09/02/2001) INNOCENT OPERATORS COVERAGE CLAUSE. Cláusula que cubre los daños ocasionados a las aeronaves por las maniobras de los agentes de aduanas y de higiene (salud) en el proceso de investigación e inspección.

AVN 90 (09/02/2001) FERRY FLIGHT ENDORSMENT. Por una prima complementaria se aseguran los daños causados al comandante de abordaje por cualquier vuelo no programado de duración entre 2 y 24 horas, y solo durante los despegues y aterrizajes.

AVN 91 (30/04/2001) TRESPASSERS COST CLAUSE. Por una prima complementaria se aseguran los daños resultados por cualquier tipo de aterrizajes forzoso.

AVN 92 (30/04/2001) CARGO LEGAL LIABILITY ENDORSMENT. Cláusula por la que se aseguran las mercancías cargadas en vista del consentimiento del transportista y en respeto de la normativa internacional sobre cargas aéreas, se excluyen las coberturas por retraso, productos de carnes, monedas, piedras preciosas, cuadros de arte,...

AVN 93 (30/04/2002) WORK IN PROGRESS ENDORSMENT. Cláusula utilizada cuando se trata de modificar los aparatos de la aeronave, subsanar (perfeccionar), algunos aparatos o volver a fabricarla de nuevo.

Se considera el valor de la aeronave indicado en su registro, se justifican los cambios por con facturas que hay que enviar al asegurador en cualquier momento.

AVN94 (30/04/2002) BREACH OF AIR NAVIGATION REGULATION CLAUSE. Mediante esta Cláusula se aseguran los daños ocasionados por el incumplimiento

involuntario, no negligente de las normas de seguridad aérea y las reglas estándar del aire.

AVN 95 (30/04/2002) CIVIL USE OF MOD AIR FIELDS ENDORSMENT. Póliza para asegurar los daños resultados de cualquier vuelo civil utilizado por las autoridades militares (ministerio de defensa), para trasladar a la familia real del United Kingdom en todo los aeropuertos, conocido bajo el nombre FORM4.A/IDEM3.81. Se excluyen las coberturas contenidas en los AVN38A, AVN48B.

AVN96 (17/03/ 2004) ASBESTOS EXCLUSION CLAUSE. Cláusula por la que no se responsabilizan las compañías de seguro de los daños causados por la utilización del AMIANTE (materia explosiva), y obligaciones derivadas de su utilización.

AVN97 (21/02/2006) ARBITARATION CLAUSE. Cláusula hecha para pactar sobre la plaza, la jurisdicción, organismos de arbitraje, idiomas en caso de controversias...

AVN100 (26/07/2008) FRAUDULENT CLAIMS. Cláusula con la que se permite al asegurador embargar las primas, solicitar la devolución de las indemnizaciones, cancelar los acuerdos cuando se trata de los siguientes hechos fraudulentos: enviar información equivocada sobre los daños, negligencias en los hechos.

AVN101 (25/09/2008) ADDITIONAL INSURED ENDORSMENT. Cláusula para incluir otros asegurados; la cobertura no incluye la protección de los daños causados por los fabricantes, agentes de mantenimiento y servicio de suministros.

AVN 102 (22/05/2008) WAIVER OF SUBROGATION ENDORSMENT. Cláusula por la que se informa al asegurado que el asegurador no tutela (no se subroga) las reclamaciones que hay que emprender contra el fabricante o los agentes de mantenimiento.

AVN 104 (22/01/2009) AIROPORT LIABILITY INSURANCE. Póliza para asegurar los daños causados por la utilización de todos los aparatos en los aeropuertos, que no pueden superar como indemnización los techos preestablecidos en el anexo, donde también se describen las causas de nulidad.

AVN 105 (22/01/2009) AVIATION FUELLING LIABILITY INSURANCE. Póliza para asegurar responsabilidad por los daños derivados del suministro de los carburantes de las aeronaves en los aeropuertos.

AVN106 (22/01/2009) FUELLING GROUNDING LIABILITY EXTENSION. Cláusula para asegurar los daños causados por el suministro de fuel en los hangares.

AVN 107-8 (10/03/2009) CONTRAT D'ASSURANCE AVIATION A LONDRES. Igual que AVN1C, redactada en francés, elaborada para asegurar grandes riesgos de

acuerdo con la normativa francesa sobre el seguro y el terrorismo (el decreto nº 2006-1202 del 19/09/2006 define las derogaciones y exclusiones aplicables a los contratos de seguro de los grandes riesgos relacionados con un acto de terrorismo cometido en el territorio francés- mandato del artículo 28 de la ley nº 2006-64 del 23/01/2006); excluyendo la aplicación del artículo L126-2 de la ley 2006-64 del código de seguros .

AVN108 (24/09/2009) CORPORATE DEFENSE COSTS EXTENSION. Cláusula para asegurar los costes de defensa en cualquier proceso jurídico-criminal, excluido el pago de indemnizaciones y multas.

AVN109 CUT THROUGH ENDORSMENT (24/09/2009). Cláusula hecha para los reaseguradores, por la que el reasegurador abridor tiene derecho a compensar las primas de la indemnización, y en caso de quiebra o liquidación judicial, es necesario en el proceso de indemnización una orden del juez (tribunal) competente.

AVN2000 (22/04/1998) DATE RECOGNITION EXCLUSION. Póliza hecha para asegurar los daños previstos por los problemas informáticos relacionados con los cambios de fecha a contar desde la entrada del ciclo 21.

AVN 2000A (14/03/ 2001) DATE RECOGNITION EXCLUSION. Relacionado con el AVN2000 y los problemas informático.

AVN 2001 (20/10/1998) DATE RECOGNITION LIMITED COVERING. Relacionado con el AVN2000 y los problemas informático.

AVN 2001A (21/03/2001) DATE RECOGNITION LIMITED COVERAGE. CLAUSE Relacionado con el AVN2000 y los problemas informáticos.

AVN2002 (20/10/1998) DATE RECOGNITION LIMITED EXCLUSION. CLAUSE Relacionado con el AVN2000 y los problemas informáticos.

AVN2002A (21/03/2001) DATE RECOGNITION LIMITED CLAUSE. Relacionado con el AVN2000 y los problemas informáticos

AVN2003 (01/07/1999) DATE RECOGNITION LIMITED CLAUSE. Relacionado con el AVN2000 y los problemas informáticos

AVN 2003A (21/03/2001) DATE RECOGNITION COVERAGE CLAUSE. Relacionado con AVN2000 y los problemas informáticos

AVN98 (07/03/2007) AVIATION PRODUCTS, GROUNDING AND OTHER AVIATION LIABILITIES INSURANCE. Cláusula por la que se agrupan varias coberturas en un mismo contrato. Se trata de asegurar los daños ocasionados en tierra, responsabilidad por los daños causados a los cascos, pasajeros, equipajes, terceros responsables, aeropuertos, hangares. Se excluyen algunos de los casos enumerados en

los: AVN38B (22/04/1996); AVN72 (07/02/2000); AVN48B (01/10/1996); AVN46B (01/10/1996); AVN2000A (14/03/2001),

AVN110 (15/09/2010) AVIATION AUTHORITY TEST FLIGHT CLAUSE. Hecha para asegurar las responsabilidades derivadas de los vuelos de prueba para la concesión y renovación del certificado de aeronavegabilidad.

AVN111 (R) (28/04/2011) SANCTIONS AND EMBARGO CLAUSE. Hecha para los reaseguradores.

Existen asimismo otras cláusulas que regulan las comisiones de los brókeres bajo el nombre AVS; igualmente existen estereotipos de nombre SBAC que probablemente van a ir desapareciendo y por último, en los países nórdicos, EEUU o Australia se utilizan cláusulas con distinto nombre pero de igual contenido que las existentes en el mercado Lloyd's.

2.2. Instituciones²⁶³, asociaciones vinculadas directa o indirectamente al mercado de Londres.

A continuación, las instituciones y asociaciones más vinculadas a la regulación y el desarrollo del mercado del seguro de aviación, a mi juicio son:

IUA (INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION²⁶⁴). Fundada en 1998 por una fusión entre ILU (INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS) y LIRMA (LONDON INSURANCE AND REINSURANCE MARKET ASSOCIATION), para proporcionar una sola voz de todos los miembros y representar sus intereses ante las autoridades inglesas e internacionales.

IUAI- (INTERNATIONAL UNION OF AVIATION (AEROSPACE) INSURERS). Fundada en Londres en 1934 para representar y proteger los intereses de los miembros en todo el mundo, proporcionar un foro para debatir temas relacionados con el mundo del seguro de aviación y del espacio²⁶⁵.

AIDA (ASSOCIATION INTERNACIONAL DE DROIT D'ASSURANCE). Organización sin ánimo de lucro, asociación internacional creada en 1960 con el propósito de promover y desarrollar a nivel internacional, la colaboración entre sus miembros para incrementar el estudio y el conocimiento de la legislación internacional y nacional sobre seguros y otros asuntos relacionados. El objetivo de AIDA es proponer

263 Todo el contenido e información de dichas instituciones a continuación expuesto, ha sido extraído de las páginas web reseñadas en la bibliografía.

264 Ver p 60, Rod D. Margo" AVIATION INSURANCE.

265 Ibidem.

medidas en vista de la industria del seguro para conseguir una armonía legislativa a nivel internacional y nacional.

Cuenta con más de 58 grupos nacionales constituidos como asociaciones entre ellos está la sección SEAIDA (España y latino América), y BILA.

BILA (BRITISH INSURANCE LAW ASSOCIATION). Pretende examinar y debatir cuestiones de interés general derivadas de la legislación de United Kingdom y de otros países, así como escuchar y discutir documentos legislativos. Colabora con las asociaciones y órganos vinculados al mundo del seguro.

CSC (CLAIMS STANDARDS COUNCIL). Es el Consejo de normas de indemnización y una asociación comercial que proporciona tanto a abogados, aseguradores, gobierno, consumidor, una visión equilibrada de la gestión de indemnización. Con sede en Londres, sustituye a la federación de normas de reclamación en 2004.

FOIL (FEDERATION OF INSURANCES LAWYERS). Es una asociación de abogados especializados en el seguro. Tiene su sede en Londres. Defiende los intereses de las empresas del seguro y colabora con las instituciones legislativas en materia del seguro.

IASIU (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF SPECIAL INVESTIGATION UNITS). Fundada en 1984 por un grupo de investigadores de fraude en la industria de seguros con sede en Londres, es una organización no lucrativa contra el fraude. Proporciona educación para los investigadores de seguro, fomenta altos estándares de conducta entre los investigadores y apoya a la legislación en los delitos de fraude.

IAIFA (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INSURANCE FRAUD AGENCIES, INC). Su objetivo es coordinar esfuerzos para la formación y educación de los organismos competentes (privados y públicos), en la industria del seguro, a efectos de prevenir y combatir el fraude como un crimen para la sociedad. Comenzó en 1985 con una idea de 4 departamentos, 3 en USA y uno en CANADA, la constitución fue aprobada en 1987.

APREP (ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE LA REASSURANCE EN FRANCE). Fundada en junio del 2005 de la fusión de tres organismos especializados en el reaseguro, L'APRE (association professionnelle des reasurers en France), L'ARF (association de reassureurs français), L'UREF (association des reassureurs étrangers en France); es un laboratorio de ideas sobre las cuestiones de reaseguro relacionado a las actividades del mercado francés, es un forum para la discusión de los temas de reaseguro, asegura el seguimiento de relaciones de los reaseguradores con las

federaciones profesionales, poderes públicos y con cualquier organismo del mercado, mantiene una red internacional de contactos y de intercambio con otros organismos.

BIPAR (BUREAU INTERNATIONAL DES PRODUCTEURS D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE). Llamada también federación europea de los intermediarios de seguro, es una organización europea que reagrupa a todas las asociaciones profesionales de intermediarios de seguro en Europa. Fue fundada en París 1937, y en 1989 se establece en Bruselas. BIPAR es reconocido como el único órgano representativo de los intermediarios de seguros por todas las organizaciones europeas e internacionales pertinentes y las autoridades. Es consultado regularmente por la Comisión Europea sobre todas las cuestiones relativas a este sector de seguros, colabora en la aplicación de la normativa europea en los estados.

CEA (COMITÉ EUROPEENNE DES ASSURANCES). El comité europeo de seguros es la voz de la industria de seguros a nivel europeo e internacional.

COREPER (COMMITTEE OF PERMANENT REPRESENTATIVES). Comité de los representantes permanentes de la Unión Europea, comprende dos formaciones:

_COREPER I: reúne a los representantes permanentes adjuntos de los estados miembros para cuestiones técnicas (empleo, política social, sanidad, investigación...).

_COREPER II: reúne a los embajadores representantes permanentes para las cuestiones políticas sensibles asuntos generales, relaciones exteriores, justicia, asuntos internos económicos y financieros.

CIAB (COUNCIL OF INSURANCE AGENTS AND BROKERS). Con sede en Washington, en 1913 se denominaba la NAIB (national association of insurance brokers), el consejo invita a sus miembros a que proporcionen información actualizada sobre las tendencias de precios, prácticas de suscripción y la disponibilidad de sus estudios de mercado (Index, Surveys): 1-precios cada trimestre, 2-beneficios cada dos años. Las encuestas del consejo son la fuente más autorizada para los analistas financieros, medios de comunicación, políticos y consumidores interesados en las tendencias del mercado.

FIDES (FEDERACION INTERAMERICANA DE EMPRESAS DE SEGUROS). Es una organización representativa de los aseguradores de Latinoamérica, USA, y España, con más de 50 años de experiencia.

GAREAT (GESTION DE L'ASSURANCE ET DE LA REASSURANCE DES RISQUES ATTENTAS ET ACTES DE TERRORISME). Es un grupo de interés económico, pone en marcha un programa de reaseguro al nombre y la cuenta de sus

adherentes, GAREAT no tiene vocación ni de ser el portador del riesgo ni de llevar una actividad de un corredor de reaseguros.

IAIS (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INSURANCE SUPERVISORS).

Establecida en 1994, reagrupa los reguladores y supervisores de seguros de más de 190 jurisdicciones en casi 140 países, constituye el 97% de las primas de seguros del mundo, también cuenta con más de 120 observadores, sus objetivos:

Cooperar para contribuir a la mejora de la industria de seguros en el mercado nacional e internacional, contribuir a la estabilidad financiera mundial; cuenta con:

_un comité técnico que establece los estándares globales de regulación y supervisión de seguros apoyado por sus subcomités;

_un comité ejecutivo que toma todas las decisiones necesarias para alcanzar los objetivos de la IAIS de conformidad con las decisiones adoptadas en la junta general; entre otras subcomités, está el subcomité de contratos de seguros que proporciona información a las normas internacionales de contabilidad en sus proyectos relativos a los contratos de seguros, instrumentos financieros y el reconocimiento del ingreso.

Entre sus otros objetivos el análisis de la normativa de leyes de seguro en su base de datos de todo el mundo, coordina con la organización de pensiones, de supervisión de pensiones (IOPS), etc.

Su secretaria asiste y coordina las actividades principales en las comisiones, organizada por el banco de pagos internacionales Basilea en Suiza. Bank of international settlements -B.I.S - establecido en Basilea el 17 de mayo 1930 es la sede de IAIS también, cuenta con dos otras sedes en Hong Kong y en México. Sus clientes son bancos centrales y organismos internacionales, no acepta depósitos, ni provee servicios financieros relacionados a individuos particulares ni a empresas, actúa como un foro para promover la discusión y el análisis de políticas entre bancos centrales, dentro de la comunidad financiera internacional.

UPEA (UNION PROFESSIONNELLE DES ENTREPRISES D'ASSURANCE-ASSURALIA). Fundada en 1920, reagrupa las compañías de seguros belgas y extranjeras, entre sus objetivos, representación, coordinación, preparar estudios en estadísticas, información, sensibilización et formación.

WFII (WORLD FEDERATION OF INSURANCE INTERMEDIARIES). La Federación Mundial de Intermediarios de Seguros representa a los agentes y corredores de seguros de más de 100 asociaciones nacionales (en más de 80 países) en todo el mundo. WFII representa los intereses de los intermediarios con las instituciones

internacionales y trabaja para profundizar la comprensión del papel desempeñado por parte de los corredores y agentes de seguros en el comercio mundial.

FFSA (FEDERATION FRANCAISE DES SOCIETES D'ASSURANCE). Fundada en 1937 en Francia para representar los intereses de los miembros ante los organismos públicos nacionales e internacionales, estudiar los problemas técnicos, financieros y jurídicos de los riesgos y promover las acciones de prevención.

ARBITRATION SOCIETY (ARIA). The Insurance and Reinsurance Arbitration Society, fundada en Londres en 1991 por juristas profesionales a fin de dar soluciones a las disputas en el mundo del seguro y el reaseguro mediante el sistema de arbitraje.

CEFAREA (Centre Français d'Arbitrage de Réassurance et d'Assurance): Es el centro francés de arbitraje de seguros y de reaseguros, igual que ARIAS en su área pero establecida en París.

ROYAL AERONAUTICAL SOCIETY. La Real Sociedad Aeronáutica es el único órgano profesional en el mundo dedicado a la aeronáutica. Fue establecida en 1866 para promover el arte, la ciencia y la ingeniería de la aeronáutica. Esta sociedad ha estado en la vanguardia de los avances en la industria aeroespacial desde entonces. La sociedad tiene ahora más de 18.000 miembros y se ha convertido en una institución internacional y multidisciplinaria de profesionales dedicados a la comunidad aeronáutica mundial.

CII (the chartered Insurance Institute). Es el órgano profesional más grande del mundo, que se dedica a los seguros y servicios financieros. El grupo dedica su saber hacer a la formación en todas las disciplinas dentro de la industria de los seguros (reclamaciones, corretaje, seguros y ventas), y en otras disciplinas.

BIBA & IIB (British Insurance Brokers' Association). Es una importante organización de seguros en Londres, creada para representar los intereses de los corredores de seguros, los intermediarios y sus clientes. En noviembre del 2011 se fusiona con el Instituto de Agentes de Seguros.

2.3. *Empresas de seguro, reaseguro e intermediarios.*

(Todo el contenido e información de dichas compañías a continuación expuesta, ha sido sustraída de las páginas web correspondientes reseñadas en la bibliografía.)

De entre las grandes compañías de seguro, reaseguro e intermediarios que participan en la cobertura de los grandes riesgos o seguros de aviación cabe destacar los siguientes: **CCR (CAISSE CENTRAL DE REASSURANCE).** Sociedad anónima con sede en París, pertenece al sector público donde la actividad está regulada por el código de los seguros, interviene en calidad de un reasegurador clásico sin la garantía del estado.

AVIABEL. Es una compañía de seguros de aviación instalada en Bélgica, antes de ser un actor muy importante en el mercado mundial de seguros y reaseguros de aviación ofrecía sus coberturas en el mercado BENELUX (unión económica de los estados, Bélgica, países bajos y Luxemburgo).

Aon RE. Se inicio en 1982 cuando Ryane Insurance Group se fusionó con Combined International L Corporation, en 1987 esa compañía se introdujo en Wall Street como Aon Gaelic, luego absorbió a Hunding-Langeveldt (fundada en 1680), Rollins Burdick Hunter, Reinsurance Agency, Miller, Mason and Dickenson, Alexander and Alexander Benfield Group.

Aon en España lleva el nombre de Aon Gil y Carvajal desde 1998 tras la unión de Gil y Carvajal S.A (fundada en 1929), con Aon Corporation.

Guy Carpenter: lleva el nombre de su fundador con sede en New York, luego se une con March and Mclenan.

Jardine Lloyd Thompson: JLT grupo con sede en Londres, con más de 100 años de experiencia especialmente en los productos espaciales.

BMS Group. Con sede en Londres, trabaja en el seguro de aviación.

AXA Corporation Solution. Trabaja en la cobertura de los riesgos de la aviación civil.

Cooper Gay: con sede en Londres trabaja en el sector del seguro y el reaseguro como un corredor especialista.

Catlin Underwriting Ambition. Con sede en Bermudas en 1984 se ha establecido en el Lloyd's. Catlin Group Limited es una propiedad de especialistas internacionales, aseguradores y reaseguradores, inscrita en más de 30 tipos de negocios. Catlin opera cuatro plataformas de suscripción: el sindicato de Catlin de Lloyd's; Catlin Bermudas, Catlin United Kingdom, Catlin EEUU. A parte de las oficinas de Catlin en todo el mundo con especialidad única ó plural tal como Catlin suiza, Catlin iberia, Catlin Austria, Catlin Guersny es especialista en seguro de aviación desde 2005, también el sindicato de Catlin en Lloyd's.

Kiln Group: forma parte del grupo Tokio Marine actualmente administra Inco sindicatos de Lloyd's, trabaja en seguros y reaseguros, la especialidad aviación está incluida desde 1962 y se denomina Aviation 510 División of Syndicat 510. Abarca toda clase de seguros de aviación incluido el espacio.

Amlin: fundada en 1903, en julio 2009 compro Fortis seguros y cambio de nombre a Amlin seguros corporativos, creando divisiones: Amlin Londres, Amlin United

Kingdom, Amlin las Bermudas, Anglo francesa Underwriters es la responsable de la aviación.

Cathedral Campaniles. Se creó en 1997. Cuenta con 4 divisiones, trabaja en el riesgo de la aviación mediante el sindicato 2010.

ATRIUM. Con su syndicat 609 asegura todos los riesgos y productos de la aviación, con sede en Londres.

EVEREST RE GROUP Ltd. Con sede en Bermudas, compañía de seguros y reaseguros trabaja ofrece cobertura de los riesgos de aviación desde 1973.

HANNOVER RE GROUP. Desde 1966 la compañía dedica su servicio al seguro y el reaseguro, su sede está en Hannover, trabaja el seguro de aviación.

HISCOX: fundada en 1901, su sede está en Bermudas, trabaja en el reaseguro de aviación.

LIBERTY SYNDICATES. Empresa registrada en Londres, trabaja en el seguro y el reaseguro de aviación, establecida en 1994. Con Liberty Underwriters se hace cargo de los productos aviación, marítimo.

MAFRE RE: constitución en 1982, la principal compañía de reaseguro en España, trabaja el seguro aéreo.

MUNICH RE. Establecida en Alemania en su sección de seguro de aviación y espacio lleva el nombre Global Aerospace Underwriting Magrees GAUM, nos remite a la página Web de Global Aerospace.

GLOBAL AEROSPACE. Con sede en Londres, nació en 1920; trabaja en el mercado del seguro espacial y aéreo. Global Aerospace se creó en enero 2001 tras la compra de ASSOCIATED UNDERWRITERS AVIATION, la segunda aseguradora más grande de USA especialista en aviación, por los británicos de aviación Insurance Group, que se ha creado en 1924 tras la fusión de Cruz Blanca y la Unión de Seguros Sociedad de Cantón.

ODYSSEY RE. Es una empresa de reaseguros de aviación, con sede en Stamford (USA), con las filiales Hundson Company, y Specialty, además de un agente en Lloyd's.

PARIS RE. Es miembro de PARTENER RE, compañía de reaseguros, trabaja en seguro aéreo y espacial, PARIS RE absorbió AXA RE en 2006, y en 2009 es miembro de PARTNER RE, con sus oficinas en todo el mundo especial referencia en Bermudas, ofrece cobertura de reaseguros en los campos de aviación y espacial.

QBE GROUP. Compañía de seguro y reaseguro, sede en Sydney (Australia). Nació en 1886 con su syndicate 5555 que forma parte de la HUNBREA SYNDICATE 2999, reasegura los riesgos de aviación y espacio.

SIRIUS INTERNATIONAL. Fundada en Copenhague 2008, con un ramo de seguro de aviación, dando cobertura a los países bálticos y el norte de Europa. Las cláusulas o pólizas de seguro de aviación llevan el nombre de SAI001, SAI 002, SAI 003, SAI 004, también algunas de las cláusulas AVN de Lloyd's. Su reaseguro está garantizado por Mountains Insurance Group Ltd. con base en Bermudas.

SWISS RE. En 1923 decide establecer el reaseguro de casco de aviación. En el mercado de Londres estableció la cobertura de aviación en 1971 con su filial en Londres (WAYNE MURPHY).

TRANSATLANTIC RE. Con sede en New York, trabaja en el sector de reaseguro de aviación y el espacio.

XL RE: Fundada en 1986 en las islas caimán por 68 compañías de fortune 500, sus coberturas de aviación están escritas en el mercado de Londres.

NASCO KARAOGLAN France. Corredor de seguros y reaseguros establecido en Francia, trabaja en los riesgos de aviación.

VERSPIEREN. Corredor de seguros, reaseguros fundada por Alfred Verspieren Trabaja en casi todos los productos de aviación y financia también los cascos, etc.

También tiene un departamento denominado SAAM Verspieren dedicado al personal aeronáutico creado por los sindicatos de pilotos en Francia en 1952.

C.V.STARR AND CO .INC. Fundada por Cornelius Varder Starr en China, a partir 1919, constituida en Delaware (USA) en 1950; las filiales de seguro de CV STARR están especializados: CV Starr and Company (California), aviación Starr, ringo marina, Starr riesgos técnicos, accidentes y salud mundial Starr.

Starr Aviation suscribe una amplia serie de productos de seguros aliados que están escritas a nombre de sus socios de seguros altamente valorados y aprobados, por FSA (Finance Service Authority) SICDICATOS DE LLOYD'S.

Casi todos los productos: carga aérea, placer, negocios, aviación comercial, airlines regionales, entidad pública de aviación, aeropuertos, grandes instalaciones de mantenimiento y revisión, controladores aéreos, fabricantes de componentes, compensación a los trabajadores de aviación y responsabilidad de los empleadores, hangarking y responsabilidad del local.

Starr aviation agency inc/3353 peachtree road n.e/suite 1000 Atlanta, GA 30326 USA.

_la división de aviación Starr en Londres contrata un negocio a nombre de los sindicatos del CVS 1919, BRM 1861.

_CVS 1919 comenzó en octubre 2006 dirigida por agentes Starr limitada de gestión (SMAL) es un agente administrativo de Lloyd's.

_BRM 1861, está gestionada por la suscripción marlborough agentes limited (MUAL), un agente administrativo de Lloyd's.

_STARR AGENTES DE SUSCRPTION LIMITED (SUAL) suscribe la aviación a nombre del sindicato de 1861 en virtud de acuerdos con carácter vinculante MUAL.

Gestión con el mercado CHUBB Group.

CHUBB GROUP. Asegura a las compañías de seguros por sus errores y omisiones, cubre también los riesgos más preocupantes para las compañías de seguros y otras entidades privadas o públicas, bancos. En la primavera de 1882, Thomas Caldecot Chubb y su hijo Pery abrió su negocio de suscripción marítima en el distrito marítimo de New York, su sede central está en Warren cerca de New York.

HCC (HCC INSURANCE HOLDING INC). Con base en USA, UK, IRLANDA Y ESPAÑA. Reúne a varias empresas de seguros cada una con una especialidad diferente. En el campo del seguro de aviación se encarga la empresa HOUSTON CASUALTY COMPANY (HC Aviation), de dar cobertura a casi todos los productos de aviación.

DELVAG: es una sociedad creada por la compañía aérea Lufthansa para asegurar y reasegurar los riesgos de aviación.

Réunion Aérienne. Establecida en Francia ofrece coberturas de los riesgos de aviación apoyada por las compañías MMA, GENERALI Y SCOR.

Aircraft Builders Council Inc. (ABC). Consejo de los constructores de los productos aeronáuticos, fue fundado en 1955 por un grupo de constructores, corredores y aseguradores para desarrollar un programa de seguro de responsabilidad por los defectos de fabricación. Hoy en día el Consejo ofrece una cobertura hasta un límite de mil millones de dólares. Tiene sedes en EEUU y en Londres.

PARTE TERCERA. LOS PROCESOS JUDICIALES.

Cuando tratamos de los procesos judiciales, es decir, de las normas jurídicas que regulan los asuntos judiciales en los tribunales dentro del marco jurídico y la organización administrativa del poder judicial de cada estado, España, al igual que otros países, después de probar la efectividad de la Constitución de 1978, especialmente su Título VI dedicado al Poder Judicial, (artículos 117 a 127), hoy en día se encuentra con una amplia regulación en lo referente a los procesos judiciales.

Observando las leyes derivadas del cumplimiento de los mandatos insertos en este Título VI de la Constitución, (Ley Orgánica 6/1985 de 1 de julio, del Poder Judicial y otras relacionadas), y de acuerdo con los fundamentos en que se basa la Parte segunda de este trabajo, “Los Procesos Judiciales tras un Accidente Aéreo”, no se encuentra de forma concreta ningún índice regulador, especial o estatal, de los hechos derivados de la actividad aeronáutica ni existe tampoco en las leyes aeronáuticas orientación alguna (salvo en lo que a procesos indemnizatorios se refiere). ¿Hacia dónde nos dirigimos?, ¿cuáles son los tribunales competentes para resolver los conflictos nacidos tras un siniestro aéreo?, ¿cuáles son los procesos judiciales a que dan lugar?

Con este silencio legislativo y las cuestiones que pueden surgir tras un accidente aéreo el cual puede tener lugar en lugares y circunstancias diferentes (como dentro del territorio de matrícula de la aeronave u otro territorio, accidentes originados por defectos del material de vuelo, fallos de la infraestructura, errores humanos -pilotos, agentes de la circulación aérea-, por actos ilícitos, en servicios de transporte aéreo regular o no, interno o internacional, en vuelos civiles, trabajos aéreos, casos fortuitos), y que puede provocar daños diferentes (pérdida total o parcial de la aeronave, pérdida de vidas humanas, lesiones graves o leves a los pasajeros, tripulantes, o a los que se encuentran en la superficie, carga); hay otras cuestiones que pueden plantearse no sólo en lo referido a cómo iniciar un proceso judicial ,sino también en lo que respecta a las

herramientas utilizadas por los jueces, abogados, afectados, en los procesos (civil, penal, administrativo), tales como pruebas, testigos, presunción de inocencia, negligencia, dolo, daños, utilización del informe técnico de la Comisión de investigación de accidentes aéreos, códigos deontológicos o de colaboración entre la autoridad judicial y técnica en la investigación de los accidentes.

De igual forma, todo lo dicho sobre el silencio legislativo nacional, se extiende tanto a la legislación de la unión europea como a la internacional.

Al estudio de todas estas cuestiones y del conjunto de problemas jurídicos nacidos tras un siniestro aéreo, voy a dedicarme a lo largo de esta parte del trabajo, en destacar todas las normas vigentes a nivel nacional, comunitario e internacional, que tratan, o pretenden tratar, de resolver esos asuntos concediendo la mayor importancia a la experiencia jurisdiccional española.

Como el trabajo trata de los accidentes y de la seguridad aérea, y antes de entrar en el estudio de la autoridad judicial en la investigación de los accidentes aéreos, creo oportuno aportar un voto distinguido de uno de los especialistas del sector aeronáutico que defienden la intervención de la autoridad judicial no solo en la investigación de los accidentes aéreos también en el control de la seguridad operacional aérea, no va a ser sino el Sr. Pierre Vellas, ex presidente de la academia nacional del aire y del espacio (Toulouse) en su importante artículo²⁶⁶ sobre los aspectos jurídicos de la seguridad aérea, señala que el factor jurídico contribuye significativamente a la seguridad aérea, a pesar de que suele ser subestimado por los servicios técnicos dentro de los tres ámbitos esenciales:

- El desarrollo y la adaptación efectiva de las normas de seguridad de la aviación;
- El control administrativo y técnico de su aplicación efectiva;
- El control por parte del poder judicial.

Y que las reglas para la seguridad de la aviación deben integrar lo más rápidamente posible, los últimos avances tecnológicos, considerados relevantes por las autoridades aeronáuticas. Sin embargo, la elaboración de normas, su introducción, su adaptación es lenta, a veces aleatoria, por múltiples razones, tales como la protección de la soberanía, la apretada agenda de los Parlamentarios, conflictos de interés, la ignorancia por parte de la autoridad política o presupuestaria de las prioridades técnicas.

266 La sécurité aérienne/aspect juridiques et financier 7eme colloque international Toulouse 19-20 mai 1997 Académie nationale de l'air et de l'espace, édit A.PEDON (Paris), el artículo publicado en francés e inglés.

Siguiendo con su exposición, reseña que existen muchas lagunas o desajustes que se pueden encontrar en los ordenamientos jurídicos estatales. Citando como ejemplos:

- El sistema jurídico de retroalimentación (feedback), concepto utilizado en la notificación de los incidentes, debe ser modificado, en la mayoría de los estados, para que los informes de incidentes sean anónimos y voluntarios, porque se sabe que cuando son obligatorios y personalizados, no son hechos por temor a las sanciones, ya que estos incidentes son causados frecuentemente por un error humano. Al ser desconocidas, no pueden ser prevenidas. Sin embargo un accidente más a menudo es el resultado de una cadena de acontecimientos cuyas causas pueden estar situadas más en las operaciones en tierra que en la cabina de los pilotos.

- Las autorizaciones de explotación y los sistemas (estatutos), jurídicos de los centros de mantenimiento no ofrecen (aportan), las garantías necesarias en muchos casos, las operaciones de mantenimiento con frecuencia son subcontratadas a unas variedades de empresas y es difícil, por lo tanto, el control de todas las operaciones efectuadas. tanto más el control es a menudo confiado a empresas especializadas, es sorprendente que formalmente se liberan de sus responsabilidades al entregar la aprobación de la gestión técnica , sin duda convendría modificar sus compromisos contractuales, para evitar los riesgos de la deficiencia o laxitud.

- La fabricación y suministro de repuestos se realizan, cada vez con más frecuencia ,no por el fabricante de aviones, fabricante de motores, o proveedor de la aeronave en cuestión sino por muchas empresas, que no se sabe exactamente cuánto son -las estimaciones varían desde 2000 hasta 5000 y por la FAA hasta 20000 para algunos-, ni dónde están? Ni de la garantía de fabricación que aportan. Entonces deberían estar sujetos a un régimen legal estricto para terminar con la presentación de la falsificación particularmente inaceptable.

- El envejecimiento de aviones plantea más problemas que las compañías que utilizan aviones viejos que no tienen los medios financieros para lograr un mantenimiento riguroso. Nuevas normas deben imponer a las compañías interesadas obligaciones más exigentes, incluida la disponibilidad de recursos financieros, que están en vigor, incluido el Reglamento N ° 2407/92/CEE.

- Disposiciones similares, de naturaleza financiera en particular deben ser impuestas a las empresas que -son la influencia de una competencia o de otros factores-, no proceden a las operaciones de mantenimiento necesarios para alcanzar el nivel de seguridad tan alto como sea posible.

- La evolución de la automatización y el uso de los software extremadamente complejos en lo que pueden implicar, plantea problemas de fiabilidad debido a que las autoridades de certificación no tienen la habilidad técnica para su control, estas lagunas en los procedimientos de certificación deben ser abordadas con medidas apropiadas.

- Los avances en el conocimiento psico-fisiológico y del comportamiento, neurociencia en particular, requieren una adaptación significativa en la neurociencia, requieren una adaptación significativa de las operaciones de control sanitario de los pilotos, los controladores de tráfico aéreo, también de todos aquellos involucrados en la seguridad del transporte aéreo como los técnicos responsables de mantenimiento, inspectores y supervisores responsables de la aplicación de las normas en vigor, para reducir la mayoría de los riesgos incluido la laxitud.

- La severa crítica dirigida a los Estados Unidos, la FAA entre 1996 y 1997 especialmente en relación con la incompatibilidad entre las misiones de promoción de la seguridad, por un lado, y el desarrollo del transporte aéreo, incluyendo la construcción de aeronaves por otro lado. Esto es para evitar que, la toma en consideración de los intereses de los fabricantes pueden socavar los imperativos de la seguridad de los problemas similares sustraídos de diferentes países, especialmente en relación con los poderes de la comisiones de investigación de accidentes.

- Las prácticas de algunas empresas -incluidas Charters-, que proporcionan muchos planes de vuelo con el fin de elegir en el último momento aquel que presenta el menor riesgo de retraso, que puede empeorar las condiciones de trabajo de los servicios de tránsito aéreo. Esta práctica abusiva debe ser prohibida o estrictamente limitada.

Estos son sólo unos pocos, que muestran lagunas o insuficiencias de las normas vigentes. Por lo tanto, debería alentar a su revisión y complementarlas con nuevas reglas.

- Se requiere, a nivel internacional, la simplificación de procedimientos que permitan un desarrollo más rápido de las normas internacionales necesarias a pesar de las limitaciones de la soberanía estatal, sin dejar de lado las garantías jurídicas que ello implica, por ejemplo, la entrada en vigor provisional de las normas internacionales desde su adopción (iniciales o firma), deja que los estados miembros no pueden denunciarlas en un plazo determinado, de lo contrario entraran en vigor definitivamente.

- Se requiere en un plan nacional que las autoridades administrativas pueden adoptar, mediante reglamentos, las disposiciones necesarias para la seguridad aérea, sin demora,

salvo en casos excepcionales, el lento avance de los procedimientos legislativos deja posteriormente, una decisión legislativa sin ser adaptada.

El autor cree que el mayor problema es, por lo tanto, asegurar el cumplimiento de las normas.

No sería suficiente para esto confiar el control a un cuerpo de oficiales de mayor calificación, o a una autoridad cuyas cualidades y los méritos son grandes porque no son inmunes a las presiones en nombre de la razón de Estado siempre invocado por errores y faltas. Es por eso que el sistema judicial, ejercido en condiciones satisfactorias, aporta importantes contribuciones a la seguridad de la aviación, a pesar de las críticas que se les pueden abordar.

El control judicial de las normas relativas a la seguridad de la aviación puede ser ejercido por varias vías, la responsabilidad civil o administrativa, por un lado, la responsabilidad penal por otro lado en donde cabe determinar los efectos preventivos que puede haber:

_las acciones de la responsabilidad civil o administrativa pretenden obtener, en la mayoría de los casos, la reparación de un perjuicio en forma de compensación. Por lo tanto, se trata, sin embargo, en la medida de cualquier resultado de las reclamaciones de responsabilidad en el pago de indemnizaciones muy importantes, que afectan no sólo sobre funcionamiento de la compañía aérea o el servicio afectado por el accidente, sino también sobre otras aerolíneas u otros servicios que son muy conscientes de la responsabilidad en que puedan incurrir.

_la acción pública, responsabilidad penal, realizada por el fiscal tiene una meta diferente: la protección de la sociedad, es decir, el orden público mediante el castigo de los culpables, que han cometido un delito, necesariamente calificados por el Código Penal. La víctima también puede iniciar una acción penal, o participar en ella con el fin de reclamar una indemnización por los daños sufridos, más allá de la sanción del delito cometido.

_A pesar de que su homologado Jean Forestier, en la misma conferencia y en su artículo “Complejidad del enfoque de prevención de accidentes aéreos”, piensa lo contrario, volviéndonos ahora a las tres cuestiones planteadas por cualquier accidente, una vez hecha la identificación de todas esas secuencias accidentógenas:

_parte de prevención: no hay nada que puede oponer a la definición de las propias medidas para desactivar todas esas secuencias identificadas, es en la puesta en marcha

de esas medidas, que enseguida se enfrentaran a varias dificultades según las legislaciones y reglamentaciones correspondientes.

parte de indemnización y sanción penal, incluso antes de poder especificar las acciones a emprender, la justicia debería identificar los responsables en base de lo permitido legislativamente para incriminar.

¿Podemos acordar una prioridad a uno de los tres objetivos, sanciones, reparación, prevención?

Es bien conocido que nadie podrá obstaculizar el curso de la justicia, por el contrario, si en el curso de esta última, viniese a interferir en la gestión y la prevención de ciertos accidentes, la justicia se convertiría, ipso facto, en uno de los cómplices implicados en los próximos accidentes de la misma naturaleza.

Por último, el problema en evolución rápida, pero apenas se ha mencionado aquí en última instancia, la influencia de la opinión pública mediatizada sobre el conjunto de esos procesos de prevención de las decisiones judiciales, tomando en consideración las intervenciones de los aseguradores, merecería sin duda alguna dedicarle una conferencia entera. Como recordatorio, en primer lugar, una retroalimentación efectiva identificaría a priori, y por lo tanto, es de esperar, la desactivación de unas series de elementos de esas secuencias accidentógenas, antes de ser concurridas en un fatal accidente, sobre todo contribuir a eliminar los accidentes mortales, sin embargo en esta materia, el miedo a la gendarmería me parece ser un factor de bloqueo que de ser un juicio de sabiduría. El primer autor esta en favor de la intervención de la autoridad judicial en la supervisión del sector de la seguridad operacional aérea, mientras que el segundo autor piensa lo contrario especialmente en la materia de la investigación de los incidentes aéreos. La investigación técnica en la materia de la aviación incluye la investigación de los incidentes, los incidentes graves y los accidentes, como ya hemos visto, todos los legisladores recomiendan la no intervención de la autoridad judicial en los procesos de notificación de los incidentes tanto obligatorias como voluntarias para mejorar la seguridad y la prevención aérea, sin embargo, por un lado la autoridad judicial puede intervenir únicamente por el hecho de aplicar la teoría del intento de homicidios involuntarios y la puesta en peligro de las vidas humanas, pero no lo hace porque están ya sensibilizados por las recomendaciones anteriormente citadas, y por otro lado la autoridad judicial es obligada a abrir la vía de instrucción penal en casos de accidentes porque se trata de los delitos de homicidios involuntarios, de estas cuestiones y otras intentaremos en adelante averiguar el espíritu de la norma y su contenido en la

resolución de los conflictos que pueden generar la apertura de las dos vías de investigaciones, la técnica y la judicial.

TITULO PRIMERO. TEXTOS DE ORIENTACIÓN PROCESAL EN EL ÁMBITO PENAL.

Ocurrido un accidente aeronáutico, son susceptibles de originarse procesos penales, de instrucción y procesos de reconocimiento de la causa.

CAPITULO PRIMERO. FUENTES DE DERECHO PARA LOS PROCESOS DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA PENAL.

1. Legislación internacional.

Imbuyéndonos desde ahora en el verdadero procedimiento judicial, el proceso judicial o jurídico a seguir ocurrida la causa que le dé origen, y dentro del punto que el mismo título indica, procesos de instrucción en la legislación internacional; la norma primigenia no es otra que el C. Ch. de 1944, primer convenio internacional con intento de regular u ordenar de alguna forma lo que a navegación aérea internacional se refiere.

En relación con nuestro punto de investigación, una vez leído el texto nos damos cuenta de que no existe dentro de su articulado instancia o índice de los procesos de instrucción consecuencia de los accidentes aéreos. Más allá de esta norma de obligada referencia, existen diferentes recomendaciones de orientación reguladoras de los posibles conflictos derivados de los accidentes aéreos entre la autoridad técnica de investigación y la autoridad judicial, citadas anteriormente en el capítulo de la investigación técnica de los accidentes:

_En el Anexo 13 (capítulo 5. Investigación) destacar los incisos:

“5.4.1 -Recomendación: todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad debería ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones del presente anexo)”.

“5.10 -Coordinación: el Estado que realice la investigación reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la

investigación tenga éxito, así como el examen e investigación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo”.

“Nota 2: todo conflicto posible entre las autoridades que realicen la investigación y las judiciales, con relación a la custodia de los registradores de vuelo y de sus datos, quizá pueda resolverse haciendo que un oficial de la Autoridad judicial lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia”.

“5.11, notificación a las autoridades de seguridad de la aviación: Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomara medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los estados interesados”.

En el manual de prevención de accidentes DOC 9422.

Después de un accidente, los requisitos legales de ciertos estados pueden requerir tanto una investigación técnica como una encuesta judicial. La investigación técnica normalmente se llevará a cabo de acuerdo con los objetivos de la investigación establecidos en el Anexo 13, “El objetivo fundamental de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes”, el propósito de esta actividad no es determinar culpa o responsabilidad. Por otro lado, el objetivo de una encuesta judicial con frecuencia es la atribución de culpa o responsabilidad. Si se atribuye la culpa durante la investigación de un accidente/incidente, es comprensible que los que se vean envueltos se muestren reacios a revelar información que podría acarrear sanciones sobre ellos o sobre sus compañeros. A su vez, esto puede hacer que algunos peligros, o todos ellos, queden sin ser determinados. Como las sanciones son inapropiadas en el caso de errores o de faltas no intencionales, deberían aplicarse otras medidas conductivas tales como entrenamiento, motivación, etc. Esas medidas crean un clima de franqueza, despiertan la conciencia en cuanto a seguridad se refiere y alientan la notificación del peligro.

_Principios de notificación de incidentes, “confianza”: las personas que notifican incidentes deben estar en situación de confiar en la organización receptora y en que toda información que proporcionen no se utilice contra ellos, si no existe esta confianza, las personas se mostrarán reacias a notificar sus propios errores y otros casos de peligros de que tengan noticia. Para que un sistema de notificación de incidentes cumpla su objetivo, es preciso concebirlo como un sistema no punitivo en lo tocante a los errores no intencionales. Por otro lado, la mayoría de las personas esperan que un sistema de notificación de incidentes exima los actos delictivos o las violaciones deliberadas, de la

intervención judicial o de las medidas disciplinarias. Si la investigación se aparta de la “persecución del culpable” y dirige sus esfuerzos hacia las medidas eficaces de prevención, se fomentará la cooperación de entre los que han participado en el accidente, facilitando de este modo el descubrimiento de las verdaderas causas del mismo. Se hace hincapié en que el objetivo a corto plazo de hallar alguien culpable o responsable de un accidente va en perjuicio del objetivo a largo plazo de prevención de accidentes.

Por definición, un accidente implica por lo menos lesiones graves o daños importantes a la aeronave. Por consiguiente existe la posibilidad de que un accidente motive un proceso jurídico. Como autoridad oficial en el accidente, con frecuencia se considera al investigador como una fuente útil para obtener información con la cual establecer la culpabilidad ante los tribunales. En consecuencia, los testigos y otras personas que han participado directa o indirectamente en un accidente pueden sentirse inclinados a callar ciertas informaciones ante el investigador, evitando de ese modo que se comprenda plenamente lo que ha sucedido; particularmente en lo tocante a los elementos humanos que han intervenido. Aunque el Anexo 13 establece claramente que el objeto de la investigación del accidente es la prevención de los accidentes y no la determinación de culpa ni responsabilidad, en realidad esta distinción no está suficientemente aclarada.

_Los registradores de datos de vuelo (FDR) y de conversaciones en el puesto de pilotaje (CVR), se instalaron inicialmente para asistir a los investigadores en la determinación de las causas de los accidentes, particularmente de los accidentes catastróficos de aeronaves de gran envergadura. En algunos estados, los grupos profesionales, por ejemplo, de los pilotos y controladores de tránsito aéreo, aceptaron el principio de que la instalación de esos registradores representarían una ventaja importante para la industria aeronáutica al contribuir a la determinación de las causas de los accidentes, en consecuencia, acordaron utilizarlos siempre que se obtuvieran y respetaran las debidas garantías por parte de los organismos operacionales y administrativos, por los cuales se evita la adopción de medidas disciplinarias a base de la información obtenida de los registradores, salvo que pudiera probarse negligencia culpable o abandono de las obligaciones. Últimamente, la utilización de registradores de datos de vuelo para fines que no sean de investigación de accidentes ha creado dificultades entre ciertos grupos profesionales y ciertos gobiernos. Por esta razón, en los estados en que corresponde la utilización de registradores de datos de vuelo para investigaciones de incidentes o para otros fines, son necesarios acuerdos formales entre las partes interesadas.

En el manual de investigación de los accidentes de aviación DOC 6920.

La encuesta referente a un accidente de aviación no debiera tener carácter acusatorio puesto que su fin no es sino el de adoptar medidas correctivas y no punitivas; por las mismas razones, la determinación de culpa o de responsabilidad no debiera estar incluida entre los cometidos de las autoridades encargadas de la investigación de los accidentes de aviación, ya que esta función, normalmente constituye una prerrogativa de las autoridades judiciales del Estado interesado. No obstante, es inevitable que a veces se revele claramente que hubo actos u omisiones por parte de determinadas personas o entidades, y en tales casos, quienes realicen la encuesta tienen el deber de mencionarlos. Toda declaración de este tipo no debe alterar la finalidad de la investigación de los accidentes de aviación, ya que es primordial señalar las causas del accidente y no quiénes fueron los causantes, esto último incumbe a otros. El legislador internacional inquieto con estas recomendaciones por la interferencia de la investigación judicial sobre la investigación técnica, un hecho y un deseo que no se ha aclarado bien en el Anexo 13. La voluntad internacional se ilustra en los manuales, referente al objetivo de la investigación judicial que solo quiere determinar responsabilidades, frente al objetivo de la investigación técnica que es la prevención, por entender que la instrucción judicial crea un clima de franqueza, despierta la conciencia en cuanto a seguridad se refiere y alienta la notificación del peligro. Históricamente la introducción de los registradores en las aeronaves ha sido por el acuerdo de todos los técnicos de la aviación en no utilizar sus contenidos en los fines que no sean los de la prevención, hecho debería ser acordado también en aquel tiempo con las autoridades judiciales, para conseguir la legitimidad completa sobre este punto, acuerdo de difícil consecución por la existencia de múltiples sistemas judiciales entonces, en la legislación comunitaria²⁶⁷ o en el derecho de la unión europea.

2. Legislación comunitaria.

El legislador de la Unión Europea igualmente que el legislador internacional, ha adaptado, y adapta las recomendaciones internacionales, precisamente las abarca en el Reglamento 996/2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación citado anteriormente, en el “Artículo 5. Obligación de investigar. 5. Las investigaciones de seguridad a que se refieren los apartados 1, 2 y 4 no perseguirán en ningún caso la determinación de culpabilidades o responsabilidades. Serán

²⁶⁷ vid. Apartado siguiente.

independientes y se realizarán al margen y sin perjuicio de cualesquiera procedimientos judiciales o administrativos destinados a determinar culpabilidades o responsabilidades”.

—“Artículo 12. Coordinación de las investigaciones: 1. Cuando se abra también una investigación judicial, se le notificará al investigador encargado. En dicho caso, el investigador encargado garantizará la trazabilidad y mantendrá la custodia de los registradores de vuelo y de todas las pruebas materiales. La autoridad judicial podrá nombrar a uno de sus agentes para que se desplace junto con los registradores de vuelo o las pruebas materiales al lugar en que se procederá a su lectura o tratamiento. En caso de que el examen o análisis de dichas pruebas pueda modificarlas, alterarlas o destruirlas, será necesaria la previa aprobación de las autoridades judiciales, sin perjuicio del Derecho nacional. La no aprobación en un plazo razonable con arreglo a los acuerdos previos mencionados en el apartado 3, y a más tardar en un plazo no superior a dos semanas tras producirse la solicitud, no impedirá que el investigador encargado lleve a cabo el examen o análisis. Cuando la autoridad judicial esté facultada para incautarse de cualquier prueba, el investigador encargado podrá acceder inmediatamente y sin restricciones a dicha prueba, así como utilizarla. 2. Si en el transcurso de la investigación de seguridad, se conoce o se sospecha que un acto de interferencia ilícita conforme al Derecho nacional, como la legislación nacional sobre investigaciones de accidentes, ha estado implicado en el accidente o incidente grave, el investigador encargado informará de inmediato a las autoridades competentes. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14, la información pertinente recopilada durante la investigación de seguridad se compartirá de forma inmediata con dichas autoridades y también se les podrá remitir, si así lo solicitan, todo el material pertinente. El hecho de compartir dicha información y material se entenderá sin perjuicio del derecho de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad de proseguir su investigación, en coordinación con las autoridades a las que se haya podido transferir el control del lugar del suceso. 3. Los estados miembros garantizarán que las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad, por un lado, y otras autoridades que pudieran estar implicadas en las actividades relacionadas con las investigaciones, como las autoridades judiciales, de aviación civil, de búsqueda y rescate, por otro, cooperen mutuamente mediante acuerdos previos”.

Esos acuerdos respetarán la independencia de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad y permitirán que las investigaciones técnicas se desarrollen con diligencia y eficacia. Los acuerdos previos incluirán, entre otras, las siguientes cuestiones:

- a) el acceso al lugar del accidente;
- b) la protección de las pruebas y el acceso a las mismas;
- c) los interrogatorios iniciales y en curso sobre el estado de cada proceso;
- d) el intercambio de información;
- e) el uso adecuado de la información relativa a la seguridad;
- f) la resolución de conflictos.

Los estados miembros informarán de dichos acuerdos a la Comisión, que los transmitirá al Presidente de la Red, al Parlamento Europeo y al Consejo para información.

Parece que legislador europeo por fin ha dado la luz verde a los estados miembros para preparar los códigos de colaboración entre múltiples autoridades en varias cuestiones compartidas entre ellos iniciadas cada una de las investigaciones.

3. Legislación española.

El Real Decreto 389/1998, de 13 de mayo, en su artículo 6º dice: “1. Si iniciada una investigación técnica se observaran indicios de responsabilidad penal, se pondrán éstos en conocimiento de la autoridad judicial. 2. Si se hubieran iniciado actuaciones judiciales relativas al accidente o incidente, la investigación técnica podrá desarrollarse con la previa conformidad del órgano jurisdiccional que esté conociendo de aquéllas”.

El nuevo artículo 18 de la ley 21/2003, de seguridad aérea introducido por la Ley 1/2011, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil reza: “Artículo 18. Carácter reservado de la información: 1. Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones, indicadores e informes facilitados en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos a los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 11.3, párrafo primero, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines previstos en él. El deber de reserva en relación con la información obtenida en la investigación técnica de los accidentes o incidentes en la aviación civil se regirá por lo previsto en el

Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010. En todo caso, la información a que se refieren los párrafos anteriores se recaba con la única finalidad de reforzar la seguridad operacional y prevenir futuros accidentes e incidentes, y no con la finalidad de determinar culpas o responsabilidades. 2. Este deber de reserva vinculará:

a) A todos los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 11.3, párrafo primero, y a quienes presten servicios en ellos.

b) A los miembros del Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, al personal investigador que la asiste y al resto del personal a su servicio, así como a quienes éstos hayan suministrado información en el marco de la investigación.

c) A cuantas personas tengan acceso a dicha información en el ejercicio de funciones con motivo de la colaboración con el Programa Estatal de Seguridad Operacional de la Aviación Civil o en la investigación de un accidente, o de modo accidental.

3. El incumplimiento del deber de reserva regulado en este artículo determinará las responsabilidades penales y las demás previstas por las leyes. 4. Los obligados por el deber de reserva no podrán prestar declaración ni publicar, comunicar o exhibir datos o documentos reservados, ni siquiera después de haber cesado en el servicio, salvo permiso expreso, según corresponda, del órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, que sólo podrá otorgarse en los supuestos previstos en el artículo siguiente o en la normativa comunitaria que sea de aplicación. Si dicho permiso no fuera concedido, la persona afectada mantendrá la reserva y quedará exenta de la responsabilidad que pudiera derivarse de denegar información a las instancias indicadas en dicho precepto. 5. Los sujetos del sector público y privado, obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, establecerán protocolos que permitan preservar el carácter reservado de la información.”

_Nuevo “artículo 19 (Cesión o comunicación de la información): 1. La información a la que se refiere el artículo 18.1 sólo podrá ser comunicada o cedida a terceros en los casos siguientes:

a) Cuando sea requerida por los órganos judiciales o el Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos. La Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil remitirá la información necesaria, limitándose a facilitar los antecedentes

que obren en su poder en relación a los factores contribuyentes que hayan provocado un accidente o incidente aéreo. La identificación de los factores no implica la asignación de la culpa o la determinación de la responsabilidad, civil o penal. b) Cuando lo soliciten las Comisiones parlamentarias de investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución. Los miembros de la Comisión de investigación que reciban la información vendrán obligados a mantener su reserva. El Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá solicitar motivadamente que las sesiones de dichas Comisiones parlamentarias se declaren secretas.”

En adaptación a la normativa europea sobre los acuerdos de colaboración entre las diferentes autoridades, España por primera vez introduce un supuesto proyecto , de un código deontológico sobre colaboración entre la autoridad técnica, la judicial y otras autoridades en la Ley 1/2011, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, en su único artículo, inciso veintidós que adiciona una nueva disposición adicional novena a la Ley 21/2003, de seguridad aérea del siguiente tenor: (Protocolo de colaboración en relación con la investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil), El Gobierno, previo informe del Consejo General del Poder Judicial y del Ministerio Fiscal, elaborará un Protocolo de actuación de las autoridades judiciales y del Ministerio Fiscal en los casos en los que éstos deban cooperar o coordinarse con otras autoridades en el curso de la investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil.

Hasta hoy en día, y tras consultar sobre el paradero de este proyecto, la fiscalía general del estado, el ministerio de justicia, fomento, el consejo del poder judicial, la comisión de fomento en el congreso de los diputados, la comisión de investigación de los accidentes e incidentes aéreos de España, no hay noticia ninguna sobre este hecho, parece ser algo extraordinario.

Como ayudantes de la autoridad judicial, los oficiales de la autoridad judicial, los expertos, y los testigos, son fundamentales en la averiguación de las causas:

LOS OFICIALES DE LA AUTORIDAD JUDICIAL.

Consultada la normativa que regula la policía judicial, los ayudantes, oficiales al servicio de la justicia, no existe norma alguna específica que regula la intervención de la autoridad judicial ante una catástrofe aérea como se ha hecho en el ordenamiento jurídico francés (como veremos en adelante), salvo indicaciones de la existencia de grupos y departamentos en el ministerio del interior encargados de la custodia y la

vigilancia de los aeropuertos²⁶⁸, frente a los desafíos que conoce la materia de la seguridad policial aérea, y para una intervención operativa ante las catástrofes aéreas, la dirección general de la protección civil generalmente es la encargada y orientada tanto en la prevención de las situaciones de grave riesgo, catástrofe, calamidad pública y a la protección y socorro de personas y bienes en los casos en que dichos situaciones se produzcan.²⁶⁹ Sin olvidar también los diferentes departamentos de varios ministerios citados anteriormente (parte seguridad aérea policial), en la constitución de los plenos.

Como ayudantes de la autoridad judicial están los médicos forenses y la policía científica, en la materia aeronáutica el legislador español no ha seguido el modelo francés que ha introducido los pasos correspondientes a la intervención de estos agentes claves en la investigación tanto la técnica como la judicial en el código de la aviación civil, tomó la iniciativa de regular la intervención de estos agentes mediante el Real Decreto 32/2009²⁷⁰, de forma general para todos los sucesos, es decir, como el propio título indica, en sucesos con víctimas múltiples (transportes colectivos, tales como ferrocarril o avión)²⁷¹. Observado el articulado hace falta una regulación específica para la actividad aérea, un protocolo que respeta e introduce todas las recomendaciones establecidas en los documentos de la OACI, especialmente las que ayudan a esclarecer las lesiones mortales y sus debidas causas, puesto que el concepto “causa próxima” genera y ha generado una jurisprudencia internacional para conocer de las verdaderas causas del fallecimiento de las víctimas de los accidentes aéreos, convendría entonces un protocolo específico para la materia aeronáutica.

268 Vid Real Decreto 400/2012 (17/02/2012), artículo 3 (dirección general de policía), párrafo 3 (la dirección adjunta operativa), artículo 4 (dirección general de la guardia civil) párrafo 8 e) jefatura fiscal y de fronteras, también la orden 422/2013 (15/03/2013) artículo 5, artículo 6, y el artículo 11.

269 Generalmente se observan en: Ley 2/1985 de 21 de enero sobre protección civil (BOE, 25/01/1985), Real Decreto 407/1992 de 24 de abril por el que se aprueba la norma básica de protección civil (BOE 01/05/1992) en su anexo ver capítulo III-4. Directrices, H) las medidas a definir son, entre otras: búsqueda, rescate, y salvamento, primeros auxilios, evacuación (transporte); y específicamente en el día 03/08/2013 el gobierno de España mediante la publicación del Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, y por primera vez incorpora unos protocolos sobre asistencia a las víctimas y sus familiares en los planes de intervención de los agentes de protección civil en casos de accidentes de aviación basándose sobre las recomendaciones internacionales y comunitarias dispuestas en los documentos anteriormente citadas.

270 Real Decreto 32/2009, de 16 de enero, por el que se aprueba el Protocolo nacional de actuación Médico-forense y de Policía Científica en sucesos con víctimas múltiples. BOE, 06/02/2009.

271 Lo corrobora la primera exposición de motivos” La sociedad moderna vive expuesta a un riesgo cada vez mayor de sucesos que generan la muerte de un elevado número de personas. A los desastres naturales se suman en la actualidad los efectos de accidentes de transportes colectivos, tales como ferrocarril o avión, y también el terrorismo.

LOS EXPERTOS.

La materia del peritaje, la participación de los expertos en los procesos judiciales, y el papel de sus informes técnicos, son de las materias más difíciles que conoce, tanto el mundo aeronáutico como los asuntos judiciales derivados del mismo. Especial mención merecen, el vacío legal y el silencio normativo existente, respecto al nombramiento de los peritos y su regulación técnica, fundamental y decisiva para los jueces a la hora de resolver.

Tras el estudio y el análisis de la normativa reguladora del peritaje en varios estados, parece evidente para unos, la falta de regulación concreta, y para otros, el silencio y la inobservancia de la regulación.

La falta de regulación puede generar desconfianza en los agentes intervinientes, para con las decisiones tomadas en los asuntos derivados de la actividad aeronáutica. Puede ser que en algunos estados no se dé el número de casos suficiente a efectos de regular el peritaje en el ámbito de la aviación civil, materia fundamental para el conocimiento de las verdaderas causas de las catástrofes aéreas y de los asuntos derivados de ellas.

La legislación internacional vinculada al mundo de la aviación civil no se ha interesado por la regulación de esta materia, tampoco la legislación europea, lo que hace necesario sustraer y examinar la experiencia del legislador español y el francés en esta materia, conocer sus diferentes puntos de vista a la hora de decretar el marco jurídico y el estatuto regulador de la profesión de los expertos en la materia de la aviación civil, de eso ocuparemos en este capítulo.

El legislador español regula la materia del peritaje en el código de los procesos civiles, código de los procesos penales, y en ley de asistencia jurídica gratuita:

LEY DE LOS PROCESOS JUDICIALES CIVILES 01/2000 DE 07/01/2000.

Dentro de esta ley destacar:

Libro primero. Disposiciones comunes.

Título III. De la abstención y la recusación.

Capítulo VI. De la recusación de los peritos (art 124-128).

Solo los peritos nombrados por el tribunal mediante un sufragio pueden ser recusados, los informes periciales elaborados por las partes pueden ser recusados mediante la aplicación de los artículos 343y 344 de esta ley. Aparte de las causas enumeradas en la ley que regula el poder judicial, las causas de recusación son: no participar en la redacción de los informes para los dos partes, no participar en un asunto teniendo con

alguna de las partes vínculos familiares o relación laboral, parte o miembro de la empresa o el ente, la recusación se hace por escrito con la ayuda de un abogado y un procurador explicando las causas alegadas antes y después del nombramiento también en las audiencias, tras informar a la otra parte mediante la secretaria judicial, la aprobación de las causas y la declaración de su legitimidad. Se nombra a un perito en reserva. Las costas judiciales son las mismas que cuando se recusa a un juez.

Libro II. De los procesos declarativos.

Título I. De las disposiciones comunes a los procesos declarativos.

Capítulo VII. De los medios de prueba y las presunciones.

Sección 5. Del dictamen de peritos (art 335-352).

El perito jurará hacer su trabajo con perfección ciñéndose al objeto determinado por el juez. El perito podrá ser llamado para explicar y responder las preguntas sobre el informe pericial. Las partes pueden aportar otros informes periciales (el artículo 347, habla de la forma y como debatir el informe).

Los peritos deberán tener una licencia de especialidad en la profesión, sin embargo, de no haber peritos con licencia, podrá valer el peritaje de personas con experiencia en dicho campo.

Para una buena organización de las profesiones, todos los colegios existentes remitirán cada mes de enero un listado de profesionales para colaboración y realización de peritajes (este párrafo del artículo 341 encomienda a las consejerías de interior y justicia de cada comunidad autónoma, practicar las competencias correspondientes).

Los funcionarios de dichas consejerías son competentes para intervenir en la realización de los peritajes, si son profesionales y especialistas de la materia, nombrándose por elección (sufragio), en caso contrario, entre los profesionales registrados de otras especialidades. Elegido, se notificará al perito en los cinco días siguientes, dándole plazo de tres días para aceptar o no el cargo. El perito elaborará presupuesto pudiendo pedir provisión de fondos. Los peritos designados judicialmente pueden ser recusados por tener relación de algún tipo con las partes, abogados, o procuradores. La recusación se probará documentalmente, en caso de calumnias, podrán ser penalizadas entre 60 y 600 euros.

En la realización de su trabajo, el perito podrá visitar los lugares que estime necesario. El perito elaborará su informe por escrito en el plazo determinado por el tribunal.

LEY DE ENJUICIAMIENTO PENAL.

Dentro de esta ley destacar:

Título V. La comprobación del delito y averiguación del delincuente.

Capítulo VII. Del informe pericial (art 456 á 485),- del informe pericial en juicio oral (art 723 á 725).

En el proceso de instrucción ordena el juez instructor la elaboración de informes periciales científicos y técnicos. Los peritos o bien son titulados o no titulados, en cada pericia se nombra a dos peritos que pueden ser recusados²⁷² por algún interés o bien por relaciones familiares. Antes de preparar el informe en los puntos técnicos recomendados por el juez para el descubrimiento de la verdad, dicho informe está sujeto a un debate en las audiencias. El perito deposita cuantas copias del informe para todas las partes, expertos, testigos. Se recusa al los peritos por las disposiciones de los artículos 368 a 370 desde la aceptación de las pruebas hasta el inicio de las audiencias. El fiscal y las partes tienen derecho a proponer peritos y testigos con sus nombres y direcciones en la fase de la elaboración de las pruebas. Se puede recusar a los peritos por las causas enumeradas en artículo 468 (relación familiar, amistad, interés) dentro de los tres días tras su nombramiento y después de informar a las partes y la recepción de las alegaciones, el tribunal tiene seis días para dictar un auto sobre el incidente que no se puede recurrir. También se puede recusar a los peritos durante la celebración de las audiencias. Según el párrafo cinco del artículo 784 y en relación con la fianza el tribunal puede solicitar a la compañía de seguros de depositar el umbral de las indemnizaciones en la cuenta del tribunal para garantizar el procedimiento y las indemnizaciones. El informe pericial podrá ser prestado por un solo perito cuando el juez lo considere suficiente.

LOS TESTIGOS.

Ley orgánica 19/1994 de 23/12/1994 de protección a testigos y peritos en causas criminales (BOE, 24/12/1994).

Trata de establecer las medidas necesarias para preservar y proteger la identidad de los testigos y peritos (art2).

4. Legislación francesa.

Elegida la legislación francesa para el estudio de las normas reguladoras de la investigación judicial de los accidentes aéreos, por ser una fuente de derecho desde mi

272 Artículos 416 y 417.

punto de vista, de las primeras que ha podido encontrar un equilibrio normativo teórico para solucionar los conflictos derivados de la apertura de las dos investigaciones, la judicial y la técnica, y que ha determinado los puntos de colaboración, y de entre ellas destacamos:

4.1. En el antiguo capítulo primero del código de la aviación civil: los poderes de los investigadores (artículos, 1721-1 a 1721-6) del código de aviación civil citado anteriormente.

Dentro de este capítulo debemos destacar:

ART L721.1: En caso de accidente, la autoridad judicial previamente está informada de sus intervenciones...

Art L721-2. I: cuando una investigación o una encuesta judicial está abierta, los registradores y sus correspondientes soportes se harán, según las modalidades previstas en los artículos 97 et 163 del código de los procesos penales incautados (custodiados) por la autoridad judicial y puesta previa solicitud a la disposición de los investigadores técnicos quienes toman copia de los registradores bajo la supervisión²⁷³ de un agente judicial.

4.2. Tras la publicación del código de transportes.

4.2.1 Parte general.

Artículo L1621-3(ACAC²⁷⁴ art L711-1): Sin perjuicio, en caso oportuno, de la investigación judicial que puede ser abierta...

Artículo L1621-10(ACAC/L721-1): La autoridad judicial previamente es informada de la intervención de los investigadores.

Es necesario, que los investigadores técnicos o alternativamente los investigadores de primera información tomen todas las medidas de naturaleza a asegurar la conservación de los indicios.

Artículo L1621-18: Bajo la autorización del fiscal y del juez instructor, los elementos de los procesos judiciales en curso que pueden permitir a realizar investigaciones científicas o técnicas, destinadas a prevenir la ocurrencia de accidentes o de facilitar indemnizaciones a las víctimas pueden ser comunicadas a las autoridades o organismos

273 tras hablar directamente con los responsables del BEA en relación a la aplicación de este párrafo, me han comentado que nunca han tenido problema con las autoridades judiciales en este sentido, por la confianza y el sentido común al entender las responsabilidades de cada autoridad.

274 Antiguo código de aviación civil

habilitados para estos fines, mediante un decreto del ministro de justicia, tomada en casos oportunos tras opinión de los ministros interesados.

4.2.2 Parte sexta (aviación civil).

Artículo L 6222-2 (ACAC/art L 711-1): ninguna sanción administrativa, disciplinaria, o profesional puede ser impuesta a una persona que ha notificado un evento de un accidente o de un incidente de aviación civil, que ha sido o no, implicada en dicho accidente o incidente, salvo si ella misma es impugnada por un incumplimiento deliberado o repetido a las normas de seguridad.

Artículo L6223-2 (ACAC/art L722-3): ninguna sanción administrativa, disciplinaria, o profesional puede ser impuesta a una persona que ha notificado un evento en las condiciones previstas por el artículo L6223-1, que ha sido o no implicada en dicho suceso, salvo si ella misma es impugnada por un incumplimiento deliberado o repetido a las normas de seguridad.

Ocurrido un accidente aéreo, por causas operacionales o policiales, igual que en los accidentes de tráfico, es menester la aplicación del plan de emergencia, de la intervención de varias autoridades y agentes colaboradores, entre ellos, bomberos, guardia civil, policía, protección civil, médicos forenses, y de otras especialidades, médicos de salud mental, peritos y expertos, juez de instrucción, fiscalía, agentes de investigación técnica de los accidentes de aviación civil. Los legisladores deberían prever la necesidad de coordinación efectiva de todas estas autoridades para el buen desarrollo tanto de las dos investigaciones (técnica y judicial), la limpieza y la puesta en orden de todo lo que pudo ser perturbado y dañado, para ello es necesario un arsenal jurídico de orientación para la coordinación y colaboración de todos, recomendado tanto por el legislador internacional como el europeo y el de cada estado. España y Francia como miembros de la Unión Europea, van a ser los puntos de referencia para el desarrollo de esta parte del trabajo.

4.3. Instrucción interministerial de 03/01/1953, relativa a la coordinación de la información judicial y de la investigación técnica y administrativa en caso de un accidente de una aeronave francesa o extranjera en el territorio de la metropolitana y los territorios más allá del mar.

Dentro de esta instrucción destacar:

“**Artículo 6.** De la información judicial.

Las autoridades judiciales (fiscal de la República o sus substitutos, el juez de instrucción, los oficiales de la policía judicial) tienen competencia para averiguar y

establecer las responsabilidades penales eventuales en todos los casos de muerte, violencia, los delitos de homicidio o lesiones por una prudencia o negligencia (código de instrucción criminal (artículos de 8 a 136/código penal artículos desde 319 a 320, y lo mismo de las infracciones a la reglamentación de navegación aérea.

Los oficiales de la policía judicial, auxiliares del fiscal de la República los funcionarios de la seguridad nacional y los militantes de la gendarmería con calidad de oficiales de la policía judicial (código de instrucción criminal artículos 34, 35, y 88) tienen el deber y el derecho de averiguar los crimines, los delitos y de reunir las pruebas.

Tienen en caso de los delitos graves y hasta la llegada del juez de instrucción sobre el terreno los mismos poderes que los del fiscal de la República, deben entonces, en caso de un accidente de aviación, proceder a las actuaciones de instrucciones urgentes cuando estiman que su investigación puede conducir a descubrir un hecho criminal o un delito.

Por otra parte, ejecutan las comisiones rogatorias emitidas por los jueces civiles, y militares que les delegan...

La información judicial y las actas de instrucción urgentes deben ser hechas libremente y no pueden ser obstaculizadas en ninguna forma.”

“**Artículo 8.** De la colaboración entre los informadores judiciales y los investigadores técnicos.

Principios: Entre los informadores judiciales (que pueden ser asistidos por peritos asignados por el juez de instrucción), y los investigadores técnicos se establece una colaboración de confianza y de lealtad.

En realidad, la averiguación de las responsabilidades penales que se les confía a los informadores judiciales exige que las causas de un accidente estén establecidas con la máxima claridad y certeza. Para este fin, se recomienda a los informadores judiciales apoyarse en los investigadores técnicos quienes actúan en el ejercicio de una instrucción particular y de un compromiso internacional en el objetivo de evitar nuevos accidentes y de salvaguardar vidas humanas.

El valor de las primeras observaciones es aquello que las autoridades interesadas al conocer las causas exactas deben obligatoriamente prestarse apoyo, no haciendo uso de sus derechos respectivos, solo frente a personas extrañas (ajenas) a la investigación.

Aplicación: Los informadores judiciales y los investigadores técnicos, presentes en el terreno, deben velar porque sean tomadas sin demora, después de la organización de los socorros y de salvamento, las siguientes medidas conservatorias:

- Establecimiento del servicio de guardia.
- Alejamiento de todas personas que no sean informadores judiciales o técnicos.
- Identificación de los testigos y recopilación de sus primeras declaraciones.
- Constatación de hechos sobre los restos del material y los cuerpos de las víctimas permanecidas en posición.

De manera general, los agentes de la Secretaria general de la aviación civil y comercial, deben facilitar la tarea de los magistrados y sus auxiliares y aportarles su apoyo; deben orientar la investigación (es decir precisar si la investigación de las causas debe ser apoyada principalmente sobre el material o sobre el personal -a bordo o en tierra-, si hay posibilidad o probabilidad de un acto de destrucción, etc.), asistiendo a los informadores judiciales en sus investigaciones de carácter técnico en el lugar del accidente; deben comunicar el resultado de sus observaciones y deben, sobre todo, señalar los instrumentos, restos, parte de la vela o de los grupos motopropulsores que es necesario no desplazar o desmontar, hasta que se lleve a cabo un amplio examen por los técnicos especializados.

Todo desplazamiento, desmontaje, et muestras de piezas y documentos necesarios para la determinación de las causas técnicas del accidente, será efectuado con el acuerdo del representante de la autoridad judicial. En consecuencia, los investigadores técnicos tienen derecho de acceso al lugar del accidente y al examen de los restos justificando su calidad en términos del artículo 7. Salvo oposición del juez instrucción, pueden proceder a la audición de todo testigo y tomar conocimiento de los interrogatorios antes efectuadas. Por otra parte, los representantes acreditados y los consejeros técnicos extranjeros (art 7), pueden participar en el examen de los restos y asistir a la audición de los testigos. Los investigadores técnicos están llamados a velar para apartar a cualquier persona, no cualificada, de la investigación técnica.

En la medida en que la investigación exige la presencia del propietario de la aeronave o sus representantes, estos asistirán a la investigación sin participar, bajo el control y vigilancia de los investigadores técnicos, previo acuerdo de los informadores judiciales. A su vez, los oficiales de la policía judicial actuando a titulo de la investigación judicial, y más en particular, los oficiales de la policía judicial locales y los primeros llegados al lugar del accidente, deben ser informados que, frente a la complejidad de la técnica aeronáutica en evolución continuada, el medio más seguro para cumplir el deber de un auxiliar de la justicia impuesto por la ley, consiste en asegurar en breve plazo, la custodia de la aeronave o los restos, con la prohibición formal de tocar (extensible a los

propietarios del aparato o sus representantes); facilitar a los investigadores técnicos las averiguaciones necesarias para la determinación de las causas del accidente; y operar en concordancia con ellos. La falta de esta operación verá comprometida la eficacia de la investigación, lo que provocaría graves consecuencias en caso de accidente internacional, dados los compromisos tomados con la OACI por parte de Francia como miembro.”

4.4. Instrucción del secretario de estado en el ministerio de fomento y de turismo n° 300 IGAC/SA de 03/06/195, referente a las disposiciones a tomar en caso de una irregularidad, de un incidente o de un accidente de aviación.

“**Artículo 7.** Coordinación de la información judicial y la investigación técnica.

La tarea y la calidad de los informadores judiciales viene indicada en el artículo 6 de la instrucción interministerial de 03/01/1953. El código de instrucción criminal da todo el poder a los informadores judiciales para averiguar los actos delictivos, y determinar las responsabilidades penales eventuales. Por consiguiente, las diligencias de instrucción urgente que efectúen deben ser realizadas en plena libertad y no pueden ser obstaculizadas de ninguna forma. Sin embargo, para tener en cuenta el hecho de que las dos acciones, judicial y técnica, se condicionan y se complementan, la instrucción delimita los ámbitos respectivos de los investigadores técnicos y los informadores judiciales, e indica los términos de su colaboración. Los investigadores técnicos, los representantes acreditados y los consejeros de los estados extranjeros interesados, tienen derecho al acceso a los lugares del accidente y al examen de los restos, salvo oposición del juez instructor. Pueden proceder a la audiencia de los testigos, y tomar conocimiento de los interrogatorios antes efectuados. Con el acuerdo de la autoridad judicial, pueden efectuar todo desplazamiento, desmontaje, llevar muestras de las piezas o documentos necesarios para la determinación de las causas técnicas del accidente. Mutuamente, deben orientar a los informadores judiciales de sus investigaciones de carácter técnico, comunicarles sus observaciones, señalarles los instrumentos, restos u órganos que son necesarios a no desplazar o desmontar hasta un máximo y amplio examen.

Entre los informadores judiciales (que pueden ser asistidos por peritos asignados por el juez de instrucción), y los investigadores técnicos, se establece una colaboración de confianza y de lealtad. Se les recomienda prestarse apoyo, facilitarse sus investigaciones mutuales, y de no hacer uso de sus derechos respectivos frente a personas ajenas a la investigación.”

4.5. Circular²⁷⁵/CRIM 05-2/e1-18 febrero 2005 dirigida a los fiscales generales de las audiencias, de los juzgados de primera instancia y a los decanos de las audiencias y de los juzgados de primera instancia, relacionada con las investigaciones técnicas (BEA) y judiciales(autoridad judicial), en casos de accidentes de aviación(el papel de la justicia, la custodia, y comunicación).

Uno de los objetivos del legislador es la puesta en marcha de una cooperación eficaz entre los investigadores técnicos y la autoridad judicial, con fin de prevenir la repetición de las disfunciones que hayan podido ser constatadas. La Ley de 29/05/1999, sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, ha formalizado las relaciones entre la oficina de investigación y análisis, y las autoridades judiciales para evitar sobre todo la superposición de las investigaciones.

De manera general, les pidió asegurar que se instaurara una estrecha colaboración con el BEA, cuando este organismo dirija una investigación técnica relativa a un accidente aéreo, el cual sea también objeto de una investigación judicial, con el fin no solo de prevenir las eventuales disfunciones, sino mejorar la calidad de cada una de las dos investigaciones.

Dentro de esta circular destacar:

1. La coordinación entre la autoridad judicial y la oficina de investigación y análisis para la seguridad de la aviación civil en la fase de las investigaciones.

1.1. Facilitación de la misión del BEA por la autoridad judicial.

1.1.1. Acceso a los lugares del accidente o del incidente.

Sin perjuicio de la información previa de la autoridad judicial en caso de accidente, les pido velar porque las disposiciones que facilitan el acceso a los investigadores del BEA, sean estrictamente aplicadas, sobre todo por las fuerzas de la policía, o de la gendarmería presentes en los lugares. Cuando una instrucción judicial ya está abierta, importa que estas disposiciones sean recordadas por los magistrados instructores incluso, por la vía de requisición.

Naturalmente es indispensable que el magistrado encargado de las investigaciones, haga proceder urgentemente las incautaciones necesarias para evitar el deterioro de las pruebas. La opinión de los investigadores del BEA será útil solicitarla en estas ocasiones, en aplicación del artículo L722-1 del Código de aviación civil. Dicha opinión

275 Elaborada por Ministerio de la Justicia/Dirección de los asuntos criminales y de gracia/Subdirección de la justicia penal general/Oficina de las políticas penales generales y de la protección de las libertades individuales.

no se puede solicitar cuando se procede a la restitución de los precintos, sin embargo, antes de librar un resto o un documento, o cuando se procede a la restitución de los precintos, es oportuno verificar que los investigadores del BEA, no requieren su uso.

1.1.2. Exploración de los registradores de abordaje y los soportes de los registradores.

La autoridad judicial es competente para confiscar los registradores, los soportes de los registradores, y precintarlos provisional o definitivamente. El artículo L721-2-1 del código de aviación civil, dice que el precinto se hará en el momento de la apertura de una investigación o instrucción judicial, según las modalidades previstas en los artículos 97 hasta 163 del código de los procesos judiciales penales, lo que no excluye la aplicación de los artículos 56 y 76 del código de los procesos judiciales. Los investigadores técnicos del BEA, podrán hacer copia de los mismos bajo control policial. La policía controlará la realización de copia, mediante filmación.

Cuando los registradores de abordaje y los soportes de los registradores se intervienen después de la constitución de los precintos cerrados, las reglas del derecho común devienen aplicables. Los precintos serán rotos mediante autorización del fiscal de la República después de una investigación preliminar, o por el juez de instrucción.

El precinto de los registradores, la preservación de su integridad, y la realización de una copia por el BEA, debe constituir una prioridad para la autoridad judicial desde el comienzo de la investigación.

1.1.3. Explotación de otros elementos a efectos de la determinación de las circunstancias y causas del accidente.

...Los investigadores técnicos no pueden someter lo precintado (restos, líquidos, piezas, etc.), a análisis o exámenes que posteriormente pueden ser modificados, alterados o destruidos, sin el acuerdo y autorización de la autoridad judicial. En cualquier caso, el acuerdo del fiscal o del juez de instrucción debe ser solicitado por el BEA previamente a la realización de todo retiro. Incluso es lo mismo, a fortiori, de la puesta a disposición de los objetos precintados indicados por el párrafo tercero del artículo L721-3, únicamente tiene que ser facultativo. Deseo que los magistrados encargados se muestren particularmente atentos en este último punto, a fin de preservar el buen desarrollo de las investigaciones y de prevenir la ocurrencia de las eventuales incidencias contenciosas (administrativas).

1.2. Reciprocidad en el intercambio entre la autoridad judicial y el BEA.

Es indispensable que la autoridad judicial sea notificada de los elementos resultantes de la investigación técnica, a fin de integrarles en el proceso en curso. Esta transmisión

debe hacerse rápido, en particular cuando la investigación técnica hace evidente la necesidad de investigaciones judiciales urgentes. Las reglas del derecho común tienen en todo caso vocación de ser aplicadas, y se puede proceder a todas las requisiciones ante el BEA, en aplicación de los artículos 60-1,77.1 y 81, del código de los procesos penales. Es igualmente deseable que los peritos designados por el tribunal o por los magistrados instructores, tengan un amplio acceso a la investigación técnica del BEA. Pertenece entonces a la fiscalía o a los magistrados instructores precisar al BEA su posición en este punto desde el comienzo de la investigación. Esto permite asegurar la eficacia de las investigaciones judiciales y técnicas llevadas conjuntamente, todo ello preservando la autonomía de los dos procesos, donde los objetivos y modalidades son diferentes.

De manera general, la calidad de los intercambios entre la autoridad judicial y el BEA, supone una transmisión recíproca de informaciones. El Ministro les pide tomar todas las medidas con el fin de que los tribunales, en consulta con los magistrados instructores, velen por sensibilizar al BEA sobre este punto, y señalen las dificultades eventuales encontradas.

2. La supervisión de la comunicación por parte de la autoridad judicial y la BEA.

2.1. La BEA dispone de amplias competencias en materia de comunicación.

Sin duda, la comunicación asegurada por el director y los presidentes de la Comisión de investigación del BEA, no puede ser llevada solo sobre los elementos resultantes de la investigación técnica. Sigue siendo, que la mayoría de los elementos de esta investigación tienen que figurar en los procedimientos judiciales en curso. La preservación del secreto del proceso previsto en el artículo 11 del código de procesos penales, supone el establecimiento de una coordinación entre la fiscalía y el representante del BEA, a fin de determinar los temas y límites de la comunicación, respetando las prerrogativas de cada uno. El ministro público (de comunicación), único representante de la autoridad judicial habilitado para hacer públicos los elementos objetivos indicados en el artículo 11 párrafo 3 del código de los procesos penales, debe en este marco acercarse previamente al magistrado de instrucción encargado. Los fiscales de la República, deben igualmente, mostrarse atentos a cerca del estricto respeto de los límites planteados por el código de la aviación civil, sobre todo en relación a la calidad de las personas que difunden la información.

2.2. Relaciones con las víctimas y sus derechohabientes.

El desarrollo de la coordinación entre la autoridad judicial y el BEA debe permitir la presencia de un representante del ministerio público (fiscalía), en las reuniones a fin de asegurar una perfecta información a las víctimas y a sus derechohabientes. Es igualmente posible que los magistrados instructores organicen conjuntamente con el BEA, reuniones para informar a las partes civiles, en aplicación del artículo 175-3 del código de los procesos penales.

LOS AYUDANTES DE LA AUTORIDAD JUDICIAL.

-Decreto de 31/03/1953, por el que se establece la organización y el funcionamiento de la compañía de la gendarmería puesta a la disposición del ministro de fomento (B.O. 01/04/1953)

Artículo 1: Se crea una compañía de gendarmería de transportes aéreos, puesta a disposición del Ministro de fomento, que de acuerdo con el Ministro de defensa nacional, fija la organización y dirige el empleo en el marco de los textos legislativos y reglamentarios en vigor.

-Instrucción interministerial (defensa nacional, fomento), de 09/03/1956. Para la aplicación de las disposiciones del decreto de 31/03/1953, organización y funcionamiento del grupo de gendarmería.

Dentro de esta instrucción destacar:

Título primero. Organización.

1. Principios.

Las unidades de gendarmería de transportes aéreos constituyen un grupo puesto a disposición del Secretario de estado de transportes (secretario general de la aviación civil), quien fija la organización y empleo, de acuerdo con el Ministro de armas. Este grupo está directamente vinculado a la subdirección de la gendarmería, y es administrado por el centro administrativo técnico de la gendarmería nacional en Rosny-sous-bois

2. Organización de las unidades.

La determinación de los efectivos, su articulación, su implantación, están decretadas por el Secretario de estado de transportes (secretario general de la aviación civil), de acuerdo con el Ministro de armas.

Título segundo. Servicios

1. Atribuciones generales.

Los militares pertenecientes al grupo de gendarmería de transportes aéreos tienen de forma general, la competencia y los derechos normalmente confiados a los militares de la gendarmería nacional, y están sometidos a las mismas obligaciones.

La competencia territorial de dichos militares está fijada de la siguiente manera:

Escalón grupo: todas las regiones aeronáuticas.

Escalón compañía: la región aeronáutica correspondiente al lugar de la ubicación de la brigada.

Escalón brigada: el distrito aeronáutico correspondiente al lugar de la ubicación de la brigada.

En el interior de las circunscripciones definidas y hacia afuera de los aeródromos civiles, la competencia de los militares del grupo de la gendarmería de transportes aéreos, está normalmente limitada a la investigación administrativa y judicial, correspondiente a su especialización en el ámbito de la aviación. Cada vez que participan en estas condiciones en una investigación judicial, sobre todo en el caso de accidente ocurrido a aeronave civil, su actividad se ejerce bajo la dirección del oficial de la gendarmería departamental territorialmente competente, en cooperación con las brigadas de la gendarmería interesada.

2. Atribuciones particulares.

En el marco de la competencia general definida en el primer párrafo, la actividad del personal del grupo de la gendarmería de transporte aéreo se ejerce especialmente sobre los aeródromos civiles y la parte civil de los aeródromos mixtos, en donde están encargados de asegurar la seguridad y la policía. Contribuyen particularmente a la ejecución de las leyes, decretos, reglamentos relacionados con la seguridad policial y con la protección de los aeródromos civiles, con la policía de navegación aérea, y con la circulación transfronteriza de las personas y los bienes. Ejerce especialmente su actividad en el interior de la zona reservada en donde velan porque ningún atentado puede afectar a los ámbitos de la aviación civil, y en donde prohíben la entrada de cualquier persona no autorizada. Las misiones particulares confiadas a dicho personal en cada aeródromo, están establecidas por el director de aviación civil, el jefe del distrito aeronáutico o el comandante del aeródromo competente, de acuerdo con el comandante del grupo de la gendarmería de transporte aéreo.

Instrucción interministerial de 01/08/1966, para la aplicación del decreto de 31/03/1953, organización y funcionamiento del grupo de gendarmería.

Esta instrucción está hecha para organizar la gendarmería de transporte aéreo en los territorios más allá del mar, las competencias son las mismas.

Decisión nº55308 de 20/12/1974. Aplicación de las unidades de la gendarmería de transportes aéreos referencia, Decreto de 13/03/197.

Tiene por objeto establecer las sedes de las administraciones en todo el territorio francés, de la gendarmería de los transportes aéreos.

-Instrucción de 27/07/1976, relativa a la organización y a la coordinación de los socorros en caso de accidente de una aeronave en un aeródromo o su proximidad (B.O. 24/10/1976).

Dentro de esta instrucción destacar:

3. Principios básicos para la elaboración de los planes de socorros.

3.2. Elaboración.

Se dedica a las disposiciones especiales a tomar según las circunstancias, especialmente las relativas a la reunión y la conservación provisional de los cuerpos en los locales, a la coordinación que hay que asegurar con los responsables de la investigación y de la información judicial, a la información de las autoridades y de las familias de las víctimas.

5. Aplicación.

1-La presente instrucción anula y reemplaza la instrucción interministerial del 01/08/1961, relativa a la organización y la coordinación de los auxilios en caso de accidente de aeronaves. También la Circular nº 282/SECSAR/2, del 19/06/1972 sobre la misma materia.

2. La presente instrucción no se aplica a los aeródromos dependientes del aeropuerto de París, a los aeropuertos principales de Marsella, etc.

-Decisión de 05/09/1979, relativa a la organización y al funcionamiento de los servicios de salvamento y la lucha contra los incendios de las aeronaves en los aeródromos (B.O. 31/10/1979), derogado por el Decreto nº 2001-26 de 09/01/2001, por el que se modifica el código de aviación civil (parte tercera), relativo a las normas técnicas aplicables al servicio de salvamento y lucha contra el incendio de las aeronaves en los aeródromos (B.O. 11/01/2001).

Mediante sus artículos, se establece un servicio para salvar vidas humanas en caso de accidentes, dotados en cada aeródromo de medios, material y personal adecuado para la consecución de su objetivo, y organizado por un responsable, que entre sus labores tiene que redactar informes y notificar los incidentes. Es seguido y desarrollado por la Orden

ministerial de 09/01/2001, relativa a las normas técnicas aplicables al servicio de salvamento y lucha contra el incendio de las aeronaves sobre los aeródromos (B.O. nº 9, de 11/01/2001), que establece entre otras cosas los requisitos, calificación y condiciones del cargo del responsable, las normas técnicas de los materiales, los tres estados de las circunstancias (estado de vigilia, estado de alarma, y estado de accidente), etc.

LOS EXPERTOS.

En breve, la Ley nº71-498 de 29/06/1971, relativa a los expertos judiciales, primer texto que regula la materia, seguido de varias reformas, autoriza al juez designar a un experto de los que figuran en la lista nacional (tribunal supremo), o bien de la lista de los expertos que figuran en la lista adscrita a las audiencias provinciales, también otros a su libre elección. El Decreto nº 2004/1463, de 23/12/2004, regula las diferentes inscripciones (lista nacional o bien lista provincial), las condiciones, requisitos, y proceso de selección, obligaciones de los peritos y las normas de disciplina. En Francia, los expertos de la aviación civil se clasifican en dos rubricas o iconos:

E7. Transporte (material)

E7.1: Aeronáutica, espacio: a su vez clasificado por:

Aviónica

Ergonomía

Navegación

E8. Transporte (uso y usuarios)

E.8.1. Aéreo

Antes de analizar los textos españoles, es conveniente destacar cuantas normas de interés existen, para entender la determinación de la autoridad judicial, si es la autoridad judicial aeronáutica tal y como viene determinada en la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea, o la autoridad judicial de la jurisdicción ordinaria.

No cabe duda después de observar la Ley Orgánica de 8 de enero de 1986, sobre Navegación Aérea, “Supresión de la jurisdicción penal aeronáutica y adecuación de penas por infracciones aeronáuticas”, especialmente el inciso segundo de la Disposición Final segunda en su texto “las referencias hechas a la autoridad judicial aérea se entenderán aplicables al órgano competente de la jurisdicción ordinaria”. La autoridad judicial es pues la de la jurisdicción ordinaria.

En último lugar, ocurrido un accidente de aviación civil a parte de la intervención de las autoridades arriba citadas, es necesaria la intervención de los médicos forenses para

la identificación de los cadáveres, los familiares de las víctimas o los supervivientes quienes necesitan una asistencia extraordinaria, los medios de comunicación, etc.

Los legisladores han previsto la magnitud de los problemas que generan los desastres aéreos, son conscientes de la necesaria asistencia a los familiares de las víctimas por ello la OACI, como servidor internacional de la normativa, establece recomendaciones sustraídas de la experiencia de los Estados Unidos²⁷⁶, en aplicación de su Ley de asistencia a los familiares en un desastre aéreo de 9 de octubre de 1996, y en base al contenido del artículo 28 (pagos adelantados), del convenio de Montreal de 1999, elabora la Circular 285-AN/166, “orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares”, OACI 2001, donde define el término asistencia a los familiares como la ayuda suministrada a los familiares y a los sobrevivientes de los accidentes aéreos, e insta a que la prestación de asistencia debería estar separada de la investigación técnica de los accidentes, orienta a los estados y a los explotadores de preparar los planes de asistencia a los familiares para notificarles la pérdida de sus seres queridos, el transporte de los familiares y los sobrevivientes, el suministro de instalaciones aisladas, privacidad, asistencia financiera inmediata, la prestación de servicios de ayuda socio psicológica, disposiciones para la visita del lugar del accidente, la devolución de los restos, localización depósito y devolución de los efectos personales a los familiares el suministro de información, límites para la intervención de los abogados, etc. Mediante experiencias introducidas en los siguientes apéndices al texto. Apéndice 1” extracto de la legislación de los Estados Unidos sobre prestación de asistencia a los familiares” se cita como ley de asistencia a los familiares de desastres aéreos de 1996.

Apéndice 2” extracto del plan de los Estados Unidos de asistencia a los familiares en el caso de desastres aéreos”

276 Véase la revista OACI VOL 55 N° 1, ENERO-FEB 2000. PLAN DE ASISTENCIA COORDINADA PARA AYUDAR A LAS FAMILIAS DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES *P 4-6, GARY ABE. P. 4: debido a un sentimiento crecientemente negativo por parte de los miembros de los familiares especialmente después del vuelo 800 de la TWA en 1996, los Estados Unidos prepararon una nueva legislación que se concentraba en la necesidad de ayudar a las víctimas y a sus familias, con la firma de la ley de asistencia a las familias en los desastres de aviación 1996 (ADFAA), la junta de la NTSB recibió la responsabilidad de coordinar los esfuerzos de asistencia a las familias, y la ley exigía que los transportistas aéreos que explotan aeronaves con 60 ó más asientos en los U.S.A formulen un plan de asistencia a las familias de transportistas extranjeros (FACFSA) entró en vigencia después del accidente del vuelo 801 de la corean air en agosto 1997 (se creó la oficina de asuntos familiares de la NTSB), www.nts.gov/family.

Apéndice A” modelos de comunicados para los medios y documentos de antecedentes”

Apéndice B “centro de operaciones conjuntas de apoyo a los familiares”.

Apéndice C” modelo de informe consecutivo “.

Apéndice D “preguntas que se formulan con frecuencia”.

Apéndice 3” extracto de la identificación de las víctimas de desastres en el manual de buena perspectivas de la policía de nueva Zelanda”.

Apéndice 4 “ejemplo de texto de orientación de una línea aérea sobre legislación, costumbres y cultura en destinos internacionales”.

En 2005 se incluye en el anexo 9 “facilitación” en el capítulo 8, disposiciones para la rápida entrada de los familiares de las víctimas en el estado del suceso en caso de accidentes.

Más adelante la OACI publica el DOC 9998²⁷⁷, en base a lo anterior, con el objetivo de establecer las políticas de la OACI relativas a la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y alentar a los estados a incorporar estas políticas en la planificación, el desarrollo y la aplicación de sus leyes, Reglamentos, políticas y procedimientos relacionados con la asistencia a los familiares. Asimismo el legislador comunitario en su Reglamento 996/2010, y en su artículo 21 “asistencia a las víctimas de los accidentes aéreos y a sus familiares”, insta a los estados miembros a elaborar a escala nacional, un plan de emergencia relativo a los accidentes de aviación civil, que cubrirá la asistencia a las víctimas de accidentes en aviación civil y sus familiares, y solicita a los estados miembros velar porque las compañías aéreas registradas en su territorio, cuenten con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes en aviación civil y sus familiares, que debe tener en cuenta, en particular, el apoyo psicológico a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, y permitir que la compañía aérea haga frente a un accidente grave y auditar dichos planes.

El legislador español cumpliendo con sus compromisos internacionales y comunitarios, y con el objeto de habilitar expresamente al gobierno para que establezca reglamentariamente el contenido mínimo del Plan de asistencia en los casos de accidente aéreo en base al contenido de la disposición final quinta de la ley 8/2013²⁷⁸

277 DOC 9998-AN/499 “política de la OACI sobre asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familiares, 1º edi. 2013 OACI.

278 Ley 8/2013 de 26 de junio de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas (B.O. nº 153 de 27/06/2013).

que modifica los artículos 37 y 50 de la Ley de seguridad aérea 21/2003, de la siguiente forma:

Uno. El apartado 3²⁷⁹ del artículo 37 queda redactado en los siguientes términos:

“3. Las compañías aéreas con licencia española deberán disponer de un plan de asistencia a las víctimas y a sus familiares en caso de accidente aéreo de aviación civil en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, y ejecutarlo en caso de accidente. Reglamentariamente se establecerán las obligaciones mínimas de las compañías aéreas en la asistencia a las víctimas y a sus familiares, incluidas aquéllas que tengan contenido económico y, en atención a ellas, el contenido mínimo de este plan. En particular, este desarrollo atenderá a la política y orientaciones de los documentos de la Organización Internacional de Aviación Civil en esta materia.

Este plan de asistencia será auditado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previo informe preceptivo del Ministerio del Interior.”

Y para contar con un texto sólido, el legislador español publica el día 03/08/2013, el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, para establecer las medidas y protocolos a adoptar por parte de las administraciones públicas en colaboración con las compañías aéreas y los aeropuertos con fin de garantizar la asistencia (psicológica, financiera etc.), de las víctimas de los accidentes de aviación y sus familiares, y asegurar que los planes de protección civil contemplan los accidentes de aviación civil como riesgo susceptible de generar emergencias. La prensa es un medio de comunicación que puede generar conflictos y discrepancias, ocurrido un accidente en los procesos de investigación tanto técnica como la judicial, a nivel internacional se ha recomendado a los investigadores técnicos,

279 El apartado 3 se ha introducido mediante el artículo único, inciso Quince de la ley 1/2011, que modifica el artículo 37, para adicionarle un nuevo apartado 3, del siguiente tenor: “3. Las compañías aéreas con licencia española deberán disponer de un plan de asistencia a las víctimas y a sus familiares en caso de accidente aéreo de aviación civil en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, y ejecutarlo en caso de accidente. Este plan de asistencia será auditado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previo informe preceptivo del Ministerio del Interior.”

establecer un marco para informar a los agentes de prensa, cuando corresponda, del curso de la investigación, las novedades sobre las causas del siniestro. Ni el legislador comunitario, ni el español, han tomado la iniciativa de regular la intervención de la prensa en materia de accidentes e incidentes de aviación civil, y no existe cita alguna sobre el tratamiento de este agente en los desastres aéreos.

Ahora bien, en relación con lo anteriormente citado:

_La autoridad judicial se informa de todos los indicios de responsabilidad penal según el Real Decreto 389/1998.

_La autoridad judicial tiene derecho a utilizar los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informe obtenidos por la comisión de investigación de los accidentes aéreos para la investigación y persecución de los posibles delitos, tal y como reza la Ley de 21/ 2003.

_La autoridad judicial, según el antiguo artículo 18²⁸⁰, tenía competencia para abrir inmediatamente el procedimiento judicial en un accidente aéreo, también autoridad para el acceso al lugar del accidente y la preveía autorización para el acceso inmediato a los registradores, antiguo artículo 17, a) y b), combinado con el antiguo artículo 18.

_Con la nueva reforma el legislador español, parece ser sensibilizado de los objetivos de las recomendaciones internacionales sobre prevención y seguridad.

_Hasta hoy en día, después de esta reforma, no se ha incluido en la Ley del Poder Judicial ni en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, una regulación específica sobre esta autoridad judicial y su campo de actuación en relación a los accidentes e incidentes aéreos con respecto a la función de la Comisión de investigación de accidentes aéreos.

_Respecto al deber de la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos de informar a la autoridad judicial sobre la posible existencia de indicios de responsabilidad penal, a qué tipos se refiere, a los de la Ley Penal Procesal de Navegación Aérea o a los del Código Penal.

_Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación

280 Artículo 18: 1. La Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil comunicará a los órganos judiciales o al Ministerio fiscal el inicio de las investigaciones técnicas emprendidas en caso de accidente, así como los indicios de responsabilidad penal apreciados en el transcurso de las mismas. 2. Las actuaciones de los investigadores a que se refieren los párrafos a) y b) del apartado 2 del artículo anterior, requerirán la previa autorización de la autoridad judicial cuando el accidente o incidente investigado haya dado lugar a la apertura de un procedimiento judicial.

Civil, así como por los integrantes de los equipos de investigación en el desempeño de sus funciones, ¿pueden ser utilizados como fuente de prueba en los procesos judiciales?.

Para conocer la pretensión del legislador en dichas reformas y sobre los puntos anteriormente cuestionados, desde mi punto de vista, es necesario estudiar la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea, en el siguiente apartado.

CAPÍTULO SEGUNDO. PROCESOS DEL RECONOCIMIENTO DE LAS CAUSAS PENALES.

SECCIÓN PRIMERA. FUENTES DE DERECHO INTERNACIONAL PARA RECONOCIMIENTO DE LAS CAUSAS PENALES.

La legislación internacional penal encuentra en su normativa textos como el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves Suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio de Tokio sobre Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, de 14 de septiembre de 1963; y el Convenio Internacional de Cooperación Relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea “EUROCONTROL” firmado en Bruselas el 13 de diciembre de 1960.

Dentro de toda esta normativa internacional para la seguridad aeronáutica, observamos como texto más relevante el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil Hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, que como su propio nombre indica, trata fundamentalmente no sólo de los actos que constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves, ya en vuelo internacional, ya en vuelo interno, sino también de las medidas necesarias a tomar por parte del estado contratante en que se halle el presunto delincuente, la posible extradición, la jurisdicción que ha de conocer del asunto, la cooperación entre los estados contratantes cuando alguno de ellos tenga razones para creer que se va a cometer algún delito de los previstos en el artículo 1, además de prestarse toda la ayuda posible en lo que respecta al proceso penal relativo a los delitos.

Además de los Convenios para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves hechos en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y en Tokio el 14 de septiembre de 1963, sobre Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves (entre otros), los cuales establecen normas en relación con la seguridad de la aeronave, la seguridad de las personas y los bienes de las mismas, o de acciones que puedan poner en peligro el buen orden y la disciplina a bordo de las aeronaves; el Convenio de Montreal, en su ámbito de aplicación, pone de relieve unas cuantas disposiciones contra los delincuentes que cometen los actos. De esta forma, viendo el artículo 1 párrafo b) observamos que se considera comete un acto ilícito toda persona que “destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelos”. Según estos fines, tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos (párrafo 2 del artículo 6), cuyos resultados tendrán como consecuencia, en todo estado contratante en cuyo territorio se encuentre el delincuente (si considera que las circunstancias así lo justifican), que se proceda a la detención o a la adopción de otras medidas para asegurar su presencia de acuerdo con las leyes de tal Estado. Estas se mantendrán solamente por el período que sea necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o un procedimiento de extradición (artículo 6 párrafo 1).

La importancia de destacar dentro de este trabajo el Convenio de Montreal de 1971, viene además seguida de la necesidad, dentro de lo relacionado con la investigación y los procesos judiciales, del planteamiento de las cuestiones citadas anteriormente tales como:

¿La destrucción de aeronaves por actos ilícitos da lugar a la realización de una investigación, según los fundamentos del Anexo 13, o de otras normas especiales de investigación relacionadas con este particular motivo?;

¿Las normas de derecho internacional público establecidas desde el artículo 7 al 13 de este Convenio de Montreal de 1971, (y su posterior desarrollo entre otros estados, si existe), prevalecen sobre las normas de derecho privado de cada estado?

Dentro de este instrumento, hay que tener en cuenta y observar también la aplicación del artículo 14²⁸¹ según la legislación de cada estado en lo que se refiere a la ratificación y las enmiendas al mismo.

²⁸¹ “Artículo 14:1. Las controversias que surjan entre dos o más estados contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses, contados a partir de la fecha

SECCIÓN SEGUNDA. INSTRUMENTOS DEL DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA PARA EL RECONOCIMIENTO DE LAS CAUSAS PENALES.

La asignatura pendiente del legislador europeo, es la armonización de los ordenamientos jurídicos de índole penal y en todos los ámbitos. Los estados miembros de la unión europeas han subrogado a las instituciones europeas para el ejercicio de una autoridad común en la realización de objetivos de interés común en muchos ámbitos significativos, incluido el sector de la aviación civil. Se han establecido instrumentos de orientación procesal hacia el tribunal de justicia de la Unión Europea competente, para garantizar la aplicación del derecho europeo en todos los estados miembros. Para el ejercicio de una autoridad judicial en el ámbito penal, queda pendiente el sueño de la elaboración de un código penal europeo, de una autoridad judicial común para la persecución de los delitos, y sus juicios correspondientes cometidos contra la seguridad aérea, tanto operacional como policial.

SECCIÓN TERCERA. FUENTES JURÍDICAS DE ORIENTACIÓN PROCESAL EN EL ÁMBITO PENAL ESPAÑOL.

Siguiendo con el anterior apartado, procesos de instrucción, la ley reguladora de la materia es la Ley Penal Procesal de la Navegación Aérea 1964, de 24 de diciembre (en adelante Ley Penal Procesal de 1964). Esta Ley, cuyo contenido inicial se dividía en dos libros, Libro I “Disposiciones Penales” y Libro II “De la Jurisdicción“, conserva en la actualidad únicamente el Libro I, en tanto que el Libro II fue expresamente derogado, junto con la Disposición Transitoria y las Disposiciones Finales, por la Ley Orgánica 1/1986, de 8 de enero, al romper con su Jurisdicción única, el principio de unidad de actuación del poder judicial proclamado por la Constitución de 1978. Dentro de la Ley Penal Procesal de 1964, se encuentran como artículos reguladores importantes dentro del campo de accidentes aeronáuticos los siguientes:

de presentación de la solicitud de arbitraje, las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada, de conformidad con el Estatuto de la Corte. 2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás estados contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3. Todo estado contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior, podrá retirarla en cualquier momento, notificándolo a los Gobiernos depositarios”.

_Artículo 9. El Tribunal, ante una actuación que, sin ser constitutiva de delito, signifique peligro para la navegación, podrá interesar a la Autoridad judicial aérea la aplicación de las medidas de seguridad reguladas en esta Ley.

_Artículo 12. En todo lo no previsto especialmente en este Título de las Disposiciones Generales, se aplicarán como normas supletorias de sus disposiciones, los preceptos del Libro I del Código Penal.

_Artículo 13. (Título II, De los Delitos, Capítulo Primero, Delitos Contra la Seguridad de la Aeronave). El que maliciosamente causare la destrucción total o parcial de una aeronave durante la navegación, será castigado con la pena de reclusión menor a reclusión mayor.

Cuando la destrucción no tuviere lugar durante la navegación, podrá imponerse la pena inmediatamente inferior.

Si a consecuencia del delito se ocasionare la muerte o lesiones graves de alguna persona, se impondrá la pena de reclusión mayor.

_Artículo 14: El encargado del Servicio de Protección de Vuelo que no diese las ayudas o informes que le demande una aeronave, los diera equivocados o incompletos o no comunicase los datos necesarios para que aquélla mantenga su vuelo en zona de seguridad o interfiriese los de otras estaciones incurrirá en la pena de arresto mayor.

En igual pena incurrirá el Comandante de aeronave o miembro de la tripulación, en su caso, que estando sometido a un control de circulación aérea no le diera los datos que éste le reclamase o los diera equivocados o incompletos con peligro para la seguridad de la navegación.

La pena podrá aumentarse hasta prisión mayor si, como consecuencia de la acción u omisión, se hubiese producido el siniestro de la aeronave, a no ser que el hecho constituyera delito más grave.

_Artículo 19: Los atentados contra las personas cometidos en la aeronave y que afecten o puedan afectar a la seguridad de la navegación, serán castigados con las penas señaladas en el Código Penal para los respectivos casos, o con la inmediatamente superior.

_Artículo 31: (Capítulo II, Delitos Contra el Tráfico Aéreo, Sección 2ª, Abandono de la Aeronave y del Servicio) El Comandante que al emprender el vuelo o durante la navegación se encontrase bajo la influencia de bebidas alcohólicas, narcóticos o estupefacientes, que puedan afectar a la capacidad para el ejercicio de sus funciones,

incurrirá en la pena de prisión menor o pérdida del título profesional o aeronáutico, pudiendo imponerse ambas conjuntamente.

_Artículo 32: El individuo de la tripulación o el controlador de tráfico que durante la prestación del servicio que tenga encomendado, o en el momento en que deba asumirlo, se encuentre bajo la influencia de bebidas alcohólicas, narcóticos o estupefacientes, que disminuyan su capacidad para el ejercicio de sus funciones, será castigado con la pena de arresto mayor o con la suspensión del título profesional o aeronáutico pudiendo imponerse ambas conjuntamente.

La reincidencia en este delito será castigada con la pena de arresto mayor a prisión menor y la pérdida del título profesional o aeronáutico.

_Artículo 39: (Capítulo III, Delitos Contra el Derecho de Gentes). El que se apodere con violencia o intimidación de una aeronave, de personas o cosas que se hallen a bordo, en circunstancias de lugar y tiempo que imposibiliten la protección de un Estado, será castigado con la pena de reclusión mayor.

La pena será de reclusión mayor y podrá imponerse en su grado máximo:

1º. Si el medio violento empleado para la aprehensión de la aeronave la pone en peligro de siniestro.

2º. Si se hubiese dejado a alguna persona sin medios de salvarse.

_Artículo 40: Serán castigados con las mismas penas señaladas en el artículo anterior según los casos:

1º. Los que con violencia o intimidación se apoderen de la aeronave en que vuelen o faciliten a otros su apoderamiento.

2º. Los que desde el aire, tierra o mar, y por cualquier medio, provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje o amarraje de una aeronave, con el propósito de apoderarse de ella o de atentar contra las personas o cosas que se encuentren a bordo.

_Artículo 65: (Capítulo VIII, Delitos de Imprevisión, Imprudencia o Impericia en el Tráfico Aéreo) El que en el ejercicio de funciones de la navegación aérea ejecute, por imprevisión, imprudencia o impericia graves, un hecho que si mediare malicia constituiría delito, será castigado con la pena de prisión menor.

Cuando el hecho se ejecutare por simple imprudencia, imprevisión o impericia, con infracción de reglamentos, será castigado con la pena de arresto mayor a prisión menor.

Lo dispuesto en los dos primeros párrafos de este artículo no tendrá lugar cuando la pena señalada al delito sea igual o menor que las contenidas en los mismos, en cuyo

caso los Tribunales aplicarán la inmediatamente inferior a la que corresponda al delito doloso, en el grado que estimen conveniente.

Además de esta Ley tipificadora de los diferentes delitos o faltas cometidos dentro de la navegación aérea, encontramos la Ley 21/ 2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, de la que se destaca como importante, dentro del Título V: De las Infracciones y Sanciones:

_Artículo 44: párrafo 3º. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el Título IV de esta Ley, constituirá infracción muy grave cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias calificativas:

- _a) se haya causado un accidente de aviación,
- _b) se haya causado la muerte de una persona,
- _c) se hayan originado daños y perjuicios a bienes y derechos que valorados de forma individual para cada uno de los sujetos afectados, alcancen una cuantía superior a 15.000 euros.

Tal y como se observa, la Ley Penal Procesal de 1964, trata de atender aquellos actos que directa o indirectamente, por poner en peligro la seguridad de la aeronave y de las personas a bordo, pueden dar lugar a un accidente aeronáutico. De esta forma, observa tipos como la destrucción total o parcial de la aeronave en navegación o no, teniendo además como consecuencia la comisión de muertes o lesiones graves; el supuesto en que el encargado del Servicio de Protección de Vuelo, el Comandante de aeronave o miembro de la tripulación, no diese las ayudas o informes que le solicite una aeronave, los diera equivocados o incompletos, o no comunicase los datos necesarios para que la misma mantenga su vuelo en zona de seguridad o interfiriese los de otras estaciones; “los atentados contra las personas cometidos en la aeronave y que afecten o puedan afectar a la seguridad de la navegación”; el apoderamiento de la aeronave; y, los supuestos de imprevisión, imprudencia o impericia en las funciones del tráfico aéreo que puedan ser origen de un accidente o incidente aéreo.

TÍTULO SEGUNDO. TEXTOS DE ORIENTACIÓN PROCESAL EN EL ÁMBITO CIVIL.

CAPÍTULO PRIMERO. LOS PROCESOS CIVILES EN LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES.

Los diferentes procesos civiles nacidos a instancia de un accidente o incidente aéreo han sido regulados sucesivamente, en lo que a responsabilidad y cuantía indemnizatoria se refiere, por varios convenios internacionales. De todos estos textos, lo único que podemos destacar es la heterogénea amalgama a que han dado lugar, el desorden en tanto que el texto raíz, Convenio de Varsovia de 1929, ha sido mantenido por los diferentes Protocolos posteriormente realizados con el fin primero de reactualizarlo. Todo esto, habida cuenta de que existen en la actualidad cinco protocolos y dos convenios dedicados al mismo, da lugar a la inexistencia de un texto definitivo, y por consiguiente, a multitud de diversas interpretaciones, diferentes y variados textos, superposiciones, etc. Un claro ejemplo lo podemos ver en el artículo 55 del Convenio de Montreal de 1999 cuyo texto “Relación con otros instrumentos del Convenio de Varsovia: el presente Convenio prevalecerá sobre toda regla que se aplique al transporte aéreo internacional...”, norma ésta que ni deroga, ni ordena, ni suple los diferentes instrumentos ya creados si bien, únicamente prevalece, en este sentido dice lo mismo el considerando 3 del Reglamento (CE) 2427/97, señalando que “el Convenio de Varsovia seguirá coexistiendo con el Convenio de Montreal durante un tiempo indeterminado”.

Dentro de todos estos reguladores, los cuáles vamos a tratar a continuación uno por uno para no perder el hilo conductor cronológico, hemos evitado hablar de los Convenios de Guatemala de 1961 y de Guadalajara de 1971, en tanto no han sido ratificados por España, ahorrándonos de esta forma, una todavía mayor complejidad en el tratamiento del tema.

1. Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado el 12 de octubre de 1929, Ratificado por España el 31 de enero de 1930.

—“Artículo 1: 2. Se califica como “transporte internacional”, en el sentido del presente Convenio, todo transporte en el cual con arreglo a las estipulaciones de las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o transbordo, estén situadas ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte contratante, con tal de que se prevea una escala

intermedia, bien en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque no sea Contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte contratante no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.

_Artículo 17: El porteador es responsable del daño ocasionado, que en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Artículo 18: 1. El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

2. El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

3. El período de transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

Artículo 20: 1. El porteador no será responsable si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

2. En el transporte de mercancías y equipajes, el porteador no será responsable si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que en todos los demás aspectos él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Artículo 21: En el caso de que el porteador probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del porteador.

Artículo 22: 1. En el transporte de personas, la responsabilidad del porteador con relación a cada viajero se limitará a la suma de ciento veinticinco mil francos. En el caso en que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, la

indemnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por Convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. En el transporte de equipaje facturado y de mercancías la responsabilidad del porteador se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial por el expedidor en el momento de la entrega de la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En este caso el porteador estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que es superior al interés real del expedidor en la entrega.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a cinco mil francos por viajero.

4. Las sumas más arriba indicadas se considerarán como refiriéndose al franco francés, integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en cada moneda nacional en números redondos.

Artículo 23: Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio será nula y de ningún efecto; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 25: 1. El porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente Convenio que excluyen o limitan su responsabilidad si el daño proviene por su dolo o de faltas que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, se consideren como equivalentes a dolo.

2. Les será igualmente rehusado este derecho si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus agentes obrando en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 27: En caso de fallecimiento del deudor, la acción de responsabilidad, dentro de los límites previstos por el presente Convenio, se ejercerá contra sus causahabientes.

Artículo 28: 1. La acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, ya ante el Tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal del lugar de destino.

2. El procedimiento se regulará por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Artículo 29: 1. La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte.

2. La forma de efectuar el cálculo del plazo se determinará por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Artículo 34. El presente Convenio no se aplicará a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primeros ensayos por empresas de navegación con vistas al establecimiento de líneas regulares de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuerza de toda operación normal de la explotación aérea.”

2. Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, Ratificado por España en 6 de diciembre de 1965.

Dentro del Protocolo de La Haya de 1955, que modifica el Convenio de Varsovia de 1929, los artículos más importantes a destacar en relación con el tema que nos ocupa, y que oportunamente han ido siendo señalados en los correspondientes pies de página, son:

_Artículo 10 el cual suprime el anteriormente citado 20º párrafo 2.

_Artículo 11 que sustituye el artículo 22 por el texto siguiente: “Artículo 22. 1. En el transporte de personas la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la Ley del Tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta no podrá, el capital de la renta sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el Momento de la entrega del bulto al transportista, y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

b) En el caso de pérdidas, averías o retrasos de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el

peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte el valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al Tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia Ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses, a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas en francos mencionados en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidos en moneda nacional en números redondos. Esta conversión a moneda nacional distinta de la moneda de oro se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia”.

_Artículo 12, por su parte, añade en el artículo 23 un segundo párrafo, 2, según el que “lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas”.

_Artículo 13, elimina los puntos 1 y 2 del artículo 25, quedando el texto como sigue: “Artículo 25: Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones”.

_Artículo 14, añade un segundo artículo 25, este es el 25 a), para el que: “1. Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista por daños a que se refiere el

presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22.

2. El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en este caso, no excederá de dichos límites.

3. Las disposiciones anteriores del presente artículo no regirán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño”.

_el artículo 16 del Protocolo, suprime el artículo 34 del Convenio y lo sustituye por lo siguiente: “Las disposiciones de los artículos 3 y 9, inclusive, relativos a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la operación”.

_en último lugar, el artículo 19, Cláusulas Finales, dispone: “Para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, el que se designará con el nombre de “Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955”.

3. Protocolos de Montreal Números 1, 2, 3 y 4.

3.1. Protocolo Adicional Número 1 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Este Protocolo Adicional nº 1 modificativo del Convenio de Varsovia de 1929, observa como punto referente el Artículo II, éste, suprime el primigenio artículo 22 por el siguiente: “Artículo 22: 1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de 8.300 Derechos Especiales de Giro. En el caso de que, con arreglo a la ley del Tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado. 2. En el transporte de equipaje facturado y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que

pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega. 3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a 332 Derechos Especiales de Giro por pasajero. 4. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones jurídicas, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte Contratante. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de 125.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del artículo 22, 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 2 del artículo 22, y 5.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 3 del artículo 22. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Dicha suma podrá convertirse en la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado”.

3.2. Protocolo Adicional Número 2 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, Modificado por el Protocolo Hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955.

Definido este Protocolo y la normativa que modifica como Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, y también modificado por el Protocolo Adicional núm. 2 de Montreal de 1975, encuentra como reformas primordiales las llevadas a cabo en los artículos II y III, de forma que:

_Artículo II: el artículo 22 queda suprimido y sustituido por lo siguiente:

“Art. 22: 1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de 16.600 Derechos Especiales de Giro. En el caso de que con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la

indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro, por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

b) En caso de pérdida, averías o retraso en una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a 332 Derechos Especiales de Giro por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que sea

miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro de la moneda nacional de una alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte Contratante. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1, 2. a) y 3 del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de 250.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del artículo 22; 50 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 2.a) del artículo 22, y 5.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 3 del artículo 22. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Estas sumas podrán convertirse en la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado”.

_Artículo III, en referencia al campo de aplicación del Convenio nos dice que “El Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el presente Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en dicho artículo se encuentran en el territorio de dos Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado”.

3.3. Protocolo Adicional Número 3 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, Modificado por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971.

En tanto que se consideró deseable modificar el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, el:

_Artículo I establece: “El Convenio que las disposiciones del presente capítulo modifican es el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971.

_Artículo II: suprime el anterior artículo 22 quedando redactado en los siguientes términos “Art. 22.1. a) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 100.000 Derechos Especiales de Giro por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea su título, referentes al daño sufrido como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero. En el caso de que, con arreglo a la ley del Tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de 100.000 Derechos Especiales de Giro.

b) En caso de retraso en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 Derechos Especiales de Giro.

c) En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limitará a 1.000 Derechos Especiales de Giro por pasajero.

2. a) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

b) En caso de pérdida, avería o retraso en una parte de las mercancías o de cualquier objeto en ellas contenido, solamente tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte de las mercancías o de un objeto en ellas contenido afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta del porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. a) Los tribunales de las Altas Partes contratantes que, conforme a su legislación, carezcan de la facultad de imponer costas procesales, incluidos honorarios de letrado, podrán conceder discrecionalmente el demandante, en los litigios en que se aplique el presente Convenio todo o parte de las costas procesales, incluyendo los honorarios de letrado que el Tribunal considere razonables.

b) Las costas procesales, incluidos los honorarios de letrado, conforme al párrafo precedente, solamente se concederán si, hecha por el demandante una petición por escrito al transportista de la cantidad que reclama, con los detalles del cálculo de la misma, el transportista, en el plazo de seis meses a partir de haber recibido la mencionada petición, no hace una oferta por escrito de arreglo por una cantidad igual, por lo menos, a la indemnización concedida, dentro del límite aplicable. Dicho plazo se prorrogará hasta el momento de interponer la acción, si esto ocurre transcurridos los citados seis meses.

c) Las costas procesales, incluidos los honorarios de letrado, no se tendrán en cuenta al aplicar los límites prescritos en el presente artículo.

4. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo y en el artículo 42 se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor en derechos Especiales de Giro de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor en Derechos Especiales de Giro de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera determinada por dicha Alta Pare.

Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1 y 2.a) del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de 1.500.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1.a) del artículo 22; 62.500 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1. b) del artículo 22; 15.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1. c) del artículo 22, y 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 2.a) del artículo 22. El Estado que aplique las disposiciones de este párrafo podrá también declarar que la suma mencionada en los párrafos 2 y 3 del artículo 42 será la suma de 187.500 unidades monetarias. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro de ley de novecientas

milésimas. Estas sumas podrán convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del estado interesado”.

_por último, el Artículo XI del Capítulo II sobre Campo de Aplicación del Convenio Modificado, en su punto 1. dice “Solamente podrán formularse al presente Protocolo las reservas siguientes: a) Todo Estado cuyos tribunales carezcan, de acuerdo con su legislación, de la facultad de imponer costas procesales, incluso los honorarios de letrado, podrá en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular Polaca, declarar que el artículo 22, párrafo 3.) No se aplica en sus tribunales.

3.4. Protocolo de Montreal Número 4 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, Modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955.

En este Protocolo de nuevo, y al igual que en los protocolos precedentes: los Gobiernos firmantes, “Considerando que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929”, modificado por el Protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955; presentan interés relacionado con los procesos judiciales civiles los artículos I, VIII, IX, X, XI, XIV, XXIII y XXIV que a continuación detallamos.

_”Artículo I: El Convenio que las disposiciones del presente capítulo modifican es el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955”.

_“Artículo VIII: Se suprime el artículo 24 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 24: 1. En el transporte de pasajeros y equipaje, cualquier acción por daños, cualquiera que sea su título, solamente podrá ejercitarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos.

2. En el transporte de mercancías, cualquier acción por daños, ya se funde en el presente Convenio, ya en un contrato, ya en un acto ilícito, ya en cualquier otra causa, solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad

constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad”.

—”Artículo IX: Se suprime el artículo 25 del convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 25: En el transporte de pasajeros y equipaje, los límites de responsabilidad especificados en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones”.

—”Artículo X: En el artículo 25 A del Convenio, se suprime el párrafo 3 y se sustituye por el siguiente:

3. En el transporte de pasajeros y equipaje, las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es resultado de una acción del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño”.

—”Artículo XI: Después del artículo 30 del Convenio, se añade el siguiente:

Artículo 30 A: Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona”.

—”Artículo XIV: El Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el presente Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio, si los puntos de partida y de destino mencionados en dicho artículo se encuentran en el Territorio de dos Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado”.

—”Artículo XV: Para las Partes en este Protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo número 4 de Montreal de 1975”.

—”Artículo XXIII: Para las Partes en el presente Protocolo que sean también partes en el convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante denominado “Convenio de Guadalajara”), toda mención del “Convenio de Varsovia” contenida en el Convenio de Guadalajara, se aplicará también al Convenio de

Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo número 4 de Montreal de 1975 en los casos en que el transporte efectuado según el contrato mencionado en el párrafo b) del artículo 1 del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo”.

—”Artículo XXIV: Si dos o más Estados Partes en el presente Protocolo lo son también en el Protocolo de la ciudad de Guatemala de 1971 o en el Protocolo Adicional número 3 de Montreal de 1975, se aplicarán entre ellos las siguientes reglas:

a) las disposiciones que dimanen del régimen establecido por el presente Protocolo, relativo a las mercancías y a los envíos postales, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el Protocolo de la ciudad de Guatemala de 1971 o por el Protocolo Adicional número 3 de Montreal de 1975;

b) Las disposiciones que dimanen del régimen establecido por el Protocolo de la ciudad de Guatemala de 1971 o del Protocolo Adicional número 3 de Montreal de 1975, relativas a los pasajeros y al equipaje, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el presente Protocolo”.

4. Convenio Referente a la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Daños Causados por la Aeronave a Terceros en la Superficie, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952²⁸². Instrumento de Ratificación por España de 1 de marzo de 1957.

Como su propio nombre indica, versa el Convenio sobre las reglas de responsabilidad una vez causados daños directa o indirectamente por la aeronave. Estas reglas atienden en lo que a nosotros respecta, a quién es la persona considerada responsable (como ya veremos puede ser tanto el operador, como el propietario, ...) así como en qué casos nace la responsabilidad, puntos de exención o atenuación por culpa o dolo probado de quien sufra los daños, y en último lugar, cuál es el procedimiento (mejor dicho, cuál es el foro en el que corresponde iniciar las actuaciones y por tanto cuál es el Tribunal competente) y a partir de qué fecha prescribe la posibilidad de realizar las acciones a que haya lugar, (otro punto también de importancia pero que no se va a tratar es la

282 Tener en cuenta el contenido del artículo 44 (Relación con otros tratados) del futuro convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves presentado en la conferencia internacional sobre derecho aeronáutico (Montreal 20 de abril al 02 de mayo de 2009), ICAO, DCCD.DOC n°43 01/05/2009.

1. Las reglas del presente Convenio prevalecerán sobre todas las reglas de los instrumentos mencionados seguidamente que de otro modo serían aplicables a los daños cubiertos en el presente convenio:

a) el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952; o

b) el Protocolo que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por Aeronaves extranjeras Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, Firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1978.

extensión de la responsabilidad -Capítulo II, artículos 11 a 14- en los que se establece la cuantía correspondiente atendiendo al peso de la aeronave).

Para el tratamiento de este Convenio en lo que al trabajo atañe, se encuentran dos partes bien diferenciadas; primero, la correspondiente al Capítulo Primero Principios de Responsabilidad (artículos 1 a 10), y la segunda, la correspondiente al Capítulo Cuarto, Procedimiento y Prescripción de Acciones (artículos 19 a 22).

En relación a estos puntos de interés, los Principios de Responsabilidad nos informan de lo siguiente:

—”Artículo 1: 1. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Convenio, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o una cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a reparación si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo, de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables. 2. A los fines del presente Convenio se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión “en vuelo” se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda amarrada nuevamente a ésta”.

—”Artículo 2: 1. La obligación de reparar los daños previstos en el artículo 1 del presente Convenio incumbe al operador de la aeronave.

2. a) A los fines del presente Convenio, se considera “el operador” a quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo, se considera “el operador” a quien, habiendo conferido directa o indirectamente el derecho a usar la aeronave, se ha reservado el control de su navegación.

b) Se considera que usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.

3. El propietario inscrito en el registro de matrícula se presume operador y responsable como tal, a menos que pruebe, en el juicio para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador, y en cuanto lo permitan los procedimientos aplicables tome las medidas apropiadas para traerla a juicio.”

—“Artículo 3: Si la persona que sea el operador cuando se causen los daños no tuviera el derecho exclusivo a usar la aeronave por un período de más de catorce días, contados a

partir del momento en que nació el derecho a usarla, quien lo ha conferido es solidariamente responsable con el operador, estando obligado cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.”

—“Artículo 4: Si una persona usa una aeronave sin el consentimiento de la que tenga derecho al control de su navegación, esta última, si no prueba que tomó las medidas debidas para evitar el uso, es solidariamente responsable con el usuario ilegítimo de los daños reparables según el artículo 1, cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.”

—“Artículo 5: La persona que sería responsable conforme a este Convenio no está obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles, o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.”

—“Artículo 6: 1. La persona que sería responsable según este Convenio estará exenta de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes. Si la persona responsable prueba que los daños han sido causados en parte por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa ha contribuido a los daños. Sin embargo, no habrá lugar a exención o reducción si, en caso de culpa de sus dependientes, la persona que sufra los daños prueba que actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

2. Si los daños resultantes de la muerte o lesiones de una persona sirven de fundamento a una acción de reparación intentada por otra, la culpa de aquélla o de sus dependientes producirá también los efectos previstos en el párrafo anterior.”

—“Artículo 7: Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables según el artículo 1º, o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño, y el operador respectivo será responsable en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.”

—“Artículo 8: Las personas mencionadas en el párrafo 3 del artículo 2 y en los artículos 3 y 4, podrán oponer las excepciones que correspondan al operador según este Convenio.”

—“Artículo 9: El operador, el propietario, la persona responsable de acuerdo con los artículos 3 y 4, o sus dependientes, no serán responsables de los daños causados por una aeronave en vuelo o personas o cosas caídas de la misma que no sean los expresamente

previstos en el presente Convenio. Esta disposición no se aplica a la persona que tenga la intención deliberada de provocar un daño.”

—“Artículo 10: Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona.”

Por su parte, el Capítulo IV dedicado al Procedimiento y la Prescripción de las Acciones, se desarrolla en los siguientes términos:

—Artículo 19: Si en el plazo de seis meses, a contar de la fecha del acontecimiento que originó el daño, el demandante no ha entablado la acción judicial o no ha hecho saber su reclamación al operador, sólo tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que quede sin distribuir después de que sean satisfechas las demandas en que se hayan observado dichos requisitos.”

—“Artículo 20: 1. Las acciones que se intenten en virtud de las disposiciones del presente Convenio son aceptables solamente ante los Tribunales del Estado Contratante donde hayan ocurrido los daños. No obstante, por acuerdo entre uno o varios demandantes y uno o varios demandados, las acciones pueden intentarse ante los Tribunales de cualquier otro Estado Contratante, sin que los procedimientos respectivos tengan efecto alguno sobre los derechos de las personas que intenten su acción ante los Tribunales del Estado Contratante donde ocurrieron los daños. Las partes interesadas pueden asimismo someter sus diferencias al arbitraje en cualquier Estado Contratante.

2. Los estados contratantes tomarán todas las medidas necesarias para que el demandado y las demás partes sean notificados de las actuaciones que les conciernan y puedan tener una justa oportunidad de defender debidamente sus intereses.

3. Los estados contratantes procurarán, en la medida de lo posible, que un solo Tribunal decida en un solo juicio sobre todas las acciones mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo que se refieren a un mismo hecho.

4. Cuando una sentencia pronunciada, incluso en rebeldía, por un Tribunal competente en virtud de las disposiciones del presente Convenio sea ejecutoria de acuerdo con la Ley del Tribunal, se ejecutará, cumplidas las formalidades prescritas por la Ley del Estado Contratante o de cualquiera de sus territorios, Estados o provincias en donde se pida la ejecución:

a) en el Estado Contratante donde la parte condenada tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios; o

b) si los bienes disponibles en ese Estado o en el que se pronunció sentencia son insuficientes, en cualquier otro Estado Contratante en el cual la parte condenada tenga bienes.

5. No obstante las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, podrá negarse a la ejecución de la sentencia si el Tribunal requerido recibe pruebas de cualquiera de las circunstancias siguientes:

a) La sentencia ha sido dictada en rebeldía y el demandante no tuvo conocimiento suficiente para comparecer.

b) No se ha dado al demandado una justa oportunidad de defender debidamente sus intereses.

c) La sentencia se refiere a un litigio entre las mismas partes que ha sido ya objeto de un fallo o laudo arbitral que, según la Ley del Estado requerido, tiene la autoridad de cosa juzgada.

d) La sentencia ha sido obtenida por fraude de alguna de las partes.

e) La persona que haya solicitado la ejecución de la sentencia no reúne las condiciones para hacerlo.

6. No se podrá revisar el fondo del asunto en el procedimiento de ejecución previsto en el párrafo 4 de este artículo.

7. Podrá negarse igualmente la ejecución si la sentencia va en contra del orden público del estado requerido.

8. Si en el procedimiento emprendido conforme al párrafo 4 de este artículo se rehúsa la ejecución de cualquier sentencia por cualquiera de las causas previstas en los incisos a), b) o d) del párrafo 7 de este artículo, el actor tendrá derecho a ejercitar una nueva acción ante los Tribunales del Estado donde se negó la ejecución. La sentencia que se dicte no podrá conceder una indemnización que tenga por consecuencia que la totalidad de las indemnizaciones sobrepase los límites aplicables según las disposiciones de este Convenio. En tal acción, la sentencia anterior constituirá una excepción oponible solamente por la cuantía que se haya pagado. La sentencia anterior no podrá ser ejecutada desde el momento en que se presente la nueva demanda. El derecho a intentar una nueva acción de acuerdo con el presente párrafo prescribirá, no obstante lo dispuesto en el artículo 21, al año de la fecha en que el actor sea notificado de la negativa a ejecutar la sentencia.

9. No obstante las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, el Tribunal requerido denegará la ejecución en cualquier sentencia dictada por un Tribunal que no

sea el del Estado en que ocurrieron los daños mientras que no hayan sido ejecutadas las sentencias dictadas en dicho Estado. Asimismo denegará la ejecución hasta que no se dicte sentencia definitiva sobre todas las acciones intentadas por las personas que hayan observado el plazo señalado en el artículo 19, si el demandado prueba que el total de las indemnizaciones que pudieran concederse por virtud de tal sentencia excedería del límite de responsabilidad aplicable según este Convenio. Si el importe total de la condena referente a acciones intentadas en el Estado donde han ocurrido los daños por las personas que hayan observado el plazo señalado en el artículo 19 excede de los límites de responsabilidad aplicables, el Tribunal requerido denegará la ejecución en tanto no sean reducidas las indemnizaciones conforme al artículo 14.

10. El acuerdo de ejecución de una sentencia lleva aparejada la de la condena de las costas; sin embargo, a petición de la parte condenada, el Tribunal requerido podrá limitar el importe de la condena a un 10 por 100 de la cantidad cuya ejecución se haya concedido. Las costas no quedan comprendidas dentro de los límites de responsabilidad establecidos por este Convenio.

11. Las indemnizaciones acordadas en una sentencia podrán devengar interés de hasta el 4 por 100 anual a partir de la fecha de la sentencia cuya ejecución se solicite.

12. La ejecución de las sentencias mencionadas en el párrafo 4 de este artículo sólo puede pedirse dentro del plazo de cinco años a partir de la fecha en que quedaron firmes.”

Como acabamos de ver, la legislación aérea internacional española se encuentra enmarcada en un conglomerado conventual y protocolario cuyo orden principal es el de señalar la cuantía indemnizatoria correspondiente en orden a muertes o lesiones, pérdida, destrucción o avería de equipaje y, retraso del vuelo, la persona responsable y la persona con derecho a indemnización, y el foro procedimental jurisdiccional en el que las acciones han de ser presentadas.

5. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional Celebrado en Montreal en mayo de 1999.

Este último y nuevo Convenio de Montreal se desarrolla, como los demás, sobre la base del ya conocido Convenio de Varsovia de 1929, sus intereses responden, entre otros, a “la necesidad de modernizar y refundir el Convenio de Varsovia y los instrumentos conexos”, a “la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución”; en último lugar reza la exposición de

motivos como sigue: “ Convencidos de que la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo Convenio es el medio más apropiado para lograr un equilibrio de intereses equitativo”. Dentro de lo que resulta necesario destacar, que en efecto, para una mejor armonización y codificación del universo de reglas existente en materia de transporte aéreo internacional, es la mejor solución, la elaboración de un nuevo (como definitivo), texto normativo internacional que sustituya los demás existentes, que no conviva con ellos si no que los derogue, bien a pesar de que el artículo 55 de este texto menciona que éste, “prevalece” sobre los demás.

Señalada la importancia de asegurar los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa expresado en el artículo 1º que “El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración, así como al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte”, los puntos o normas de interés respecto al objeto de este trabajo son pues los relacionados con los posibles daños provocados causa de un accidente o incidente aéreo así como las fijadas indemnizaciones.

Así pues, los artículos de mayor interés expresan lo siguiente:

_Artículo 17: (Capítulo III, Responsabilidad del Transportista y Medida de la Indemnización del Daño); Muerte y lesiones de los pasajeros. Daño del equipaje. “1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

2. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a vicios propios del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.”

_”Artículo 21: Indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros. 1. Respecto al daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17º, que no exceda de 100.000 Derechos

Especiales de Giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.

2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17° en la medida que exceda de 100.000 Derechos Especiales de Giro por pasajeros, si prueba que:

- a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o
- b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.”

—“Artículo 23: Conversión de las unidades monetarias. 1. Se considerará que las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procedimientos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones, vigente en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado.

2. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o ulteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista prescrito en el artículo 21 se fija en la suma de 1.500.000 unidades monetarias por pasajeros en los procedimientos judiciales seguidos en sus territorios; 62.500 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del artículo 22; 15.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 2 del artículo 22; 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 3 del artículo 22. Esta unidad monetaria corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Estas sumas podrán convertirse en la moneda nacional de que se trate en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará conforme a la ley del Estado interesado.

3. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo 1 de este artículo y el método de conversión mencionado en el párrafo 2 de este artículo se harán de forma tal que expresen en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real para las sumas de los artículos 21 y 22 que el que resultaría de la aplicación de las tres primeras oraciones del párrafo 1 de este artículo. Los Estados Partes comunicarán al Depositario el método para hacer el cálculo con arreglo al párrafo 1 de este artículo o los resultados de la conversión del párrafo 2 de este artículo, según sea el caso, al depositar un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo y cada vez que haya un cambio respecto a dicho método o a esos resultados.”

—“Artículo 25: Estipulación sobre los límites. El transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en el presente Convenio, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad.”

—“Artículo 26: Nulidad de las cláusulas contractuales. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones del presente Convenio.”

—“Artículo 28: Pagos adelantados. En caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará, si lo exige su ley nacional, pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y podrán ser deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista.”

—“Artículo 29: Fundamento de las reclamaciones. En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.”

—“Artículo 30: Dependientes, agentes. Total de las reclamaciones. 1. Si se inicia una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente o agente, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, podrán ampararse en las condiciones y los límites de responsabilidad que puede invocar el transportista en virtud del presente Convenio.

2. El total de las sumas resarcibles del transportista, sus dependientes y agentes, en este caso, no excederá de dichos límites.

3. Salvo por lo que respecta al transporte de carga, las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.”

—“Artículo 32: Fallecimiento de la persona responsable. En caso de fallecimiento de la persona responsable, la acción de indemnización de daños se ejercerá, dentro de los límites previstos en el presente Convenio, contra los causahabientes de su sucesión.”

—“Artículo 33: Jurisdicción. 1. Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino.

2. Con respecto al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero, una acción podrá iniciarse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 de este artículo, o en el territorio de un Estado Parte en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otros transportistas con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realiza sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otros transportista con el que tiene un acuerdo comercial.

3. Para los fines del párrafo 2,a) “acuerdo comercial” significa un acuerdo, que no es un contrato de agencia, hecho entre transportistas y relativo a la provisión de sus servicios conjuntos de transporte aéreo de pasajeros;

b) “residencia principal y permanente” significa la morada fija y permanente del pasajero en el momento del accidente. La nacionalidad del pasajero no será el factor determinante al respecto.

4. Las cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso.”

—“Artículo 34: Arbitraje. 1. Con sujeción a lo previsto en este artículo, las partes en el contrato de transporte de carga pueden estipular que toda controversia relativa a la responsabilidad del transportista previsto en el presente Convenio se resolverá por arbitraje. Dicho acuerdo se hará por escrito.

2. El procedimiento de arbitraje se llevará a cabo, a elección del reclamante, en una de las jurisdicciones mencionadas en el artículo 33.

3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicarán las disposiciones del presente Convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán parte de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda condición de dicha cláusula o acuerdo que sea incompatible con dichas disposiciones será nula y de ningún efecto.”

—“Artículo 35: Plazo para las acciones. 1. El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.

2. La forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso.”

—“Artículo 36: Transporte sucesivo. 1. En el caso del transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente y que esté comprendido en la definición del párrafo 3 del artículo 1, cada transportista que acepte pasajeros, equipaje o carga se someterá a las reglas establecidas en el presente Convenio y será considerado como una de las partes del contrato de transporte en la medida en que el contrato se refiera a la parte del transporte efectuado bajo su supervisión.

2. En el caso de un transporte de esa naturaleza, el pasajero, o cualquier persona que tenga derecho a una indemnización por él, sólo podrá proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer transportista haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

3. Si se trata de equipaje o carga, el pasajero o el expedidor tendrán derecho de acción contra el primer transportista, y el pasajero o el destinatario que tengan derecho a la entrega tendrán derecho de acción contra el último transportista, y uno y otro podrán, además, proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual

se produjo la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o el destinatario.”

—“Artículo 37: Derecho de acción contra terceros. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afecta a la cuestión de si la persona responsable de daños de conformidad con el mismo tiene o no derecho de acción regresiva contra alguna otra persona.”

—“Artículo 39: (Capítulo V, Transporte Aéreo Efectuado por una Persona Distinta del Transportista Contractual). Transportista contractual. Transportista de hecho. Las disposiciones de este Capítulo se aplican cuando una persona (en adelante el “transportista contractual”), celebra como parte un contrato de transporte regido por el presente Convenio con el pasajero o con el expedidor, o con la persona que actúe en nombre de uno u otro, y otra persona (en adelante el “transportista de hecho”) realiza, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, todo o parte del transporte, pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del presente Convenio. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.”

—“Artículo 40: Responsabilidades respectivas del transportista contractual y del transportista de hecho. Si un transportista de hecho realiza todo o parte de un transporte que, conforme al contrato a que se refiere el artículo 39, se rige por el presente Convenio, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sujetos, excepto lo previsto en este Capítulo, a las disposiciones del presente Convenio, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.”

—“Artículo 41: Responsabilidad mutua. 1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual. 2. Las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como del transportista de hecho. Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de las cantidades previstas en los artículos 21, 22, 23 y 24. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones impuestas por el presente Convenio, ninguna renuncia de derechos o

defensas establecidos por el Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el artículo 21° afectarán al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.”

—“Artículo 43: Dependientes y agentes. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, todo dependiente o agente de éste o del transportista contractual tendrán derecho, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, a invocar las condiciones y los límites de responsabilidad aplicables en virtud del presente Convenio al transportista del cual son dependiente o agente, a menos que se pruebe que habían actuado de forma que no puedan invocarse los límites de responsabilidad de conformidad con el presente Convenio.”

—“Artículo 44: Total de la indemnización. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las sumas resarcibles de este transportista y del transportista contractual, y de los dependientes y agentes de uno y otro que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportistas en virtud del presente Convenio, pero ninguna de las personas mencionadas será responsable por una suma más elevada que los límites aplicables a esa persona.”

—“Artículo 45: Destinatario de las reclamaciones. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción de indemnización de daños podrá iniciarse, a elección del demandante, contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejerce la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro transportista, rigiéndose el procedimiento y sus efectos por la ley del tribunal que conoce del caso.”

—“Artículo 46: Jurisdicción adicional. Toda acción de indemnización de daños prevista en el artículo 45 deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes ante uno de los tribunales en que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual, conforme a lo previsto en el artículo 33, o ante el tribunal en cuya jurisdicción el transportista de hecho tiene su domicilio o su oficina principal.”

—“Artículo 52: (Capítulo VI, Otras Disposiciones). Definición de días. Cuando en el presente Convenio se emplea el término “días”, se trata de días del calendario y no de días de trabajo.”

—“Artículo 55: (Capítulo VII, Cláusulas Finales). Relación con otros instrumentos del Convenio de Varsovia. El presente Convenio prevalecerá sobre toda regla que se aplique al transporte aéreo internacional:

1) Entre los Estados Partes en el presente Convenio debido a que esos Estados son comúnmente Partes de:

a) el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (en adelante llamado el Convenio de Varsovia);

b) el Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (en adelante llamado el Protocolo de La Haya);

c) el Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante llamado el Convenio de Guadalajara);

d) el Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971 (en adelante llamado el Protocolo de la ciudad de Guatemala);

e) los Protocolos adicionales números 1 a 3 y el Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya o el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya y el Protocolo de la ciudad de Guatemala firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975 (en adelante llamados los Protocolos de Montreal); o

2) dentro del territorio de cualquier Estado Parte en el presente Convenio debido a que ese Estado es Parte en uno o más de los instrumentos mencionados en los apartados a) a e) anteriores.”

En otro orden de cosas, respecto a los fundamentos establecidos en el párrafo 6 del artículo 53, en su texto “el presente Convenio entrará en vigor el sexagésimo día a contar de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario entre los Estados que hayan depositado ese instrumento...”

En un comunicado de prensa realizado por la Organización Mundial de Aviación Civil publicado en su página Web para la Distribución inmediata “pio 14/03”, titulado en lengua española “Entrará en vigor el Convenio de Montreal de 1999 sobre indemnización para las víctimas de Accidentes”, confirmó que los Estados Unidos de

América pasaron a ser, el día 5 de septiembre de 2003, el 30º estado contratante de la OACI que ratificó el Convenio de Montreal (el cual reemplazará el sistema del Convenio de Varsovia sobre indemnización en casos de accidentes de aviación con incidentes internacionales). El Camerún, también depositó su instrumento de ratificación en el mismo día, con lo que este Convenio de Montreal entró en vigor el día 4 de noviembre de 2003. Buscar en el convenio el artículo que autoriza a cambiar las cantidades según el índice de vida en la Unión Europea.

Pero como al principio de este Capítulo Primero se dijera, no son los procesos civiles los únicos a que hay lugar, también, tal y como se contempla en el subcapítulo siguiente, pueden nacer procesos penales.

CAPÍTULO SEGUNDO. LOS PROCESOS CIVILES EN EL DERECHO COMUNITARIO.

En el marco de una política común de transportes, haciendo necesario el establecimiento de un mismo nivel y de una misma naturaleza de responsabilidad, el Consejo de la Unión Europea aprobó el Reglamento (CE) nº 2027/97, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidentes, motivado por la falta de adecuación a la actual realidad económica, en la medida en que los límites de responsabilidad fijados en el “Sistema de Varsovia” eran demasiado bajos. El antecedente inmediato del presente Reglamento fue el Reglamento (CEE) nº 2407/92, documento en el que la Comisión Europea admitía la necesidad de incrementar y armonizar los límites de responsabilidad de las compañías aéreas en caso de muerte o lesiones de los pasajeros en los Estados miembros. En este contexto, la propuesta presentada por la Comisión Europea centró su contenido en la eliminación general de todos los límites y en el establecimiento de una responsabilidad objetiva. El instrumento jurídico elegido por la Comisión directamente aplicable en cada uno de los Estados miembros (Reglamento (CE) nº 2027/97, responde a la necesidad de asegurar una actuación uniforme para crear un sistema que garantice la misma protección a todos los pasajeros y evite tratos discriminatorios y situaciones de inseguridad jurídica.

El objetivo del Reglamento (CE) 2027/97, es establecer las obligaciones de las compañías aéreas de la Comunidad en relación con la responsabilidad respecto a los pasajeros por daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal,

cuando el accidente que haya causado perjuicio haya ocurrido a bordo de una aeronave o en el curso de cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Este Reglamento 2027/97 que entró en vigor el 17 de octubre de 1998, más tarde, en el año 2002, y teniendo en cuenta entre otras cosas la situación económica y la realidad existente en los foros internacionales, dio lugar a la redacción de un nuevo Reglamento (CE) núm. 889/2002, Reglamento que tras modificar aspectos puntuales, quedó denominado Reglamento 2027/97, cambiando la denominación de su título, si bien con los correspondientes cambios introducidos por la reforma llevada a cabo por el Parlamento Europeo y del Consejo en el que fuera Reglamento 889/2002.

Dicho lo anterior y no tratándose de un texto excesivamente extenso, se incluye a continuación a fin de facilitar su lectura y consulta:

REGLAMENTO (CE) Nº 2027/ 97 DEL CONSEJO, DE 9 DE OCTUBRE DE 1997, RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS RESPECTO AL TRANSPORTE AÉREO DE LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE.

—“Artículo 1: El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establece determinadas disposiciones complementarias. También hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.”

—”Artículo 2: A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) “compañía aérea”: toda empresa de transporte aéreo que posea 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 lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 2407/92;
- c) “persona con derecho a indemnización”: el pasajero o cualquier persona con derecho a reclamar respecto de dicho pasajero, de conformidad con la normativa aplicable;
- d) “equipaje”: tanto el equipaje registrado como el no registrado en el sentido del apartado 4 del artículo 17 del Convenio de Montreal, salvo en los casos en que se especifique otra cosa;
- e) “DEG”: Derechos Especiales de Giro según la definición del Fondo Monetario Internacional;

f) “Convenio de Varsovia”: el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia tal como fue modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955, y el Convenio complementario del Convenio de Varsovia celebrado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961;

g) “Convenio de Montreal”: el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999.

2. Los términos incluidos en el presente Reglamento no definidos en el apartado 1 serán equivalentes a los que figuran en el Convenio de Montreal.”

—”Artículo 3: 1. La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.

2. La obligación de seguro contemplada en el artículo 7 del Reglamento (CE) nº 2407/92, en lo que se refiere a la responsabilidad por los pasajeros implica que las compañías aéreas comunitarias deberán estar aseguradas hasta un nivel adecuado para garantizar que todas las personas con derecho a indemnización reciban el importe íntegro a que tienen derecho conforme al presente Reglamento.”

—”Artículo 4: La suma suplementaria, que de conformidad con el apartado 2 del artículo 22 del Convenio de Montreal, puede solicitar una compañía aérea comunitaria cuando un pasajero haga una declaración especial de interés en la entrega de su equipaje en el lugar de destino se basará en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transportar y asegurar el equipaje en cuestión respecto de los ocasionados por el equipaje valorado en el límite de responsabilidad o por debajo del mismo. Esta tarifa deberá ponerse a disposición de los pasajeros que lo soliciten.”

—”Artículo 5: 1. Sin demora, y en cualquier caso, a más tardar en un plazo de quince días siguientes a la determinación de la identidad de la persona física con derecho a indemnización, la compañía aérea comunitaria abonará los anticipos necesarios para cubrir las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los perjuicios sufridos.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, los anticipos no serán inferiores a un importe equivalente en euros de 16000 DEG por pasajero en caso de muerte.

3. Un pago anticipado no constituirá un reconocimiento de responsabilidad y podrá ser compensado por cualquier otra cantidad subsiguiente abonada de conformidad con la responsabilidad de la compañía aérea comunitaria, pero no será reembolsable salvo en

los casos indicados en el artículo 20 del Convenio de Montreal o cuando la persona que lo haya recibido no sea la titular del derecho a la indemnización.”

_“Artículo 6: 1. Todas las compañías aéreas, cuando presten servicios de transporte aéreo en la Comunidad, garantizarán que se facilite a los pasajeros un resumen de las principales disposiciones por las que se rige la responsabilidad respecto a los pasajeros y sus equipajes, incluidos los plazos para presentar una reclamación de indemnización y la posibilidad de hacer una declaración especial para el equipaje, en todos los puntos de venta, incluida la venta por teléfono y por Internet. Para dar cumplimiento a este requisito de información, las compañías aéreas comunitarias harán uso del aviso informativo contenido en el anexo. Dicho resumen o aviso informativo no podrá usarse para fundamentar una reclamación de indemnización ni para interpretar las disposiciones del presente Reglamento ni las del Convenio de Montreal.

2. Además de los requisitos en materia de información establecidos en el apartado 1, con respecto a los servicios de transporte aéreo prestados o adquiridos en la Comunidad, todas las compañías aéreas facilitarán a cada pasajero una indicación escrita con el contenido siguiente:

_el límite aplicable, si existe, para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía en caso de muerte o lesión,

_el límite aplicable para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía en caso de destrucción, pérdida o daño del equipaje, acompañado de la advertencia de que si el valor de un equipaje es superior a esa cifra, debe señalarse este hecho a la compañía aérea en el momento de la facturación o debe ser asegurado íntegramente por el pasajero antes de emprender el viaje,

_el límite aplicable para ese vuelo con respecto a la responsabilidad de la compañía por el perjuicio ocasionado por un retraso.

3. Para todos los transportes efectuados por compañías aéreas comunitarias, los límites indicados de acuerdo con los requisitos de información de los apartados 1 y 2 serán los establecidos por el presente Reglamento, salvo que la compañía aérea comunitaria fije voluntariamente unos límites superiores. En el caso de transportes efectuados por compañías aéreas no comunitarias, los apartados 1 y 2 sólo se aplicarán en relación con el transporte que tenga origen, destino o se realice totalmente en territorio comunitario.

_”Artículo 7: A más tardar tres años después de la fecha de inicio de la aplicación del Reglamento (CE) nº 889/ 2002, la Comisión elaborará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento. En particular, la Comisión examinará la necesidad de revisar

los importes mencionados en los artículos del Convenio de Montreal pertinentes a la luz de la situación de la economía y de las notificaciones del Depositario de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).”

ANEXO

_ “Responsabilidad de las compañías aéreas en relación con los pasajeros y su equipaje. Este aviso informativo resume las normas en materia de responsabilidad aplicadas por las compañías aéreas comunitarias, de conformidad con la legislación comunitaria y el Convenio de Montreal.

_ Indemnización en caso de muerte o lesión.

No hay límite económico fijado para la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero. Para los daños de hasta 100.000 DEG (cantidad aproximada en divisa local), la compañía aérea no podrá impugnar las reclamaciones de indemnización. Por encima de dicha cantidad, la compañía aérea sólo puede impugnar una reclamación en caso de que pueda probar que no hubo de su parte negligencia ni falta de otro tipo.

_ Anticipos.

En caso de muerte o lesión de un pasajero, la compañía aérea deberá abonar, en el plazo de quince días desde el día de la identificación de la persona con derecho a la indemnización, un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. En caso de fallecimiento, este anticipo no podrá ser inferior a 16.000 DEG (importe aproximado en divisa local).

_ Retraso del pasajero.

En caso de retraso del pasajero, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del pasajero se limita a 4.150 DEG (importe aproximado en divisa local).

_ Retrasos del equipaje.

En caso de retraso del equipaje, la compañía aérea es responsable de daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del equipaje se limita a 1.000 DEG (importe aproximado en divisa local).

_ Destrucción, pérdida o daños del equipaje.

La compañía aérea es responsable en caso de destrucción, pérdida o daños del equipaje hasta la cantidad de 1.000DEG (importe aproximado en divisa local). Con respecto al equipaje facturado, es responsable aún cuando esté exento de culpa, salvo que el

equipaje ya estuviese dañado. Con respecto al equipaje no facturado, la compañía aérea sólo es responsable de los daños causados por su culpa.

_Límites más elevados para el equipaje.

El pasajero puede acogerse a un límite de responsabilidad más elevado efectuando una declaración especial, a más tardar en el momento de facturar, y abonando una tarifa suplementaria.

_Reclamaciones sobre el equipaje.

Si el equipaje facturado ha sido dañado, retrasado, perdido o destruido, el pasajero debe señalarlo por escrito a la compañía aérea lo antes posible. Si el equipaje dañado es equipaje facturado, el pasajero lo señalará por escrito en el plazo de siete días, y en caso de retraso, de veintiún días, en ambos casos a partir del día en que el equipaje se puso a disposición del pasajero.

_Responsabilidad de la compañía con la que se ha contratado el servicio y de la compañía encargada de la prestación efectiva.

Si la compañía aérea encargada del vuelo no es la misma que la compañía aérea contratante, el pasajero podrá formular una queja o una reclamación a cualquiera de ellas. Si en el billete consta el nombre o el código de una compañía aérea, ésa es la compañía aérea contratante.

_Plazos de reclamación.

Toda reclamación ante un tribunal deberá presentarse en el plazo de dos años a partir de la llegada de la aeronave o del día en que la aeronave hubiese debido llegar.

_Fundamento de la información.

Las normas arriba descritas se fundamentan en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, desarrollado en la Comunidad por el Reglamento (CE) n° 2027/97, (modificado por el Reglamento (CE) n° 889/2002), y por la legislación nacional de los Estados miembros”

_“Artículo 8: El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el Diario oficial de las Comunidades Europeas. Será aplicable desde ese día de entrada en vigor, para la Comunidad, del Convenio de Montreal, si ello tuviese lugar posteriormente.

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

Hay que tener en cuenta lo señalado en el capítulo del seguro que mediante el reglamento 785/2004, y sus posteriores modificaciones, las cifras siempre estarán

sujetas a unas actualizaciones según corresponda, también tomar en consideración el contenido del artículo 4.3 (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).

CAPÍTULO TERCERO. LOS PROCESOS CIVILES EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL.

Una vez en el campo de los procesos civiles o de las responsabilidades en caso de accidentes aéreos, en la Ley de Navegación Aérea de 1960, el legislador reservó el Capítulo VIII “De la Responsabilidad en Caso de Accidente”, desde el artículo 115 hasta el 125, a detallar quiénes son las personas responsables en caso de accidente, cuáles son las indemnizaciones correspondientes, cuáles son los plazos procesales, y otros, de los que en adelante vamos a describir sus textos reguladores:

—“Artículo 115: A los efectos del presente capítulo se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.”

—“Artículo 116: El transportista es responsable del daño o perjuicio causado durante el transporte:

1. Por muerte, lesiones o cualquier otro daño corporal sufrido por el viajero.
2. Por destrucción, pérdida, avería o retraso de las mercancías y de los equipajes, facturadas o de mano.”

Los artículos dedicados al cálculo de las cifras indemnizatorias, 116 a 119, encuentran su origen en el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero cuyo fundamento es el de respetar las normas establecidas en la Directiva Europea 2027/1997, y en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999.

Considerando importante señalar lo contenido en el Real Decreto 37/ 2001, su regulación es la siguiente:

—“Artículo 1: Indemnizaciones relativas a pasajeros. A los efectos previstos en el artículo 117 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las indemnizaciones a favor del viajero que deberán abonar las compañías aéreas no sujetas a la aplicación del Reglamento (CE) 2027/1997, del Consejo, de 9 de octubre, sobre

responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, que aplica un sistema uniforme dentro de su ámbito serán, en su equivalencia en pesetas o euros, las siguientes:

1. Por muerte o incapacidad total permanente 100.000 derechos especiales de giro.
2. Por incapacidad parcial permanente, hasta el límite de 58.000 derechos especiales de giro.
3. Por incapacidad parcial temporal, hasta el límite de 29.000 derechos especiales de giro.”

—“Artículo 2: Indemnizaciones relativas a ocupantes de vuelos que no constituyen transporte. Las entidades dedicadas a la formación de pilotos y a las entidades que realizan vuelos de iniciación o panorámicos, cuando éstos no suponen transporte, al tener un ámbito local con salida y llegada en el mismo aeródromo, serán responsables de los daños corporales que se ocasionen, respectivamente, a los alumnos con tarjeta de alumno piloto expedida por la Dirección General de Aviación Civil o a los ocupantes que no formen parte de la tripulación, siempre que los daños se ocasionen a dichas personas mientras se encuentran a bordo o por acción de las aeronaves empleadas en las referidas actividades, o bien como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.

Asimismo, las empresas que realicen trabajos aéreos técnicos o científicos de carácter comercial serán igualmente responsables en relación con los daños corporales que se ocasionen a los técnicos especialistas en trabajos aéreos, tales como fotógrafos, agrimensores, miembros de cuadrillas de extinción de incendios u otros técnicos, ocupantes de las aeronaves dedicadas a dichas operaciones, que no formen parte de la tripulación.

Las entidades y empresas mencionadas estarán obligadas a suscribir seguros que cubran dicha responsabilidad.

Las indemnizaciones a favor de las personas a que se refiere este artículo serán las mismas que las que se establecen para los viajeros en el artículo 1 de este Real Decreto.”

—“Artículo 3: Indemnizaciones relativas a equipajes y mercancías. A los efectos previstos en el artículo 118 de la Ley 48/1960, las indemnizaciones respecto a la carga o equipaje facturado o de mano serán, en su equivalencia en pesetas o euros, las siguientes:

1º. Por pérdida o avería de la carga, hasta el límite de 17 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto.

2º. Por pérdida o avería de equipajes, facturados o de mano, hasta el límite de 500 derechos especiales de giro por unidad.

3º. Por retraso en la entrega de la carga o equipaje facturado, hasta el límite de una cantidad equivalente al precio del transporte.

Si la carga o equipaje facturado o de mano se transporta bajo manifestación de valor declarado, aceptado por el transportista, el límite de responsabilidad corresponde a ese valor.”

—“Artículo 4: Indemnizaciones relativas a daños en la superficie. Son indemnizables los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie terrestre por la acción de la aeronave, en vuelo o en tierra, o por cuenta de ella se desprendan o arroje.

A los efectos previstos en el artículo 119 de la Ley 48/1960, las indemnizaciones, por aeronave y accidente, estarán limitadas al importe equivalente en pesetas o euros de las que a continuación se establecen:

1. Para aeronaves de hasta 500 kilogramos de peso bruto, 220.000 derechos especiales de giro.

2. Para aeronaves de peso bruto mayor de 500 kilogramos y hasta 1.000 kilogramos, 660.000 derechos especiales de giro.

3. 660.000 derechos especiales de giro, más 520 derechos especiales de giro por kilogramos que exceda y de los 1.000, para aeronaves que pesen más de 1.000 y no excedan de 6.000 kilogramos.

4. 3.260.000 derechos especiales de giro, más 330 derechos especiales de giro por kilogramo que excedan de los 6.000, para aeronaves que pesen más de 6.000 y no excedan de 20.000 kilogramos.

5. 7.880.000 derechos especiales de giro, más 190 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de 20.000, para aeronaves que pesen más de 20.000 y no excedan de 50.000 kilogramos.

6. 13.580.000 derechos especiales de giro, más 130 derechos especiales de giro por kilogramo que exceda de los 50.000, para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos.

Se entiende como peso de la aeronave, a los efectos de este artículo, el máximo autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave de que se trate.

Las indemnizaciones por muerte o lesiones de personas se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 1 de este Real Decreto, incrementadas en un 20 por 100. Si fuesen varios los perjudicados y la suma global de los daños causados excediera de los límites antes citados, se reducirá proporcionalmente la cantidad que haya de percibir cada uno.

No obstante, las indemnizaciones debidas por daños a las personas gozarán de preferencia para el cobro con respecto a cualquier otra exigible por el siniestro, si el responsable no alcanza a cubrirlas todas.”

—“Artículo 5: Estipulación sobre los límites. No obstante las limitaciones de las indemnizaciones que se establecen en esta disposición, los obligados a asegurar sus responsabilidades podrán estipular límites más elevados o bien la responsabilidad ilimitada.”

—“Artículo 6: Obligación de informar. Las compañías aéreas, empresas y entidades que realicen las actividades previstas en este Real Decreto, estarán obligadas a proporcionar información a las personas interesadas y a los usuarios sobre la cuantía de las indemnizaciones aplicables en cada caso, expresando necesariamente su equivalencia en pesetas o euros.”

Volviendo de nuevo a la Ley de Navegación Aérea de 1960, es de importancia mencionar los artículos siguientes:

—“Artículo 120: La razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y aún cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia.”

—“Artículo 121: No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderá de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones.”

—“Artículo 122: Si la persona que utiliza la aeronave lo hiciese sin el consentimiento del transportista o propietario, responderá aquélla ilimitadamente de los daños, y éste

subsidiariamente, con los límites establecidos en este capítulo, si no demuestra que le fue imposible impedir el uso ilícito.”

—“Artículo 123: En caso de colisión entre aeronaves, los empresarios de ellas serán solidariamente responsables de los daños causados a terceros.

Si la colisión ocurre por culpa de la tripulación de una de ellas serán de cargo del empresario los daños y pérdidas, y si la culpa fuese común o indeterminada, o por caso fortuito, cada uno de los empresarios responderá en proporción al peso de la aeronave.”

—“Artículo 124: La acción para exigir el pago de las indemnizaciones a que se refiere este capítulo prescribirá a los seis meses a contar desde la fecha en que se produjo el daño. Las reclamaciones por avería o retraso de la carga o equipaje facturado deberán formalizarse por escrito ante el transportista u obligado, dentro de los diez días siguientes al de la entrega, o a la fecha en que debió entregarse, conforme a lo dispuesto en esta Ley sobre el contrato de transporte. La falta de esta reclamación previa impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.”

—“Artículo 125: En defecto de Tratado internacional obligatorio para España, la responsabilidad en materia de transporte aéreo internacional se regirá por la presente Ley aplicada con el principio de reciprocidad.”

Además de la responsabilidad civil, otras responsabilidades, administrativas tienen, de igual forma, lugar una vez ocurrido un accidente aéreo.

TÍTULO TERCERO. OTROS PROCEDIMIENTOS.

CAPÍTULO PRIMERO. PROCESOS ADMINISTRATIVOS.

Respecto a la responsabilidad administrativa en España, el estado tiene a su cargo los servicios de navegación aérea, y se configuran como servicios públicos administrativos. La responsabilidad de la Administración nace en los casos de fallos en los servicios públicos de control aéreo y de gestión aeroportuaria. Nada dice la LNA a cerca de este punto.

Por otro lado, en relación a AENA, como ya sabemos queda configurado como Ente Público Empresarial, cuyas funciones entre otras, son de “Ordenación, dirección,

coordinación, explotación, gestión y administración de los aeropuertos públicos y de carácter civil y de los servicios afectos a los mismos”, con patrimonio distinto al del Estado y formado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de la titularidad del Ente, nada se encuentra en su disposición estatutaria a cerca de su régimen de responsabilidad, hecho por el que hemos de dirigirnos a la normativa general de responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas por los daños que produzcan los actos realizados por el personal a su servicio.

Así todo, el régimen de responsabilidad de las administraciones públicas viene consagrado en el artículo 106 de la C. E. “Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”.

La legislación administrativa regula en su Título X, La responsabilidad de las Administraciones Públicas y de sus autoridades y demás personal a su servicio, Capítulo I, Responsabilidad Patrimonial de la Administración Pública, artículos 136 a 144), los principios y requisitos necesarios para que nazca esta responsabilidad administrativa:

_los particulares tienen derecho a ser indemnizados por todos los daños que sufran, en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre y cuando sean consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos;

_el daño tiene que poder ser evaluable económicamente;

_no son indemnizables los daños que no puedan o no hubiesen podido evitarse, sin perjuicio de las prestaciones económicas o asistenciales que las leyes establezcan para estos casos.

Y con la creación de la agencia estatal de seguridad aérea cabe señalar que este organismo en el ejercicio de su potestad sancionadora encuentra su base jurídica en el artículo 10º “Ejercicio de la potestad sancionadora y adopción de medidas extraordinarias” del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en adelante describimos:

1-Los procedimientos sancionadores por las infracciones administrativas tipificadas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, se iniciarán siempre de oficio por acuerdo del Director de la Agencia, bien por propia iniciativa, o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos o denuncia.

Asimismo corresponde al Director de la Agencia la competencia para la imposición de las sanciones previstas en la Ley 21/2003, de 21 de julio, de Seguridad Aérea.

2. La instrucción de los procedimientos sancionadores derivados de las infracciones en materia aeronáutica tipificados en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, corresponderá a las Direcciones de la Agencia que tengan atribuida la competencia sustantiva sobre dicha materia.

3. Corresponde al Director de la Agencia la adopción de las medidas extraordinarias previstas en el artículo 30 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea, así como las medidas reguladas en el artículo 63 del mismo texto legal.

Estos procedimientos si no llegan a ser tipificados como delitos siguiendo las vías penales, las disposiciones del derecho administrativo quedan como única fuente para el ejercicio y las practicas del espíritu de este artículo.

CAPÍTULO SEGUNDO. PROCESOS MERCANTILES.

Siempre nacen en cuanto a la recuperación de los daños materiales especialmente demandas para recuperar el valor de la aeronave objeto del accidente.

CAPÍTULO TERCERO. PROCESOS LABORALES.

Se derivan lógicamente para la regulación de la situación laboral de los empleados públicos o privados en los sistemas de seguridad social.

CAPÍTULO CUARTO. PROCESOS DE ARBITRAJE.

Ante el silencio legislativo en la regulación de muchísimas cuestiones que conoce la actividad aérea, y la lentitud de los procesos judicial, varios expertos de la materia aeronáutica han optado por crear la corte internacional de arbitraje aéreo y espacial²⁸³, una asociación con sede en París²⁸⁴, dedicada a la resolución rápida y económica, por vía de arbitraje, de todo problema nacido con ocasión de actividades ligadas, directa o indirectamente, al ámbito aéreo o espacial. Aplicando en el desarrollo del proceso de arbitraje el reglamento interno de la corte, norma común en los derechos internos sobre arbitraje, y las reglas de atribución dispuestas en los ordenamientos jurídicos, tal y como se ha establecido para con los contratos de carga aérea por el convenio internacional 1999 de Montreal, artículo 34 “ arbitraje”.

283 Creada en junio de 1995 al amparo de la Ley de 1901 sobre Asociaciones.

284 Rue Galilée, 6. 75008, Paris.

Entre otros organismos de arbitraje también está la Arbitration Society como hemos señalado en el capítulo dedicado al seguro, fundada en Londres en 1991 por juristas profesionales a fin de dar soluciones a las disputas en el mundo del seguro y el reaseguro.

CONCLUSIÓN

En primer lugar voy a abordar una serie de conclusiones comunes a todo el trabajo, para a continuación encargarme de destacar conclusiones referidas a cada una de las diferentes aéreas temáticas:

1.- El profesor Lucien Rapp (*ver los trabajos: "Problemes posés par la doublé enquête sur les accidents d'aviation", un estudio remitido a la Comisión a finales de 1989 para preparar la propuesta de una directiva por parte de la Comisión, COM 93 406 final, Bruxelles, 1 sep. 1993, junto con el segundo estudio realizado por Geoffrey Wilkinson, ancien, Chief Inspector of Accidents du Royaume-Uni "Coopération et mise en commun des ressources disponibles dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'aéronefs"*), remitió propuestas y recomendaciones dirigidas a la Comisión Europea sobre la doble investigación que conoce la materia de los accidentes de aviación y los diferentes tipos de legislación que regula la investigación técnica de los accidentes en los estados miembros de la Unión Europea, en adelante y de entre ellas destacamos:

_fortalecer la base jurídica de la investigación técnica mediante textos normativos, reglamentarios, o legislativo;

_estudiar las condiciones en las cuales los investigadores técnicos podrían tener las mismas competencias que las de las autoridades judiciales de cada estado con las mismas garantías jurídicas basada en el respeto de la persona humana y a los derechos de los individuo;

_establecer un estatuto jurídico de los restos de la aeronave, incluyendo el derecho de acceso a los investigadores técnicos en los lugares del accidente y el poder de proceder en colaboración con las autoridades judiciales el retiro de los restos del aparato accidentado para posibles exámenes en los laboratorios;

_definir un estatuto jurídico para los registradores de vuelo FDR Y CVR, recomendando en particular cuando es necesario sus duplicaciones bajo control judicial;

_precisar un estatuto jurídico de los testigos y pruebas frente a las necesidades de los investigadores técnicos en la realización de sus exámenes;

_instar a los estados a no animar al nombramiento de los investigadores técnicos como expertos judiciales;

_proponer a los estados un marco jurídico que incluya las condiciones bajo las cuales los investigadores técnicos pueden ser llamados como testigos en los procedimientos judiciales;

_definir una deontología de los investigadores técnicos y judiciales en sus relaciones con la prensa, también una deontología de los órganos de información en casos de accidentes;

_en términos más generales, las condiciones bajo las cuales es posible hacer compatible el derecho a la información y los requisitos de confidencialidad y eficiencia en las dos encuestas (técnica y judicial);

_mejorar la situación jurídica de las víctimas de los accidentes de aviación o a sus derechohabientes en caso de muerte.

Siguen sin tener aplicación, lo cual hace reflexionar no sólo en lo que respecta al por qué de dichos estudios realizados por Lucien Rapp, sino, y por extensión, al por qué de otros muchísimos que han quedado como recomendaciones y propuestas. Cuál es el objeto de estos trabajos si no hay voluntad colectiva, efectividad y autoridad de aplicarlos, trabajos que siendo vigentes solucionarían gran cantidad de conflictos y controversias nacidos y derivados de los accidentes e incidentes de aviación civil?

2.- Las deficiencias de la seguridad aérea tanto policial como operacional generan muchos accidentes y víctimas. Desde la óptica del denominado concepto de prevención debemos considerar las víctimas de los accidentes de aviación, sea la causa operacional o policial, mártires y testigos que no deben ser defraudados en el futuro. Los límites y las diferentes cantidades indemnizatorias recogidas en los convenios son en mi opinión un insulto y un desprecio, pues no hay valor económico que iguale la pérdida de estos seres, cualquiera que sea su nacionalidad, clase social,... Tratando de ser justos, como mínimo deberían aplicarse las teorías indemnizatorias establecidas en el derecho laboral o el régimen referido a las clases pasivas del estado para el caso de víctimas funcionarios del estado.

3.- Reorganizar de nuevo los departamentos de la OACI, especialmente la Dirección de asuntos jurídicos y el Comité jurídico, lo que supondría tanto la reforma como la adaptación de algunos artículos del tratado de Chicago así como una nueva distribución de competencias. Esto haría que las disposiciones y decisiones emanadas de estos expertos no devinieran meras recomendaciones, sino normas exigentes de aplicación inmediata. Para el logro de la efectividad de las directrices de dichos departamentos todos los estados deberían incluir en sus constituciones disposiciones de excepción

respecto a los artículos que regulan la aplicación de las normas internacionales cuando se tratara de problemas que afecten a la seguridad aérea. Ello sin olvidar también los trámites utilizados para la celebración de conferencias sobre el derecho aeronáutico, la elección de los expertos de la materia la elaboración de los textos internacionales y procesos de firma y entrada en vigor; Un ejemplo muy claro es el de la conferencia internacional sobre derecho aeronáutico (Montreal 20 de abril al 02 de mayo de 2009), para el estudio del convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves. Desde su primera lectura es notable su impotencia y falta de eficacia para tratar correctamente los asuntos existentes en materia de indemnizaciones y reclamaciones derivados de los accidentes ocurridos por imprudencias en la aplicación del arsenal jurídico técnico en la protección de la seguridad aérea policial.

4.- Si la actividad aérea y el derecho aéreo se han beneficiado de las experiencias de las actividades ferroviarias, marítimas, espaciales, terrestre etc. ¿Por qué dichas actividades y la legislación que las regula no se benefician de la experiencia acumulada en la actividad aérea especialmente en la investigación de los accidentes y la seguridad aérea (*safety*)?

5.- Debemos entender y tomar en consideración tras el esclarecimiento de la problemática derivada de los accidentes e incidentes de aviación civil, tanto policial como operacional, que nadie quiere tomar la iniciativa para encontrar soluciones al problema. Más bien y a partir de lo que ha sido regulado tanto por el legislador internacional, como por el europeo y el español no es posible una justa solución y liquidación de los asuntos derivados de los accidentes de aviación civil.

6.- En materia de construcción aeronáutica es preciso acabar de manera gradual con la creación de nuevas compañías de construcción, siendo absorbidas las pequeñas por las grandes compañías reconocidas internacionalmente.

7.- Realizar una distribución justa de las rutas aéreas, así como crear nuevas compañías aéreas (no sólo para transporte de carga y pasajeros, sino para la salud, trabajos aéreos, forestal (incendios), y otros), en países en vías de desarrollo. Esto supone a la comunidad internacional colaborar y coordinar intensamente para el fomento de una estabilidad política, económica y social sostenible, etc.

8.- Llega el momento de que algunos organismos especializados (OACI), soliciten la independencia y la autonomía de la ONU, lo que supondría una reforma en el articulado de la Carta Magna de las Naciones Unidas y en la financiación de dichos organismos.

9.- En la legislación de muchos países en vías de desarrollo no existe índice alguno sobre el concepto IPREM (indicador público de renta de efectos múltiples); tampoco existen normas para la actualización automática de las tablas que regulan los capitales y sus debidos valores de indemnización; y los jueces en esta materia siguen las normas al pie de la letra con lo que no pueden interpretar otra cosa que no esté en los textos antiguos e inactualizados. Por eso y a menudo no pueden entender lo que quiere decir daños psicológicos, perjuicios o daños sexuales (este daño ha sido valorado económicamente por los jueces franceses en el accidente Concorde para varios afectados), etc.

10.- Desde mi punto de vista y con el arsenal jurídico arriba estudiado, jamás entenderemos las verdaderas causas de los accidentes, lo cual hace que el riesgo cero no se vaya a alcanzar con lo que nunca habrá una verdadera justicia ¿por qué?

Nadie quiere tomar la iniciativa especialmente las compañías del seguro, en encontrar formulas y soluciones que pueden tener cabida. Ante este silencio legislativo y contradictorio, en mi opinión y tomando en consideración los puntos de vista de los diferentes autores, los documentos analizados y el contenido confidencial de los documentos no alcanzados, durante más de 10 años de trabajo, los accidentes aéreos se deben a una combinación de causas (concausas), estando en la mayoría de ellos involucrados hasta más de cuatro agentes aeronáuticos; Es decir que el juez debe tener en cuenta a la hora de establecer el informe de instrucción, o la sentencia, la proporcionalidad de las causas (por poner ejemplos, un accidente se debe a los errores de los siguientes agentes: 25% al medio ambiente “la administración meteorológica”, 25% a la compañía aérea, 15% a los agentes de tránsito aéreo, 30% al fabricante, 5% a la ignorancia “al progreso científico”. Otro ejemplo: el accidente se debe a 50% al piloto y a la compañía, 20% al constructor, 10% al tránsito, 15% a la administración de supervisión, y los 5 % restantes siempre va a ser debido a la ignorancia, al progreso y al avance científico, a otras causas que ignoramos debido a que no somos completos, y perfectos.

11.- Solucionar los problemas que conoce la investigación judicial dotando a esta autoridad de instrumentos y herramientas para investigar no sólo las causas de los accidentes aéreos sino para observar y supervisar la aplicación de toda la normativa que regula la seguridad aérea tanto operacional como policial.

12.- Derogar todos los convenios internacionales relacionados con la indemnización y los trámites judiciales, elaborando un nuevo y un único instrumento que abarque toda la

normativa que regula tanto la seguridad operacional como la policial. Es decir el Convenio de Montreal 1999 debería ser adaptado de nuevo y permanecer como un único instrumento obligado para todos, derogando todos los instrumentos anteriores, incluyendo la normativa que regula las víctimas en la superficie, la normativa que regula las indemnizaciones por los actos ilícitos, etc.

13.- La inquietud y el deseo del legislador internacional en relación a la no interferencia de la investigación judicial sobre la investigación técnica no se ha aclarado en el anexo 13 y es ahí donde tendría que hacerse la distinción y explicarse bien lo referido a los registradores de vuelo y no sólo a los manuales donde se ha mostrado la voluntad del legislador internacional para con el objetivo preventivo de la investigación técnica, el cual es opuesto a la investigación judicial que sólo busca el establecimiento de culpabilidades y alienta la notificación de los peligros. Asimismo los manuales nos revelan un dato importante al introducir los diferentes tipos de registradores, inclusión hecha por el acuerdo de todos, especialmente de los pilotos, para la no utilización del contenido de dichos registradores con otros fines que no sean los de la prevención.

14.- El legislador español parece que ha aprendido muchas lecciones del accidente de Spanair agosto 2008, pretendiendo con la introducción y la modificación de los artículos 18 y 19 a la Ley de seguridad aérea 21/2003 mediante la Ley 1/2011, de un lado poner fin a las infiltraciones y la interferencia de los terceros ajenos a la investigación tanto judicial como técnica; y de otro lado y en materia de incidentes graves poner fin al debate sobre la intervención de la autoridad judicial que únicamente va a ser intervenida cuando está informada por la comisión de investigación técnica en cuanto haya indicios de responsabilidad penal (Art 6 de R.D 381/1998), lo que pone de manifiesto el planteamiento de la siguiente cuestión, ¿confiar en los organismos que investigan técnicamente los accidentes e incidentes no es un poco arriesgado cuando de la experiencia acumulada sobre este asunto se pone en duda y se genera mucho debate en torno a la credibilidad, la confianza y la labor de los investigadores técnicos?

15.- El transportista o el dependiente deben probar que la causa se atribuye a los errores de otros agentes terceros para ampararse sobre los límites de responsabilidad sin herramienta jurídica alguna.

16.- Sería necesario establecer un protocolo con definiciones claras de todos los trámites y procesos necesarios para el salvamento y rescate, investigación, limpieza, y cierre de todos los asuntos derivados de un accidente aéreo con sus debidos costes y las entidades encargadas de responder económicamente.

17.- Sobre los conflictos, las dificultades que pueden conocer las dos investigaciones (técnica y judicial), el ex piloto, Jean Belotti actualmente perito especialista en la materia aeronáutica ante la justicia francesa afirma (son importantes las ideas aportadas por Jean Belotti en su libro, *“Les accidents aériens: pour mieux comprendre”*, librairie de l’université d’Aix en Provence, 1998, 428p. capítulo 10 “los peritos judiciales” páginas 78-95 sobre la interpretación de las causas por parte de los peritos y sus límites), “que la tesis de algunos autores sobre las dificultades que conocen dichas investigaciones no está fundada puesto que él personalmente había participado en muchísimos accidentes como perito y nunca se le han presentado conflictos o problemas”. Lo mismo dicen los agentes del BEA (oficina de investigación de accidentes en Francia), en una entrevista realizada en la sede de la institución en París, al afirmar que la coordinación y la colaboración con el juez de instrucción y la fiscalía siempre se ha llevado en perfecta armonía y con mucha confianza.

El autor Jean Belotti en su obra citada y en las páginas 63-64, cita al Sr. Juez de instrucción Guichard encargado de instruir el caso de Habsheim “finalmente es fundamental hacer recordar que si en la óptica de la persecución de los futuros accidentes, la comisión técnica de investigación puede simplemente satisfacerse de una aproximación probabilística de las causas del accidente, “parece probable...”, “no podemos descartar la hipótesis...” la justicia debe ser absolutamente rigurosa en la determinación de las causas”. Para llegar a fin son necesarios el estudio y el análisis de varios informes técnicos (informe de la policía judicial en Francia, de la gendarmería republicana especialista en transporte aéreo, informe de la comisión técnica, informe del constructor, de la compañía aérea, de la compañía del seguro, etc), mediante la ayuda y la asistencia de varios peritos judiciales, ello hace necesario el establecimiento y la regulación de esta profesión de forma rigurosa y no como acabamos de ver, una regulación casi inexistente.

18- Como ya hemos señalado anteriormente el estudio y el análisis de las diferentes responsabilidades de los agentes aeronáuticos desde la óptica y el concepto de si es objetiva, subsidiaria, contractual, o extracontractual; los grandes especialistas de la materia (especialmente los autores de los años 50, 60, 70), se han encargado de llenar y tomar estos puntos detalladamente en sus dilatados estudios. Dada la ambigüedad y la falta de instrumentos jurídicos o judiciales para averiguar las verdaderas causas de los accidentes, me he abstenido de vincular estos puntos remitiéndome a las obras de estos grandes clásicos de la materia citados en la bibliografía, reseñando que es necesaria la

voluntad de los diferentes legisladores para establecer o elaborar un contrato tipo, estándar de trabajo de estos agentes, un estatuto universal estándar de las obligaciones y responsabilidades tanto de los contratantes como de los aquellos agentes involucrados en la actividad aeronáutica, como se ha hecho con el estatuto del comandante de abordaje que se ha esfumado dejando a cada compañía y a cada administración crear sus propios estatutos, ignorando y dejando de pensar en la elaboración de un estatuto universal para los agentes de mantenimiento, los agentes de tránsito, etc.

19.- El legislador internacional en nombre de la OACI, debe elaborar un convenio o un protocolo internacional en base a su normativa interna que regule los procesos de elaboración de los textos de derecho aeronáutico -que trata de la investigación judicial de los accidentes e incidentes aéreos operacionales y policiales-, en base a la experiencia acumulada de los accidentes catastróficos ocurridos y con la ayuda de los departamentos interesados del Lloyd's, quienes se encargan de clasificar los accidentes, el estudio de los informes judiciales y técnicos, y el análisis de los conflictos derivados de ellos, con el único objetivo de este protocolo de ayudar y asistir a los estados en la tarea de incluir la obligatoriedad de la investigación judicial en sus ordenamientos jurídicos sin afectar a los conceptos de soberanía y sistema punitivo, apoyándose la OACI en su incompetencia y su deseo de establecer códigos de conducta con el fin de ilustrar a los órganos encargados de la justicia y a los órganos técnicos de investigación técnica de accidentes, sobre el buen desarrollo de una encuesta una vez ocurrido un desastre aéreo.

20.- Reducir el número de fabricantes, acabar con la subcontratación, hasta que haya un número razonable de compañías comprometidas en ofrecer calidad, seguridad, precio, y un desguace para reciclar e intercambiar aviones con una vida mínima de 15 años y máxima de 20 años.

21.- Antes de concluir esta parte de conclusiones comunes, debemos tener en cuenta que aparte de las disposiciones que nos aportan las leyes, los reglamentos, decretos, instrucciones, directivas, circulares, ordenes, manuales, etc. Existen otras de sentido común llamadas a ser cumplidas por los jueces, quienes se refieren a ellas a la hora de debatir las pruebas, los diferentes tipos de informes (técnicos, judiciales), en las vistas y audiencias; los magistrados, y sus interpretaciones, la jurisprudencia, la doctrina en la que participan aporta unos conocimientos valientes y muy importantes sea cuando se trata de actos, informes de instrucción, sentencias.

Esas disposiciones de sentido común se pueden extraer de las miles y miles de páginas de los procedimientos judiciales para que se conviertan en normas al servicio de la seguridad aérea (*safety and security*), al servicio de aquellos agentes o personal aeronáutico que toma la aviación como su actividad diaria, obligados o llamados en la fase de los tramites de prevención, la notificación de los incidentes graves. Los juristas están llamados a observar la experiencia, la jurisprudencia, aquellas denominadas normas de sentido común; Haría falta un buen trabajo de recopilación de todos los expedientes judiciales, de todos los accidentes e incidentes ocurridos que acceden los 17030 dese 1919 hasta hoy en día, no sólo el resumen de las sentencias si no todo el expediente, desde el principio hasta el archivo de los casos. Traducirlos a los seis idiomas de trabajo de la OACI. Esta labor ayudaría sin duda alguna a todo el conjunto de la sociedad viajeros, pilotos, instructores, inspectores de seguridad, jueces, administradores, compañías aéreas, agentes de tránsito y de mantenimiento, etc. En el ejercicio de sus actividades la prevención y el fomento de la seguridad aérea (*safety and security*).

I. En relación a la investigación de los accidentes e incidentes aéreos:

I.1- La intervención de los medios de comunicación en los accidentes aéreos debería autorizarse a personal cualificado en la materia. Un personal formado (en sus centros de formación), en todos los temas derivados de los accidentes aéreos. La comunidad aeronáutica en colaboración con el ministerio de justicia debe crear un código de conducta o un manual para el tratamiento de los asuntos derivados de un desastre aéreo, teniendo en cuenta las medidas disciplinarias y sanciones penales para cualquier violación o divulgación de informaciones indebidas, especialmente las ocurridas en los 12 primeros meses establecidos para llevar a cabo la investigación técnica y judicial.

I.2- Se debería crear una comisión en el seno de la OACI con la labor de investigar detalladamente las causas de todos los accidentes aéreos por defectos de construcción, y cuáles son los modelos de aviones que han tenido más accidentes de los que todavía están en activo, con la competencia de ayudar en colaboración con los constructores aeronáuticos, a poner fin a la fabricación de las series conflictivas y llegar a un acuerdo financiero con las compañías aéreas que usan dichas series para un posible intercambio de modelos después de valorar y desmontar los modelos antiguos .

I.3- La creación de un NTSB europeo es posible a pesar de su imposibilidad por el tema de la variación de los ordenamientos jurídicos y judiciales, y por qué no un NTSB en cada región clasificados como oficinas regionales de la OACI. (Se ahorrarían costes, lograr la independencia debida de los órganos de investigación de los accidentes, incidentes aéreos, credibilidad, coordinación y colaboración).

I.4- Las autoridades judiciales y las autoridades técnicas de investigación de los accidentes aéreos no están preparadas en muchísimos estados para llevar a cabo una correcta investigación de los hechos por eso es importante la introducción de las agencias regionales de investigación técnica así como una base jurídica de orientación judicial a nivel regional para la aplicación de las instrucciones judiciales en coordinación con las instrucciones técnicas (protocolo de colaboración regional entre investigadores técnicos regionales y investigadores judiciales).

I.5- La autoridad de la aviación civil necesitaría de la autoridad judicial para el ejercicio de muchas competencias y facultades entre ellas prohibir el vuelo de todos los aparatos del mismo tipo tanto en el territorio donde está llevada la investigación técnica como en otros territorios, la autoridad judicial asimismo tendría necesidad de una colaboración efectiva de la autoridad de la aviación en la investigación de los archivos de las escuelas aeronáuticas, tramites de la renovación de las licencias, etc. Para lograr una colaboración efectiva sería necesario un código de conducta, deontológico para llevar a cabo las dos investigaciones en perfectas condiciones, sin incidencias y controversias algunas, un protocolo que puede abarcar todas las cuestiones relevantes, cuestiones sobre el acceso a los restos de los aparatos, el uso de los mismos, la hoja de ruta entre los expertos nombrados por la justicia y los expertos de la autoridad de investigación técnica (ya como se ha establecido en la legislación francesa en este sentido).

I.6- En muchos casos, el inicio de una investigación judicial (de instrucción), llevó a cambiar el destino de muchas y falsas causas técnicas de los accidentes. Por consiguiente han ayudado a establecer unas verdaderas recomendaciones de seguridad tanto operacional como policial (por citar ejemplos: accidente Habsheim, accidente Airbus de Moscú, informe Utica, y en muchos casos que no han tenido lugar una investigación judicial estricta), lo cual hace necesario establecer el principio de la primacía de la investigación judicial sobre la técnica a pesar de las dificultades que pueden surgir en materia de investigación de los incidentes graves de la aviación civil y

los reproches a la personalidad de los jueces y al conjunto de los sistemas judiciales de los estados en materia penal.

I.7- Es necesario establecer un estatuto sobre el rescate, análisis, custodia, y la puesta en los laboratorios, preferiblemente incluir el uso del video en cada trámite (es decir crear vídeos bajo supervisión de una autoridad en los momentos de rescate, lectura, y a la hora de hacer copias).

I.8- El informe de la comisión de investigación técnica para unos es un acto administrativo, un documento oficial técnico y un recurso jurídico legal en varios países. En España se ha hecho eco en la sentencia de la Audiencia Provincial nº 268/1999, Castellón (sección 1º), de 1 de julio, recurso de apelación nº 352/1997, fundamento de derecho tercero “el informe técnico de aviación civil entiende ésta como causa del siniestro, contenido del mismo, que fue debidamente ratificado por el secretario de la comisión de accidentes en prueba testifical, contestando las preguntas y repreguntas propuestas por los litigantes, entre las cuales manifestó que para la elaboración del informe se realizaron las comprobaciones oportunas y se analizaron los restos de la avioneta accidentada, siendo una de las finalidades a las que atendía averiguar la causa o causas del siniestro. Por ello, a pesar de que el Anexo 13 atribuye a este tipo de informes un objetivo eminentemente técnico tendente a la prevención de accidentes, no existe óbice alguno para que sea aportado al proceso con garantías de contradicción como documento y ratificado su contenido en prueba testifical, surtiendo eficacia probatoria.”

Y para otros siendo un informe técnico debe ser realizado y usado en definitiva para la prevención de los futuros accidentes como único objetivo.

La contradicción o el doble uso deben ser esclarecidos y regulado para poner fin a las múltiples interpretaciones a pesar de la certitud o la no certitud del juez.

II- En relación a la prevención y seguridad aérea:

II.1- Cabe exigir a las instituciones, públicas y privadas intervinientes en la actividad aérea crear departamentos para el fomento de la salud mental y física de sus empleados, o al menos nombrar médicos especializados en medicina aeronáutica.

En resumen hacer efectiva y práctica la experiencia acumulada en materia de medicina aeronáutica, no sólo en la fase de solicitud de licencia, renovación, sino también en la fase de supervisión cotidiana y continuada de todos los agentes intervinientes en la actividad aérea incluidos todo, inclusive los denominados personal

aeronáutico según lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de seguridad aérea, es decir abrir los horizontes de esta especialidad de la medicina como un ramo imprescindible en la actividad aeronáutica, preparar una estrategia universal con el objetivo de crear una carrera de medicina aeronáutica tanto física como psicológica para que los futuros estudiantes desarrollen su actividad en las instituciones implicadas en la actividad no solo aeronáutica sino también marítima y espacial, y no únicamente como expertos al servicio de la justicia, la administración certificadora y los centros de formación del personal aeronáutico.

II.2- Existen miles y miles de revistas, documentos, páginas webs que trabajan en la seguridad aérea, a veces es exagerado e innecesario, tanto en el seno de la OACI como en cada estado. Para una buena gestión de los objetivos de dichas informaciones debe existir una actividad colaboradora y de coordinación para ordenar la información según materias, campos de regulación a nivel nacional, regional, continental y mundial. Averiguadas las webs, revistas (anuales, trimestrales, mensuales, semanales), dedicadas a la aviación civil en general y las de aviación militar, resulta algunas innecesarias, otras perjudiciales; la libertad de expresión, el derecho a la información en relación con los conceptos de prevención, seguridad aérea operacional y policial deben ser limitadas y supervisadas para que juegan el papel de una fuente al servicio de una cultura justa, por otro lado y en términos económicos y medioambientales al reducir publicaciones indebidas, al unir unas con otras del mismo tipo y materia se gana en economía del papel, facilitar la lectura de un pueblo a otro, eficacia, inclusión de la información culminante.

III.3- Para una buena gestión de las actividades aéreas y el logro de la seguridad aérea, varios países con territorios pequeños deben unir sus esfuerzos para reducir los costes y optimizarse en la gestión de los riesgos derivados de la actividad aérea.

III- En relación a los agentes aeronáuticos y sus responsabilidades.

III.1- Mediante una colaboración efectiva entre las organizaciones gubernamentales, eliminar gradualmente las diferencias y variaciones en los sueldos de todos los agentes aeronáuticos (agentes de mantenimiento, control aéreo, pilotos, administrativos y etc.). Todo para acabar con la importación de agentes no cualificados o con falta de experiencia, baratos (según algunos empresarios), subcontratación e inmigración desordenada, del mismo modo es conveniente profundizar en la búsqueda

de una armonía entre la formación de estos agentes y lo que el mercado de trabajo necesita sea a nivel nacional o internacional.

IV- En relación al seguro aéreo

IV.1- La cobertura de los riesgos de aviación por entidades mercantiles que a su vez arriesgan capitales con el único objetivo de obtener beneficios es en sí mismo un riesgo para el buen desarrollo de esta actividad.

IV.2- Como ya se ha observado en relación con las cláusulas AVNs ofrecidas por el organismo AICG (AVIATION INSURANCE CLAUSES GROUP), y para una buena prevención y protección de los riesgos que pueden surgir de la actividad aérea, a parte de las cláusulas obligatorias, uno debe contratar al menos 12 cláusulas o más para alcanzar un todo riesgo.

IV.3 - Cuando se trata de valorar los límites de responsabilidad por cada pasajero en vuelos comerciales está regulado un límite de 250.000 DEG; y por los vuelos no comerciales está regulado un límite de 100.000 DEG, ¿pretende el legislador europeo con esa especificación reducir las primas para las compañías no comerciales? ¿Es que un pasajero en vuelos comerciales tiene mayor valor que otro en vuelos no comerciales?

En último lugar me quedo con la hipótesis señalada anteriormente por Mr. Delgand Gérard, según la que “la normativa de los seguros no parece estar adaptada al ámbito aéreo, y el Derecho Aéreo ignora prácticamente el seguro, no obstante, es todavía más grave que la evolución de la técnica sobrepase en mucho, y a menudo, la de este derecho”. Así lo dice también M. Saint Alary, “el derecho apenas puede seguir las transformaciones de la materia, donde está destinado y obligado a fijar las reglas jurídicas”.

IV.4- Eliminar el fin lucrativo en las operaciones del seguro aéreo, el seguro aéreo debe intervenir de forma social, responsable en base a dar cobertura y servicio a la seguridad aérea, financiar los proyectos dedicados a la prevención y la eliminación de los accidentes aéreos, el pago de los costes de salvamiento, investigación técnica y judicial, limpieza y rescate, traslado de los restos, etc.

IV.5- La variedad y las diferencias en los sistemas que regulan las dos investigaciones, la supremacía de una sobre otra, para el mundo del seguro de la aviación civil o de grandes riesgos es una inquietud jurídica, procesal y actuarial que puede generar muchísimos problemas sobre todo cuando los dictámenes no son firmes

hasta pasado uno largos plazo. Por ello es necesaria una unificación global en el establecimiento de un mismo sistema para llevar a cabo las dos investigaciones, técnica y judicial tanto para los incidentes como los accidentes, en todos los estados miembros de la OACI.

IV.6- Si los acontecimientos del 11 de septiembre han coadyuvado en la exigencia del establecimiento del seguro aéreo por riesgos de guerra, interferencia ilícita, etc. en la legislación europea e internacional, ¿qué acontecimientos necesitaríamos para exigir el establecimiento de la cobertura de otros riesgos?

V- En relación a los Procesos judiciales.

V.1- En relación al derecho internacional privado aéreo no resulta lógico oír o leer que un país es parte de un tratado y ver que existen a su vez cinco o más tratados regulando el mismo asunto dando lugar a confusión y contradicción. Cuando la técnica y los medios usados en la actividad aérea casi están globalizados gracias a la aplicación de las normas de la OACI (el lenguaje entre un controlador aéreo y un piloto se hace efectivo y aplicado en segundos en cualquier lugar del mundo), un juez frente a un tratado que regula una actividad aérea debe respetar procesos y plazos, comunicaciones con los ministerios de exteriores y de justicia para ver si tal norma está en vigor o si su país ha adoptado o ha incluido tal norma en su ordenamiento jurídico... todo esto debe llamar la atención (sin olvidar que los procesos usados en la elaboración de dichos tratados, desde mi punto de vista les falta fundamentos y ajustes), a las comisiones nombradas para la elaboración de los textos internacionales relativos al Derecho Aéreo (según es denominado en la OACI), a efectos de pensar en los próximos trabajos en unificar todos los tratados en un solo código de tratados, tal vez en un tratado único, común y global.

V.2- Referencia a varios accidentes ocurridos en las últimas décadas: las compañías aéreas involucradas en dichos accidentes ofrecieron indemnizaciones millonarias sin que se hubieran establecido las causas del accidente sin que existieran resoluciones judiciales, igualmente los grandes despachos de abogados prometen conseguir importantes cantidades en indemnizaciones todo esto cuestiona la credibilidad de todo el conjunto de la regulación jurídica así como la actividad judicial de los asuntos derivados de los accidentes aéreos. Para todo el conjunto de la sociedad, lo que se consigue de estos métodos es únicamente discriminación, esclavitud, clasificación social y valoración de la vida humana. Desde mi punto de vista es este un tema muy

complicado y debe existir un esfuerzo de todas las autoridades y todos los legisladores con el fin de establecer y conseguir definiciones y soluciones. (Por dar un ejemplo, el legislador estadounidense y para acabar con la agresividad de la intención de aquellos abogados, prohíbe contactar con los familiares de las víctimas en un plazo de 40 días ocurrido el accidente, en su primera regulación el plazo era 30 días, una disposición aplaudida y incluida en el circular de la OACI sobre asistencia a las víctimas, posteriormente se incluye en la legislación europea).

V.3- En materia de indemnizaciones se presentan indicios de una valoración del ser humano, límites etc. En los tratados y contratos del seguro aéreo a pesar de la complejidad del tema, han aparecido y aparecerán indicios de esclavitud y discriminación entre los seres humanos (en un mismo accidente aéreo con pasajeros extranjeros, un juez dicta sentencia indemnizatoria de menos de 20000 euros mientras otro juez en otro país 90000 euros, etc.), esto nos hace reflexionar mucho. Para evitar estos errores, propongo la elaboración de una tabla -como se hace en los accidentes de coches-, con una clasificación de viajeros y para cada uno su indemnización correspondiente. Tal vez no es justa pero ayudaría a las compañías de seguros para valorar su responsabilidad financiera. La tabla debe ser preparada por expertos en la materia y adaptada a los modos de vida cada 2 ó 3 años (o según el índice IPREM), según los cambios en cada lugar del mundo. Es una tarea difícil, pero gracias al trabajo de otras organizaciones especializadas como OPEC, OMC, OMS, OMT, etc. Pienso que es fácil elaborar el borrador de esta tabla con la participación de todos.

V.4- Ante la corrupción de los cuerpos administrativos y judiciales en casi todos los países del mundo es imprescindible crear nuevos tribunales regionales de primera instancia y una corte de apelación mundial para tratar temas relacionados con los accidentes aéreos y las actividades aéreas, y por qué no tratar temas relacionados con actividades marítimas, espaciales y otros.

V.5- Elaborar un código penal aeronáutico estatal así como un código penal internacional aéreo,

V.6- Instar a la Unión Europea mediante la aplicación del Artículo 82 del Tratado del funcionamiento de la Unión europea “la cooperación judicial en materia penal en la UE” ejercer sus competencias para adoptar un código de conducta dirigido a los jueces de instrucción, a la autoridad judicial de investigación, a la fiscalía en materia aeronáutica.

V.7- En el anexo 13 se permite y se recomienda a los Estados (de fabricante, operador, lugar de accidente, nacionalidad de pasajeros, etc.), participar en la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación civil, ¿Por qué en la investigación judicial no podemos nombrar también a aquellos representantes de los estados que participan en la investigación técnica? Es decir, poner límites a la personalidad y la territorialidad de las normas jurídicas de orden público especialmente en la investigación judicial de los accidentes e incidentes de aviación civil.

BIBLIOGRAFÍA

André Henry- Couïannier.

- Éléments créateurs de droit aérien, Paris, 343 p ,1929.
- Elementos Creadores Del Derecho Aéreo, Reus, 1929, 507p.

Marcel le Goff.

- Manuel de Droit Aérien, Droit public, Paris, Dalloz, 1961, P513.
- Manuel de Droit Aérien, Droit Privé, Paris, Dalloz, 1954, P 479.

Tapia Salinas, Luis.

- Derecho aeronáutico, Boch, 2ª edición. Barcelona 1993. 824 p.
- Trabajos de Derecho Aeronáutico, Instituto iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, Colección de estudios jurídicos, Vol. I, Madrid, 1978, 560p.
- La regulación jurídica del transporte aéreo, Ministerio del Aire, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1953, 605P.

Santiago Areal Ludeña.

- El Seguro Aeronáutico: especial referencia a la responsabilidad del fabricante de productos defectuosos, Colex, Madrid 1998, 195p.
- La responsabilidad internacional del transportista aéreo en caso de muerte o lesión de pasajeros: "fórum shopping" y futuro del Convenio de Montreal de 1999 (Análisis jurídico y económico), Estudios de derecho: revista de la universidad de Deusto, Vol. 57, nº1, 2009, P 11-86.
- La responsabilidad del fabricante de aeronaves en los Estados Unidos: estudio de derecho internacional privado, Dykinson, Madrid, 1997, XV487P.
- Comentario a la propuesta de reglamento del Consejo de la Unión Europea relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, Estudios sobre consumo, 1997, Vol.11, nº39, P57-78.
- Actividad aeronáutica: nuevos retos y reflexiones desde un punto de vista multidisciplinar, Vitoria-Gasteiz, 2013, 386P.

Enrique Mapelli López.

- Legislación Aérea, 7ª edición, Madrid, editorial Tecnos, 2001, 1190 p.
- Legislación Aérea, Decima edición, Madrid, Tecnos, 2008, 1752P.
- códigos y leyes de aviación civil de Iberoamérica * instituto de cultura hispánica 1970 (centro de estudios jurídicos hispanoamericanos), 933P.
- Regulación legal de la navegación aérea, Sumaas, 1975, 440P.

Lee S.Kreindler, Blanca I.Rodríguez, Marc S.Molle.

- Aviation Accident law, Matthew Berder, New York, 1998, 730P.
- the terrorist attacks of 11 September 2001: legal liability issues confronting claimants /the congressional response-salvation or frustration, air and space law, Vol. 27, issue 6 page 377-385.
- Blanca I. Rodríguez, Recent developments in aviation liability law, Journal of Air Law and Commerce, Vol.66, Issue 1, page 21-127.

Álvaro Bauza Araujo.

- Principios de Derecho Espacial, Montevideo 1977, 128P.
- Trabajos de derecho Aeronáutico y del espacio, Instituto iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial colección de estudios jurídicos, Vol. III, Madrid, 1981,340P.
- Los seguros en el transporte aéreo, A. Bauza- Montevideo, 1986, 31 P.

Matte, Nicolas Mateesco.

- Droit aérien et Spatial, Montréal, Canada: ICASL, MC Gill University, 580P (en Frances y en Ingles).
- Traité de droit aérien-aéronautique, Institut et Centre de droit aérien et spatial, McGill, Montréal, 1980, 3edi, 844P.

Jacque Naveau.

- Droit aérien européen: les nouvelles règles du jeu, ITA, Paris 1992, 326P.
- Airline alliances: legal aspects and impact on the organization of air transport, ITA, 1999, 63p.

Juglart, Michel de.

-Traité de droit aérien, Tome I, 2^a edi, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1989, 1340P.

-Traité de droit aérien, Tome II, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2^a edi, Paris, 1992, II-928P.

González-Lebrero, Rodolfo A.

-Seguros Aeronáuticos, Comares, Granada 2009, 154p.

-Accidentes de aviación, una gran fuente de variadas responsabilidades, derecho europeo de transportes, revista jurídica y económica, VOL.XXX, nº 4, 1995, P429-447.

Daniel Parada- Vázquez, José.

-La relación jurídica aeronáutica, Cedex, Barcelona 1998, 463P.

-Derecho aeronáutico: aspectos jurídicos administrativos, aeronáuticos, civiles, constitucionales, fiscales, hipotecarios, internacionales, mercantiles, laborales, penales y registrales, 2000, 641P.

Guerrero Lebrón, María Jesús.

-Los Seguros Aéreos: los seguros de aerolíneas y operadores aéreos, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2009, 151p.

-La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros, Tirant lo Blanch, 2005, 483P.

I.H.PH.Diederiks-Verschoor.

-Entretien et réparations des avions problèmes posés par la responsabilité, Vol. VIII, 1983.

-l'assurance des satellites, Vol. X, 1985.

Adsuar, Joaquín C.

-Derecho aéreo: conocimientos teóricos para la licencia de piloto privado, desarrollo del silabus oficial de los requisitos conjuntos de aviación JAR, Paraninfo, 2000, 267P.

-Reglamentación, procedimientos y derecho aéreo, Paraninfo, 1993, 374P.

Poyo- guerrero Sancho, AA.VV:

-Convenios internacionales de aviación civil, Dirección General de Aviación Civil de España, 1986, 249p.

-Convenios internacionales multilaterales de aviación civil: notas y comentarios/ leyes, etc. De transportes, Tadaïr, 1991, 237P.

-Convenios internacionales multilaterales de aviación civil: notas y comentarios/ leyes, etc. De transportes, Tadaïr, 2º edi, 1997, 205P.

-Derecho aéreo, Escuela nacional de aeronáutica, 1986, 228P.

-**Luis Tapia Salinas, Enrique Mapelli**, Ensayo para un diccionario de derecho aeronáutico, Instituto iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, Madrid, 1991,650P.

-**Jean Constantinoff**, le Droit Aérien français et Etranger, Droit interne et Droit international, Paris, 1932, 343P.

-**Jean Blotti**, Les accidents aériens: pour mieux comprendre, librairie de l'université d'Aix en Prevence, 1998, 428p.

-**Grand, R.G**, Aviation: un siècle de conquêtes, Paris digest, le monde, 2003, 440P.

-**Palacin Fernández Julián**, Curso de postgrado en Derecho Aéreo y espacial, Lima-Perú, Comisión interamericana de juristas expertos en derecho aéreo y espacial, 1991-1992, VOL.3, 2117P.

-**Edmond petit**, histoire de l'aviation, Paris, Presse universitaires de France, 1966, 125P, collection que sais-je?

-**Tosi, Jean-Pierre**, responsabilité aérienne, LETEC, Paris, 1978, 353p.

-**Loïc Garde**, le droit aérien, Paris, presse universitaires de France, 1995, 127P.

-**Paul Chauveau**, Droit Aérien, Paris, Juris - classeurs, 1951, 524P.

-Casanova, Daniel, Droit Aérien: procédures du contrôle de la circulation aérienne, Cépaduès, Toulouse 1999, 206P.

-Besnier Yannick, Contrat d'assurance aérienne, police d'assurance ad valorem pour marchandises transportées par voie aérienne, thèse, université de Nantes, 1989, 513P.

-Petitfils Patrick, La responsabilité des services de la navigation aérienne en droit français, thèse, université Aix-Marseille 3, 1990, 462P.

-Courtlandt Canby, Histoire de l'aéronautique, Lausanne, 1962, 120P.

-Casado Iglesias, Emiliano, La responsabilidad por daños a terceros en la navegación aérea: un estudio de su regulación en las legislaciones nacionales y en el derecho internacional, universidad de salamanca 1965, 320P.

-Carlos Salazar González, Accidentes Aéreos: España como protagonista (1928-1969), Craftair, 2001, 269P.

-José Bonet Correa, la responsabilidad en el Derecho Aéreo, consejo superior de investigaciones científicas, junta de estudios económicos jurídicos y sociales, Madrid 1963. 269P.

-Stéphane Bazin, le droit pénal de l'aviation civil, Université Panthéon-Assas (paris II), Thèse, France, 2000, 616P.

-Mario O. Folchi, Eduardo T. Cosentino, Derecho aeronáutico y transporte aéreo, Astrea lavall, Buenos aires, 1977, 404p.

-Rodríguez Carrión, José Luis, Tratado de Derecho Mercantil .T. XLVIII: Derecho de la navegación; Vol. 5º: los seguros marítimos y aéreos, Marcial Pons, Madrid, 2003, 524P.

-Francisco Javier Casado Pérez, historia y tecnología de la exploración espacial, Cockpit Studio, 2002, 450p.

-Ministerio de Fomento, Secretaria General Técnica, Legislación de Aviación Civil (normativa general), Madrid 1999, XXXVI, 2498p, Recopilación por José Carreño Ayarza.

-AA.VV., Código de Seguros, España “Leyes, etc. de seguros “, Tecnos, 2008, 1029p.

-AA.VV. Derecho internacional “textos y otros documentos”, Madrid, 2001,1490P.

-Mercedes Végez, Ángeles Calzada, Código de legislación del seguro, B.O.E, Madrid, 003, 1551P.

-Juan José Ríos Martínez, El contrato de seguro en el transporte aéreo internacional, tesis, Univ. de Madrid, 1960.

-Lloyd’s aviation underwriters association, Standard Policy Forms: Proposal forms and clauses, 2edi. London: Lloyd’s, 1971, 217p.

-Julio Poyo, Guerrero Sancho, Luis A .Conde, Derecho Aéreo: Notas para su estudio, Suministros Aeronáuticos Pilot’s, Madrid 1991, 176P.

-Alexander T. and Bruce D. Chadbourn Wells, Introduction to Aviation Insurance and Risk Management, 3 ed., 2007, 440p.

-Fobe Jean-Michel, Aviation products liability and insurance in the EU, Deventer, 1994, 172P.

-A. Goldman Patricia, NTSB procedures, international Bar Association Committee On Aeronautical Law, Toronto, 3-8 October 1983, Air Law, Vol. IX nº1 1984 p-42.

-Meyer Alanzen, La responsabilité nées a la construction, Revue général de l’air, 1965, 92P.

-Robert Yewdall Jennings, Quelques Aspects du droit international aérien : 1913-2004, Paris: recueil Sirey, Académie de droit international de la Haye, recueil des cours, Vol 75, P75.

-Bogdan Michael, Aircraft accidents in the conflict of Laws, Recueil des cours, Académie de droit international, 1988-I, Vol 208, 168P.

-Wiehe, Guillaume, L'assurance « risque de guerre » des transports maritimes et aériens, thèse mémoire, centre de droit maritime et des transports, université Aix-Marseille III, 2001- 2002.

-Delgrand, Gérard, Assurance du risque aérien en droit français, thèse 1980-1981 Université Paul Cézanne, Aix Marseille III, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien (IFURTA), 406p.

-Jérôme P. Cazade, Les Enquêtes Accidents : analyse des systèmes American, français, et européen, recherche d'une solution communautaire, Mémoire de D.E.S.S, Sep 1995, Université Paul Cézanne, Aix Marseille III, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien (IFURTA), 319 P.

-Claudet Marion, L'assurance Aéronautique, Mémoire de DESS 2001-2002, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien (IFURTA) ,114P.

-Beaudry Pierre, partage de la responsabilité entre le personnel navigant et les services de contrôle de la circulation aérienne, mémoire, Université de Laval canada 1978.

-Bloch Jean Pierre, la responsabilité des services de la circulation aérienne, thèse, Lausanne y Verdon, 1973, 194P.

-Claise. O. A, la regulación jurídica de la investigación de los accidentes de la aviación civil, Revista de la escuela de comando y estado mayor de la fuerza aérea argentino, octubre 1973.

-Bernard Alexandra, Assurances aériens et indemnisations des passagères dans le cadre d'accident aérien, thèse 2001, Université Paul Cézanne, Aix Marseille III, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien (IFURTA).

-Fall Cheikh, L'assurance Aérienne, thèse 1998, Université Paul Cézanne, Aix Marseille III, Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien (IFURTA).

-Fabrice Pradon, La responsabilité Pénale de l'entreprise de transport aérien en cas d'accidents aérien, thèse de 3^o cycle, Université Aix-Marseille 3, 2001 ,362p.

-Henri Matouk, Les Assurances Aériennes, librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1971, 254P.

-Rod D. Margo,

-Aviation insurance, Butterworth, Third edition, London, 2000, 862P.

-Risk management and insurance, Vol. XVII, 1992.

-Salah el din, Adel, Aviation Insurance: practice law and reinsurance, Londres, 1971, 381p.

-Michel De Juglart, Jaqueline Dutheildelar Cocéré (autcord), Droit aérien, Prólogo a la 2^a édition Michel de Juglart, (Librairie Générale de droit et de jurisprudence), Paris: Tardy Querey, 1989, 1340P,

-Peter J.C.Viccars, Aviation Insurance: A Plane Man's Guide, 1^o edition, Witherbys London, 2001, 155P.

-Michel G Folliot; Philippe Bretton, Les relations aériennes internationales, Paris, Pedon, 1985, 568P.

-Cechini, Daniel, Catástrofes aéreas, Buenos Aires, Sudamericana, 2001, 204P.

-Claude Carlier, le match France - Amérique: les débuts de l'aviation, Paris, 2003 376P.

-**G.Renaldi Baccelli**, l'unification internationale du droit aérien : perspectives en matière de responsabilité des transporteurs, exploitants des aéroports et des services de contrôle de la circulation aérienne, 1983, 8Année, Air and Space law, P 3-22.

-**S.Thouveriot**, l'expertise judiciaire en matière aéronautique, R.F.D.A ,231p.

-**AA.VV**, Comisión Nacional de Investigación de Estados Unidos, Extracto del informe final de los atentados terroristas contra Estados Unidos, traducido por AA.VV, Paidós, Barcelona, 2005, 349P.

-**Instituto iberoamericano de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial.**

-**Miguel A. Cejas**, El anexo 13 de OACI, sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación, y su utilización en los procesos judiciales, seminario de investigación de accidentes aéreos, Madrid- octubre 2001,12P.

-**Griselda D.Capaldo**, El derecho aeronáutico en la investigación de accidentes aéreos: perspectivas desde el código aeronáutico argentino y su probable reforma, seminario de investigación de accidentes aéreos, Madrid- octubre 2001, 20P.

-**Francisco Menchén Herreros**, el derecho aeronáutico en la investigación de los accidentes aéreos, seminario de investigación de accidentes aéreos, Madrid- octubre 2001,19P.

-**Francisco Ríos Tejada**, Medicina aeronáutica en la investigación de accidentes aéreos: conceptos generales, seminario de investigación de accidentes aéreos, Madrid- octubre 2001,15P.

-**Ignacio Cabrera Revuelta**, Tratamiento de los fallos en los accidentes de aviación, I Seminario Nacional- responsabilidad civil de producto sector aviación, Madrid, noviembre1996, 41P.

-XIV jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, Lima, 1984, 310P.

- XXI jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, Lisboa, 1991, 111P.
- XXX jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, Málaga, 2000, 333P.
- XXXI jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, Barcelona, 2002, 346P.
- XXX jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, Tomo I, XII- jornadas, santo domingo, 1981, XVIII, jornadas Asunción – Paraguay, 1988, XX jornadas Miami- Estados Unidos, 1990, Madrid 1999.
- XXX jornadas iberoamericanas de derecho aeronáutico y del espacio y de la aviación comercial, Tomo II, XXII- jornadas, Santiago de Chile, 1992, XXIII, jornadas Curaçao (Antillas holandesas), 1993, XXVI jornadas Tegucigalpa (Honduras), 1996, Madrid 1999.
- Seminario de legislación aeronáutica iberoamericana actual, Madrid, junio 2002, 330P.
- Seminario de derecho aeronáutico, Madrid, 2003, 306P.
- Seminario de Especialización en derecho Aeronáutico, Madrid, 2007, 309P.
- Seminario sobre seguridad y transporte aéreo, Madrid, 2009.

ANNALS OF AIR AND SPACE LAW

- Assad Kotaite**, le processus d'élaboration des conventions internationales de droit aérien privé adoptées sous les auspices de l'OACI, *Annals of Air and Space Law*, Vol IV, 1979, P157-169.

- Jacques Rajotte**, vers une clarification de la juridiction de la cour fédérale canadienne en matière de responsabilité civile aérienne, *Annals of Air and Space Law*, Vol.IV, 1979.

- George Paul Sloup**, liability and insurance aspects of the space transportation system under the new section 308 of the national aeronautic and space act, *Annals of Air and Space Law*, Vol. IV, 1979.

- Martian Niciu**, le droit cosmique : un droit de la paix et de la coopération internationale (la doctrine roumaine de droit cosmique), *Annals of Air and Space Law* Vol .V, 1980.

-Jeans - Louis Magdelenat, spacecraft insurance, *Annals of Air and Space Law*, Vol. VII, 1982.

-Eugene Pépin, les origines du comité juridique et du bureau juridique de l'OACI, Vol. X 1985, P 177-190.

-Francis Shubert:

-Air Traffic control : a time for change / éléments en faveur d'une révision de la réglementation aérienne, Vol XVIII, n°1, 1993, Parte I, P 257-264.

-élément en faveur d'une révision de la réglementation internationale en matière de contrôle de la circulation aérienne, Vol. XVIII, N°1, 1993, P 265-273.

-Seti K. Hamalian, liability of the limited states government in cases of air traffic controller negligence, Vol. XI, 1986.

-Louis Haeck, le droit international et le terrorisme aérien, Vol XIII, 1988.

-Michel G. Bourély, Une initiative de l'agence spatiale européenne la création du centre européen de recherche en droit de l'espace, Vol XIV, 1989.

-Werner Guldemann, some legal aspects of accident investigations, Vol. XV, 1990.

-Michel Bourély, quelques réflexions au sujet des législations spatiales nationales, Vol XVI, 1991.

-Francis Schubert, Dan M. Fiorita, the international framework of aircraft accidents investigation: contemporary issues, Vol. XIX, 1994, Parte 1.

- **George N. Tompkins and Andrew J. Harakas**, ICAO and Aviation Accident investigation: lessons to be learned from the Korean airlines 007 investigation, Vol. XIX, 1994, Part II.

LISTS OF THESIS COMPLETED AND APPROVED EN MC GILL

-Durand Robert, aircraft accident investigation: the need for a stronger international regime, 1993-1994.

-Fobe Jean Michel, insurance of the liability of aerospace products manufacturers in the EEC, 1993-1994.

-Gongora, Luis Jorge, aviation Insurance, 1999.

-Warriner Vanessa, La responsabilité des contrôleurs aériens dans les systèmes American et français, novembre 2000, 102P.

-Jean-Claude Boetsch, Crash de Habsheim “ une affaire d’état”, Bentzinger, 1998, 264P.

-Académie National de l’Air et de l’Espace, la sécurité aérienne “ aspects juridique et financier” 7 ème Coloque international, A.pédone, Toulouse, 19-20 Mars 1997.

-Georges D.Kyriakopoulos, La sécurité de l’aviation civile en droit international publique, Athènes. Bruxelles, 1999, 542P.

-Jérôme Schimpff, L’impact de la déréglementation sur la sécurité aérienne, Mémoire pour le DESS transport aérien, Université de droit et des sciences D’Aix-Marseille, institut Universitaire et de recherche du transport Aérien, Octobre1996, 67P.

-Bustos Moreno, Yolanda B, La responsabilidad civil en la navegación aérea: los daños a terceros, Dykinson, 2003, 588P.

-Marcos Gómez puente, Derecho Administrativo Aeronáutico « Régimen de la Aviation y el transporte aéreo », IUSTEL, Fundación AENA, 2006, 865p.

-José Luis Gabaldon García, La responsabilidad del estado en la actividad aeronáutica, Seminario sobre derecho aeronáutico, instituto francisco de victoria, Universidad Carlos III de Madrid, Getafe, Mayo, 1998, 19P.

-Seguro de aviación, Condiciones generales, Mapfre Industrial, Madrid 2002, 18P.

Revue française de droit aérien, Doctrine, législation, jurisprudence, bibliographie :

-R.H.Mankiewicz, Terrorisme aérien et responsabilité civile du transporteur aérien « Note sur la jurisprudence américaine », 31 année, n°4, octobre- décembre, 1977, 1-6P.

-Bernard Pestel, Le commandant de bord et la sûreté, 51 année, Vol.201, n° 1, janvier-mars 1997, 5-14P.

-M. Gérard de Cugnac, Réflexions sur les tribulations de la responsabilité civile des transporteurs aériens vis-à-vis des passagers transportés vues par un acteur de l'assurance aviation, ou plus prosaïquement illustration juridico-aéronautique du proverbe « qui trop embrasse mal étroit », 51 année, Vol.201, n° 1, janvier- mars 1997, 117-128P.

-Cyril Bourayne, Accident aériens et maritimes vers une responsabilité désincarnée ?, 49année, Vol.199, n°3, juillet-septembre1996, 341-351P.

-M. Raymond A.Farhat, le droit international et libanais face au terrorisme aérien, 49année, Vol.197, n°1, septembre-décembre 1996, 5-13P.

-Jean-Marc Bardy, les responsabilités pénales des personnes morales et ses liens avec les responsabilités individuelles, 49année, Vol.198, n°2, 1996, 183-192P.

-Peter Martin, la responsabilité pénale des personnes morales pour homicide causé par l'action ou l'omission de leurs préposés, 49année, Vol.198, n°2, 1996, 193-198P.

-Marcel Duvent, Assurances et atteintes à la sûreté de l'aviation civile, 32 année, n°1, janvier- mars 1978, 56-62P.

-Robert Esperou, Accords- Désaccords 1939-1999 (Soixante ans de relations aériennes franco-américaines), 53année, Vol.210- n°2, avril-juin 1999, 117-135P.

-Michel G.folliot, la modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur « la conférence internationale de Montréal, 10-28-1999 » 53année, Vol.212-n°4, Octobre-décembre1999, 409-437P.

-François Guichard, la mise en danger des personnes, 49année, Vol.198-n°2-avril-juin1996, 155-160P.

-Colm Mannin, la mise en danger d'autrui en aéronautique. À qui profite le délit ? 49année, Vol.198-n°2-avril-juin1996, 161-165P.

-Cyril Lepine, la mise en danger délibérée d'autrui, 49année, Vol.198-n°2-avril-juin1996, 167-171P.

-Anne d'Hauteville, La mise en danger des personnes, 49année, Vol.198-n°2-avril-juin1996, 173-177P.

-Martine Lombard, Rapport de synthèse : Incidences de l'évolution du droit pénal français sur les activités aéronautiques, 49année, Vol.198-n°2-avril-juin1996, 207-214P.

-Edmond Braure, Le cadre juridique international de la sûreté du transport aérien, 52 année, Vol.207-n°3-juillet-septembre 1998, 273-289P.

-Roderick Van Dam, Eurocontrol-Quo vadis? 54année, Vol.215-n°3-juillet-septembre2000, 159-179P.

-Michel Dupont-Elleay, Lauric Baby, L'aéronef, le terrorisme et le droit, 55année, Vol.220-n°4-octobre-décembre 2001, 391-416P.

Revue technique de l'institut français de navigation (aérienne, maritime, spatiale, terrestre) :

-Olivier Carel, sécurité contre sûreté, Vol.48, n°189, janvier 2000.

-Odile Saugues, M. François Gonnot, Sécurité du transport aérien de voyageurs, Mission parlementaire d'information, Vol.52, n°208, octobre2004.

AIR and COSMOS/ AVIATION MAGAZINE INTERNATIONAL :

-Thierry Dubois, un projet de loi pour les enquêtes accidents « le texte donne des garanties aux enquêteurs techniques et précise leur relation avec la justice », n°1689, février 1999, p18.

-Jean Dupont, Yann Cochenec, Concorde un an après la catastrophe, n°1805, juillet 2001, P16-19.

-Matthieu Quiret, les attentas-suicides exigent une escalade de la sûreté aérienne, n°1810, septembre 2001, P16-17.

-François Blanc, la formation des pilotes européens remise en question, n°1900, juillet 2003, P56-57.

GAZETTE DU PALAIS, ESPECIAL GAZETTE DES TRANSPORTS

-Jurisprudence, Accident d'Habsheim, cour d'appel de Colmar, 121 années, n° 136 à 137, Mai2001, P17-52. Suite dans le n° 166 à 167, 121 année, vendredi 15, samedi 16 juin 2001, P6-15p.

-Jurisprudence, accident de Katmandou, cour d'appel de Toulouse, 121 années, n° 136 à 137, Mai 2001, 700-718P.

-Jurisprudence, accident de venette, cour d'appel d'Amiens, 121 années, n° 136 à 137, Mai 2001, 723-732P.

-Doctrine, Laurence Rahmil, À propos de deux décisions de la cour suprême des États-Unis sur l'indemnisation de victimes d'une catastrophe aérienne survenue en haute mer, mercredi16, jeudi 17 Mai 2001, P 708-711.

Annuaire français de droit international :

-Jacqueline Dutheil de la Rochère, L'affaire de l'accident du Boeing 747 de Korean Airlines, 1983, P749-772.

-Jean Chappez, Questions d'interprétation et d'application de la convention de Montréal de 1971 résultant de l'incident aérien de Lockerbie, XXXVIII, 1992, P468-479.

-Geneviève Guyomar, L'ordonnance du 13 Décembre 1989 dans l'affaire de l'incident aérien du 3 juillet 1989 « Iran C. Etats-Unis », XXXVI, 1990, P390-394.

Revue General de L'air

-Paul de la Pradelle, les sinistres du Bourget- Goussainville, « réflexions sur l'accident du 3 juin 1973 », n°2-1973, P151-156.

-Michel Pourcelet, A propos d'un accident d'avion : la diversité des solutions données par les tribunaux, n°-1973, P211-215.

-Jacob Sundberg, les détournements d'avions, L'affaire Tsironis, n°4, 1973, P369-379.

-Cour D'appel de paris, liste des experts judiciaires, année 2003, 229P.

-Direction Générale de L'Aviation Civile, Recueil des Arrêtés, Décisions, Instructions et Circulaires, RADIC, 2005.

-Paul-Louis Arslanian, L'enquête- Accident : un outil de sécurité pour l'aviation, Colloque « les accidents aéronautiques et spatiaux : investigation, responsabilité, réparations des dommages », Paris, 17-18Mai 1994, P37-59.

-Colm Mannin, quelques évolutions actuelles dans le domaine de la responsabilité relative aux accidents aériens : perspectives du constructeur aéronautique, Colloque « les accidents aéronautiques et spatiaux : investigation, responsabilité, réparations des dommages », Paris, 17-18Mai 1994, P6168.

-**Georges Estibal**, Accidents aéronautiques et spatiaux : les obligations du constructeur de satellites, Colloque « les accidents aéronautiques et spatiaux : investigation, responsabilité, réparations des dommages », Paris, 17-18Mai 1994, P69-SS.

-**Philippe Hennequin**, Les cadres internationaux et nationaux des enquêtes sur les accidents et incident aériens, Colloque « les accidents aéronautiques et spatiaux : investigation, responsabilité, réparations des dommages », Paris, 17-18Mai 1994, P127-130.

-**Darmau Christian**, Recherche de la coopération pour la constatation des accidents aériens, Colloque « les accidents aéronautiques et spatiaux : investigation, responsabilité, réparations des dommages », Paris, 17-18Mai 1994, P131-138.

-**Raymond Auffray**, l'expertise Judiciaire, Colloque « les accidents aéronautiques et spatiaux : investigation, responsabilité, réparations des dommages », Paris, 17-18Mai 1994, P145-148.

-**Vincent Fave**, l'expertise pour les assurances, Colloque « les accidents aéronautiques et spatiaux : investigation, responsabilité, réparations des dommages », Paris, 17-18Mai 1994, P149-154.

-**Fernand Garnault**, une solution alternative : l'arbitrage spécialisé, Colloque « les accidents aéronautiques et spatiaux : investigation, responsabilité, réparations des dommages », Paris, 17-18Mai 1994, P 197-230.

-**Manuel Botana Agra**, la eliminación de la responsabilidad del transportista aéreo comunitario por daños a los pasajeros en caso de accidente: un estudio del reglamento 2027/1997, Marcial Pons, Madrid, 2000, P78-93.

-**Xavier Latour (coord.)**, la sécurité et la sûreté des transports aériens, Collection droit de la sécurité et de la défense, L'harmattan, Paris, 2004,213p.

-Monfort Ferrero, María Jesús, El contrato de transporte aéreo de pasajeros: la responsabilidad del transportista por los equipajes, actualidad jurídica Aranzadi, Enero 2000, P 1-6.

-**Cordero Torres**, responsabilidad de la administración por funcionamiento anormal del servicio público, consistente en la negligencia en el cumplimiento de los deberes de policía, inspección y ejecución en materia de navegación aérea, revista de derecho administrativo, 1974, nº2, jul-sep, P319-323.

-**Ugarte Romano, Luis**, tratado de derecho aeronáutico, Ugarte y asociados, 2000, 581P.

-**Álvarez Cabañez, Cosme S**, tratado de seguridad en la operación de aeronaves, 1997, 326P.

-**Wells Alexander T**, introduction to Aviation insurance and risk management, 2º edi, Malabar, Florida, 2000, XI 442P.

-**Varela llanos Fernando**, Seguro de Aviación, 2º edi., Madrid, Mapfre, 1976, 207P.

-**Robert Gravelin**, l'assurance et les conventions internationales sur la responsabilité civile aérienne, paris, librairie générale de droit et de jurisprudence, 1939, 226P.

-**Navarrete Barrueto Jaime**, la limitación de la responsabilidad en el convenio de roma de 7 de octubre de 1952, relativo a daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie, tesis doctoral (inérita), universidad de Madrid, facultad de derecho, abril, 1963,117P,

-**Prensa de COPAC**, respeto y sentido de la responsabilidad, AVIADOR, nº 48, sep.-oct. 2008, P 5-7.

-**Manuel Chamorro González**, investigar a favor de la seguridad aérea, AVIADOR, nº 48, sep.- oct. 2008, P 8- 10.

-**El COPAC** denuncia la filtración del borrador del informe preliminar del accidente, AVIADOR, nº 48, sep.- oct. 2008, P 11.

-**Alberto García**, MD-82: avión tristemente famoso, AVIADOR, nº 48, sep.- oct. 2008, P 14-16.

-**María luz Novis, salvador tomas**, cuando los pilotos se enfrentan a un accidente: como volver a la vida normal y poner nombre a los sentimientos, AVIADOR, nº 48, sep.- oct. 2008, P 1719.

-**Francisco Cruz**, demasiados accidentes con el mismo patrón, AVIADOR, nº 45, marzo- abril 2008, P28-34.

-**Salvador Tomas Rubio**, Psicología de la aviación: un camino por recorrer, AVIADOR, Nº 47, julio 2008, P 48-50.

-**Ricardo Huercio**, Cuadernos sobre cultura de seguridad aplicada (IV), AVIADOR, nº 45, marzo- abril 2008, P 35-37.

-**Gary Abe**, plan de asistencia coordinada para ayudar a las familias de víctimas de accidentes, OACI, VOL 55, Nº 1, Enero/ febrero 2000, P 4-6.

-**Steve Corrie**, la reunión AIG reforzará las especificaciones técnicas, OACI, VOL46, nº10, Octubre 1991, P 4-5.

-**Michael B.Jennison**, las transferencias bilaterales del control de la seguridad beneficiarán a todos los estados, OACI, VOL48, nº4, Mayo 1993, P 16-17.

-**S.J.Corrie**, Programa para ocuparse del problema que plantean los accidentes CFIT y del equipo GPWS, OACI, VO48, nº9, Noviembre 1993, P 7-9.

-**James P.Stewart**, El método de sistemas para gestión de riesgos concentra los recursos en los peligros más graves, OACI, VO48, nº9, Noviembre 1993, P 1213.

-Caj. Frostell, La investigación del KE 007 llevada a buen término gracias al espíritu de cooperación, OACI, VO48, nº9, Noviembre 1993, P 14-18.

-Dr. Ludwig Weber, Proyecto de convenio para consolidar y modernizar elementos del sistema de Varsovia, OACI, VOL52, nº8, OCT 1997, P 5-7.

-Benoît M. Verhaegen, Un instrumento jurídico permite transferir responsabilidades de seguridad entre estados, OACI, VOL52, nº8, OCT 1997, P 15-18 y 30.

-Colín Torkington.

-La cooperación es crucial para el éxito de los programas de inspección de las aeronaves con muchos años de servicio, OACI, VOL 45, nº11, Noviembre 1990, P 15-21.

-Situación de ciertos instrumentos internacionales de derecho aeronáutico, OACI, VOL 58, nº6, 2003, P 27-30.

-Especial: el camino del accidente, ¿Por qué se repiten los accidentes?, Mach82, nº 142, junio 2009, P 25-30.

-Especial: el camino del accidente, El proceso judicial: un callejón sin salida, Mach82, nº142, junio2009, P32-34.

-Menéndez Menendez, Adolfo, Régimen jurídico del transporte aéreo, Civitas, 2005, 707P.

-Paz Martín, Jesús de, La Responsabilidad en el transporte aéreo internacional: de Varsovia(1929) a Montreal (1999), Marcial Pons, 2006, 441P.

-Litvine, Max, Moury, Armand, Droit aérien : notions de droit belge et de droit international, Emile Bruylant, 1970, 363P.

-Hors y Baus, Pedro, Tratado de los seguros de transportes marítimos, terrestres, de valores y aéreos: según la historia, los tratadistas nacionales y extranjeros, el derecho y la jurisprudencia, Gustavo Gili, 1965, 939P.

-Peláez, Manuel J., Historia del derecho de la navegación: Trabajos de teoría e historia de derecho marítimo y de derecho aeronáutico, Archivo de la Biblioteca Ferrán Valls I Taberner, 1994, 799 p.

-Rueda Valdivia, Ricardo, La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea, Comares, 2002, 303P.

-Quintana Carlo, Ignacio, La responsabilidad del transportista aéreo por daños a los pasajeros, Universidad de Salamanca, 1977, 392P.

-Petit Lavall, María Victoria, Los acuerdos entre compañías aéreas en la normativa comunitaria liberalizadora del sector aéreo, Tirant lo Blanch, 2000, 270P.

-Górriz, Carlos, La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías: (Carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal), Real Colegio de España En Bolonia, 2001, 966P.

-Pulido Begines, Juan Luis, Las averías y los accidentes de la navegación marítima y aérea, Marcial Pons, 2003, 394P.

-Aviation Insurance Practice, Londres: CII, tuition servise, study course, IC 332.

-Aviation Underwriting, Londres: CII, tuition service - study course; 75b.

Páginas web por orden alfabético.

<http://www.aaib.gov.uk>

<http://www.acac.org.ma>

<http://www.aconline.org>

<http://www.aci.aero>

<http://www.aerobib.aero.upm.es>

<http://www.aerosociety.com>

<http://www.aicg.co.uk>

<http://www.aida.org.uk>

<http://www.aida.org.uk>

<http://www.aida.org.uk>

<http://www.airclaims.com>

<http://www.air-cosmos.com>

<http://www.air-cosmos.com>

<http://www.aircraftbuilders.com>

<http://www.amlin.com>

<http://www.aon.com>

<http://www.aopa.org>
<http://www.apref.org>
<http://www.argusdelassurance.com>
<http://www.arias.org.uk>
<http://www.asda-svlr.ch>
<http://www.asma.org>
<http://www.assuralia.be>
<http://www.assur-londres.com>
<http://www.atrrium-uw.com>
<http://www.aviabel.be>
<http://www.aviation.verspieren.com>
<http://www.Aviation-safety.net>
<http://www.easa.eu.int>
<http://www.eiopa.europa.eu>
<http://www.idest-paris.org>
<http://www.enm-justice.fr>
<http://www.eraa.org>
<http://www.axa-corporatesolutions.com>
<http://www.bea.aero>
<http://www.bfu-web.de>
<http://www.biba.org.uk>
<http://www.bila.org.uk>
<http://www.bmsgroup.com>
<http://www.boe.es>
<http://www.bst.gc.ca>
<http://www.bureauveritas.fr>
<http://www.caa.co.uk>
<http://www.cathedralcapital.com>
<http://www.catlin.com>
<http://www.ccr.fr>
<http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr>
<http://www.cea.eu>
<http://www.cefarea.com>
<http://www.chubb.com>
<http://www.ciab.com>
<http://www.cii.co.uk>
<http://www.claimscouncil.org>
<http://www.conseil-etat.fr>
<http://www.coopergay.com>
<http://www.dac.public.lu>
<http://www.delvag.de>
<http://www.developpement-durable.gouv.fr>
<http://www.easa.europa.eu>
<http://www.ec.europa.eu/transport>
<http://www.ecac-ceac.org>
<http://www.mobilit.fgov.be>
<http://www.munichre.com>
<http://www.idit.asso.fr>
<http://www.idit.asso.fr>
<http://www.ifairworthy.com>
<http://www.esa.int>
<http://www.eur-lex.europa.eu>
<http://www.eurocontrol.int>
<http://www.europa.eu.net>
<http://www.everestregroup.com>
<http://www.faa.gov>
<http://www.fai.org>
<http://www.ffsa.fr>
<http://www.fideseguros.com>
<http://www.flightsafety.org>
<http://www.foil.org.uk>
http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/organos_colegiados/ciaiac
<http://www.gareat.com>
<http://www.global-aero.com>
<http://www.gpdoc.com>
<http://www.guycarp.com>

<http://www.hannover-re.com>
<http://www.hcc.com>
<http://www.hiscox.com>
<http://www.iaifa.org>
<http://www.iaisweb.org>
<http://www.iasiu.org>
<http://www.iata.org>
<http://www.icam.es>
<http://www.icao.org>
<http://www.iccwbo.org>
<http://www.iccwbo.org>
<http://www.icj-cij.org>
<http://www.sqdi.org>
<http://www.nkfrance.com>
<http://www.nts.gov>
<http://www.ifalpa.org>
<http://www.ifatca.org>
<http://www.ila-hq.org>
<http://www.ila-hq.org>
<http://www.instibaerospa.org>
<http://www.intlaviationstandards.org>
<http://www.isasi.org>
<http://www.itsasafety.org>
<http://www.iua.co.uk>
<http://www.iuai.org>
<http://www.jaato.com>
<http://www.jltgroup.com>
<http://www.journal-officiel.gouv.fr>
<http://www.kilngroup.com>
<http://www.la-reunion-aerienne.com>
<http://www.law.cornell.edu>
<http://www.legifrance.gouv.fr>
<http://www.legifrance.gouv.fr>
<http://www.legislation.gov.uk>
<http://www.lex-aero.com>
<http://www.lex-aero.com>
<http://www.libertysyndicates.com>
<http://www.lloyds.com>
<http://www.lmalloyds.com>
<http://www.lois.justice.gc.ca>
<http://www.mapfre.com>
<http://www.mcgill.ca>
<http://www.mcgill.ca/iasl>
<http://www.mfom.es>
<http://www.space.gc.ca>
<http://www.spacelaw.olemiss.edu>
<http://www.sqdi.org>
<http://www.starr-tech.com>
<http://www.sudoc.abes.fr>
<http://www.odysseyre.com>
<http://www.partnerre.com>
<http://www.qbe.com.au>
<http://www.seguridadaerea.gob.es>
<http://www.senasa.es>
<http://www.siriusgroup.com>
<http://www.sita.aero>
<http://www.swissre.com>
<http://www.tbs-sct.gc.ca>
<http://www.transre.com>
<http://www.uc3m.es>
<http://www.unoosa.org>
<http://www.usau.com>
<http://www.verspieren.com>
<http://www.wfii.net>
<http://www.xlre.com>
<http://www.fenvac.com>

