



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 20.12.1995

**COM(95) 724 final**  
95/0359 (SYN)

Propuesta de

**REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO**

relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente

(presentada por la Comisión)



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### A. ANTECEDENTES

1. La responsabilidad civil de las compañías aéreas en caso de accidente sobrevenido en viaje internacional está regida en lo fundamental por el Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional -en el que son Partes Contratantes todos los Estados miembros, aunque no la Comunidad- y por otros instrumentos que, juntamente con aquél, reciben el nombre de Sistema de Varsovia<sup>(1)</sup>. El Convenio de Varsovia fue elaborado por la comunidad mundial del transporte aéreo para establecer un sistema de reglas y normas en materia de transporte aéreo de pasajeros y, en particular, de responsabilidad con respecto a pasajeros y carga en caso de accidente, pérdida de equipajes o retrasos en el transporte internacional, limitando al mismo tiempo los costes para las compañías aéreas. Entre otras cosas incluye una disposición fundamental: se presume que la compañía es responsable (art. 17), pero esa responsabilidad se limita en general a 10 000 dólares (art. 22). Sin embargo, el pasajero y la compañía pueden acordar mediante contrato un límite de responsabilidad más alto (apartado 1 del artículo 22). El Convenio permite a la compañía defenderse de cualquier reclamación si demuestra que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño, en cuyo caso no será considerada responsable (apartado 1 del artículo 22). Además, se permite a la compañía pagar una indemnización inferior si demuestra negligencia por parte de la persona que sufre las lesiones (art. 21). Por último, el artículo 25 prohíbe a la compañía acogerse a cláusulas de limitación o exclusión de responsabilidad en caso de ser ella o sus empleados culpables de actuación dolosa.
2. El Convenio de Varsovia ha gozado de amplia aceptación porque es un intento viable de eliminar o al menos reducir los problemas derivados de la coexistencia de diferentes leyes y jurisdicciones introduciendo una normativa uniforme de alcance internacional. Sin embargo, hoy se suele admitir que el Convenio no cumple ya sus objetivos en términos económicos. Los límites de responsabilidad fijados por el Sistema de Varsovia son demasiado bajos para los actuales niveles económicos y el mercado de la aviación civil.
3. En el marco del Sistema de Varsovia se ha intentado varias veces incrementar estos límites, pero tales intentos no han dado resultado porque las enmiendas correspondientes no han recibido un número suficiente de ratificaciones. Además, el Sistema adolece de la falta de un mecanismo automático de adaptación que tenga en cuenta los efectos de la inflación y la evolución de las rentas reales.

---

<sup>(1)</sup> Además del Convenio de Varsovia original, los demás instrumentos son el Protocolo de la Haya de 1955 y el Convenio de Guadalajara de 1961. Otros instrumentos relacionados con el Sistema, pero que todavía no han entrado en vigor por haberlos ratificado un número insuficiente de países, son: el Protocolo de la Ciudad de Guatemala, de 1971, y los cuatro protocolos firmados en Montreal en 1975. También hay que citar el Acuerdo intercompañías de Montreal (MIA), un acuerdo "voluntario" entre compañías aéreas para incorporar determinadas condiciones a sus contratos de transporte.

4. La única posibilidad que existe actualmente para que una víctima o familiar perciba indemnizaciones superiores a los límites de Varsovia es demostrar que la compañía incurrió en actuación dolosa. Sin embargo, esta iniciativa genera pleitos largos y costosos tanto para el pasajero como para la compañía, que es la que termina soportando los costes de este complejo sistema. Todo ello va en perjuicio de los objetivos generales de la política de transporte aéreo.
5. Se ha intentado también actualizar los límites de las indemnizaciones fuera del marco del Sistema de Varsovia. En 1966, el Convenio de Varsovia se complementó con un acuerdo "voluntario" entre compañías que se impuso a todas las compañías aéreas con destino, origen o escala prevista en los Estados Unidos. Este denominado Acuerdo de Montreal elevaba el límite de las indemnizaciones a pasajeros en caso de muerte o lesiones a 75.000 dólares de EE.UU., e introducía otro elemento importante: las compañías renunciaban al derecho de defensa otorgado en virtud del apartado 1 del artículo 20 del Convenio de Varsovia, lo que equivale a un sistema de responsabilidad objetiva. El 20 de noviembre de 1992, mediante un contrato especial que se incorpora a las condiciones de transporte y las tarifas, las compañías aéreas japonesas decidieron eliminar todo límite de responsabilidad en el transporte internacional según criterios de responsabilidad objetiva en caso de reclamaciones no superiores a 100.000 DEG (aproximadamente 119.600 ecus). En el Reino Unido, el Reglamento de licencias de compañías aéreas 1992 SI 1992/2992 dispone que el transportista con licencia de explotación válida expedida por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido debe concluir un contrato especial por 100.000 DEG con los pasajeros transportados en régimen de remuneración o arrendamiento. Conviene señalar también que, con la aprobación de la Ley 274 de 7 de julio de 1988, en Italia se obliga a las compañías aéreas que prestan servicio a un destino italiano a suscribir contratos especiales por ese mismo importe. En los últimos años la mayoría de los países europeos ha establecido límites de responsabilidad más altos que los prescritos en el Protocolo de La Haya (véase el anexo I) en sus vuelos nacionales y los vuelos internacionales de sus compañías nacionales.

## **B ACTUACIÓN COMUNITARIA**

6. El tercer paquete de aviación ha creado un mercado interior del transporte aéreo cuyas normas de explotación de servicios aéreos nacionales e internacionales se han armonizado en gran medida. Las normas sobre el carácter y los límites de la responsabilidad civil de las compañías aéreas en caso de muerte o lesiones de los pasajeros son un elemento esencial de las condiciones del contrato de transporte. La legislación aérea comunitaria (artículo 7 del Reglamento (CE) n° 2407/92) introducida con el tercer paquete de liberalización, obliga también a las compañías aéreas a contratar seguros que cubran su responsabilidad en caso de accidente. Sin embargo, el Reglamento no establece la manera en que debe cumplirse dicha disposición. Dado que, como se ha indicado anteriormente, los Estados miembros han tomado medidas serias para elevar los límites de Varsovia y, en algunos casos, incluso para modificar la propia naturaleza jurídica de la responsabilidad, lo que conduce a una modificación de las condiciones del contrato de transporte, y puesto que siguen existiendo diferencias entre las normas sobre responsabilidad en función de si el transporte es nacional o internacional, la situación amenaza evidentemente con fragmentar el actual mercado interior de la aviación civil.

7. Por otra parte, uno de los factores más importantes de todo modo de transporte y, por tanto, del transporte aéreo, es la seguridad y calidad del servicio. Es imposible negar que existe un vínculo necesario entre la seguridad y la responsabilidad. Los exiguos límites fijados por el Convenio de Varsovia eran un intento de proteger una industria joven cuyos factores de riesgo eran en buena medida desconocidos y, en consecuencia, se consideraban altos. En semejante clima interesaba reducir lo más posible la responsabilidad económica de la compañía, incluso en perjuicio del pasajero. Actualmente la situación del sector de la aviación es totalmente distinta, y el transporte aéreo se considera el más seguro de todos. Esta imagen de servicio seguro y de calidad se contradice con un sistema en el que se trata al pasajero como a alguien que decide correr un riesgo, lo que justifica el bajo nivel de indemnizaciones en caso de muerte o lesiones. Además, la obligación de demostrar actuación dolosa para recibir indemnizaciones superiores a los límites de Varsovia a menudo daña gravemente la imagen de la aviación como el modo de transporte más seguro. La finalidad de la política comunitaria de transporte aéreo es lograr, no sólo que este modo de transporte siga siendo el más seguro, sino también que sea percibido como tal. En consecuencia, la responsabilidad y las indemnizaciones deben ser objeto de una legislación acorde con lo que es actualmente este sector.
8. Con el mercado interior del transporte aéreo se pretende también tener en cuenta las necesidades del usuario de este modo de transporte. Los bajos límites vigentes resultan inadecuados e insatisfactorios para el pasajero víctima de un accidente aéreo o para sus familiares. Por otra parte, el hecho de que el pasajero tenga que probar la actuación dolosa de la compañía para ser indemnizado por encima de los límites del Convenio de Varsovia hace que los acuerdos finales sean menos previsibles, más costosos y consuman más tiempo. Además, la complejidad del sistema (distintas cuantías de límites vigentes, diferentes obligaciones según las legislaciones nacionales) hace que el pasajero esté mal informado o desconozca el régimen que le es aplicable. Conviene recordar que el "Aviso" que figura en los billetes no informa al pasajero de los límites concretos que se aplican a ese viaje específico. Aunque, evidentemente, existe la posibilidad de que el pasajero se asegure él mismo, la confusión actual no brinda los elementos de juicio necesarios para tomar una decisión correcta con respecto a qué tipo de seguro suscribir. En suma, no sólo los pasajeros y sus familiares están insuficientemente protegidos con los actuales límites, sino que también tienen que afrontar situaciones de incertidumbre y falta de transparencia cuando pretenden recibir indemnizaciones superiores al límite establecido. Ahora bien, el artículo 129 A del Tratado establece que la Comunidad debe contribuir a un mayor nivel de protección de los consumidores. Esta propuesta corresponde a dicho compromiso.
9. En conclusión, la cuestión de la responsabilidad es un importante factor en el transporte aéreo.
10. En este contexto de bajos límites de responsabilidad y riesgos, no sólo para la unidad del mercado interior de la aviación, sino también para la protección de los usuarios del transporte aéreo, la Comisión llegó a la conclusión de que era necesario reconsiderar radicalmente la actual situación. Con este objetivo, en 1989 encargó un estudio<sup>(2)</sup> exhaustivo sobre ratificaciones, normativas y prácticas en materia de responsabilidad de las compañías aéreas tanto en los Estados miembros de la CE como en otros países. Los resultados de dichos análisis condujeron a la elaboración, en marzo de 1991, del estudio "Possibilities of

---

(2) "La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers et des expéditeurs de marchandises", J. Naveau, junio de 1989, actualizado en septiembre de 1989.

Community action to harmonise limits of passenger liability and increase the amounts of compensation for international accidents victims in air transport”<sup>(3)</sup>. Basándose en las conclusiones del informe, la Comisión publicó un documento de consulta con el título “Passenger liability in aircraft accidents - Warsaw Convention and Internal Market requirements”<sup>(4)</sup>. Este documento 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 y pretendía fomentar el debate sobre cómo llevar esto a la práctica del mejor modo posible en el marco de la Unión Europea. Distintas entidades y organismos interesados comunicaron sus observaciones a la Comisión. En su opinión, es urgente elevar los límites de las indemnizaciones hasta cantidades situadas entre 300.000 DEG y 500.000 DEG (entre 358.800 ecus y 598.000 ecus), y dichos límites deben actualizarse periódicamente en función de los índices de inflación. Ahora bien, los límites incrementados deben aplicarse a todo el transporte aéreo con origen o destino en la Comunidad o que se realice en su interior, y esto con independencia de la nacionalidad de la compañía aérea. En lo tocante a los métodos, las opiniones estaban divididas entre quienes preferían la vía de la reglamentación -por ejemplo, la obligatoriedad de contratar un seguro para obtener una licencia de explotación- y los que optaban por un acuerdo intercompañías de carácter voluntario<sup>(5)</sup>.

11. El 23 de marzo de 1993 se organizó una “mesa redonda” con los Estados miembros y las partes interesadas. Como resultado de los debates se decidió confirmar los elementos mencionados y se recomendó encargar un estudio en torno a las consecuencias del establecimiento de distintos límites sobre la estructura de costes y el efecto del incremento de dichos límites en los costes de los litigios. La Comisión organizó dicho estudio<sup>(6)</sup>, cuyos resultados se dieron a conocer en febrero de 1994. Las principales conclusiones fueron que la manera en que el mercado del seguro respondería a un incremento de los límites de responsabilidad obligatorios dependería de la situación de dicho mercado en el momento de la introducción de los nuevos límites. Los incrementos de las primas se basarían en las previsiones de riesgos tanto de las compañías concretas como de todo el mercado. Sin duda, algunas compañías tendrán que soportar aumentos de sus primas mayores que otras. Sin embargo, se consideró en general que el mercado reaccionará con moderación. Si los límites son suficientes para satisfacer las reclamaciones o si no existen límites, es probable una reducción de los costes para los demandantes, ya que una parte no tendría que acudir a los tribunales. En general, las empresas aseguradoras y otras partes interesadas parecen confiar en que existe la capacidad financiera necesaria, con independencia del límite que finalmente se decida imponer.
12. Paralelamente a los esfuerzos de la Comisión, en otros foros se ha intentado alcanzar una solución. En su reunión trienal (22-24 de junio de 1994), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), aprobó una Recomendación para incrementar los límites de indemnización y garantizar el pago de una cantidad a tanto alzado. La Recomendación urgía además a las compañías aéreas que operan hacia, desde y en el interior de Europa a que concluyesen un acuerdo voluntario. Como respuesta, la Asociación de Líneas Aéreas

---

<sup>(3)</sup> Estudio entregado por el consultor Sven Brise el 15 de septiembre de 1991.

<sup>(4)</sup> Ref: VII.C.1-174/92-8.

<sup>(5)</sup> El apartado 1 del artículo 22 del Convenio de Varsovia permite que, por contrato especial, el transportista y el pasajero acuerden un límite de responsabilidad más alto.

<sup>(6)</sup> "The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents" Frere Cholmeley Bischoff, presentado en febrero de 1994.

Europeas creó un grupo operativo para estudiar la cuestión. Para debatir entre ellas un sistema de este tipo, obtuvieron una excepción de la legislación de competencia de los Estados Unidos, y una carta de garantía de los servicios de la Comisión. Finalmente, en la Reunión General Anual de la IATA celebrada en Kuala Lumpur el 30 de octubre de 1995 se alcanzó el Acuerdo Intercompañías, suscrito por doce importantes compañías aéreas internacionales, incluidas las europeas Austrian Airlines, KLM, SAS y Swissair.

13. La solución alcanzada por la IATA elimina el límite de responsabilidad establecido en el artículo 22 del Convenio de Varsovia con respecto a la responsabilidad de las compañías participantes (véase el Anexo II). Las indemnizaciones podrán determinarse y concederse con referencia a la legislación del país de residencia del pasajero. El Acuerdo Intercompañías es un común denominador. Las compañías aéreas pueden ofrecer más, ya sea voluntariamente o por obligación impuesta por la normativa nacional que les sea de aplicación. Las compañías firmantes deberán aplicar las disposiciones del Acuerdo antes del 1 de noviembre de 1996.
14. El proyecto de Acuerdo Intercompañías se debatió con las partes interesadas<sup>(7)</sup> en una reunión que se celebró el 23 de octubre de 1995. Todos los participantes coincidieron en que el Acuerdo supondría una importante mejora con respecto a la situación actual. Sin embargo, un acuerdo de este tipo no resuelve todas las cuestiones relativas a la responsabilidad. En particular, su eficacia dependerá del grado de participación de las compañías aéreas. Hasta ahora, como se ha indicado, sólo algunas compañías comunitarias lo han suscrito. Sin la participación de todas las compañías aéreas de la Comunidad, los riesgos de un sistema heterogéneo que pueda terminar fragmentando el mercado interior de la aviación no sólo se mantendrán, sino que pueden agudizarse, y la situación se volverá más confusa aún para el usuario.
15. En estas circunstancias, y considerando las conclusiones de los dos estudios citados, la Comisión piensa que la Comunidad debe tomar medidas para crear unas condiciones aceptables para el sector del transporte aéreo garantizando normas de responsabilidad comunes en las condiciones del transporte, con independencia del tipo de operación, así como un trato equitativo a los usuarios. La Comisión ha tenido en cuenta los siguientes aspectos:
  - El hecho de que se admite universalmente que los actuales límites obligatorios son demasiado bajos, junto con el reconocimiento de que el Sistema de Varsovia, a pesar de sus defectos desde el punto de vista económico, proporciona un fundamento jurídico uniforme mundialmente reconocido para el cálculo y pago de indemnizaciones a los pasajeros víctimas de un accidente aéreo. Así pues, todo intento de mejorar la situación debe conservar los elementos básicos del sistema de responsabilidad vigente en la actualidad.

---

<sup>(7)</sup> Presentaron declaraciones escritas las siguientes entidades y organizaciones: Association of European Airlines, European Regional Airlines, International Chamber of Commerce, International Union of Aviation Insurers, Federation of Air Transport User Representatives of Europe, European Association of Charter Airlines y Comité Européen des Assurances.

- El hecho de que los Estados miembros hayan adoptado medidas para incrementar el límite de Varsovia e incluso, en ocasiones, modificado la naturaleza de la responsabilidad, y la persistencia de diferencias entre las normas de responsabilidad según el transporte sea nacional o internacional, ponen en peligro los logros del mercado interior de la aviación. En consecuencia, todo cambio debe garantizar igualdad de trato a las compañías, al margen del origen de sus vuelos, tipo de servicio (nacional o internacional), etc.
- En principio parece que las indemnizaciones deberían aproximarse a los niveles usuales para caso de accidente con víctimas en otros modos de transporte en los países industrializados<sup>(8)</sup>.
- Es necesario garantizar procedimientos sencillos y rápidos tanto para los usuarios como para las compañías. No se puede tolerar que las víctimas o sus familiares tengan que esperar el resultado de dilatados pleitos. Los accidentes aéreos suelen ser graves y de dramáticas consecuencias, y afectar a un importante número de pasajeros que se encuentran fuera de su país de residencia. Por lo tanto está perfectamente justificado seguir la Recomendación de la CEAC y garantizar el pago de una suma a tanto alzado para atender las implicaciones económicas inmediatas.
- En consecuencia, la propuesta de la Comisión contiene los siguientes elementos principales:
  - \* Eliminación de todos los límites.
  - \* Responsabilidad objetiva hasta un límite de 100.000 ecus, incluso en caso de ataque terrorista, situación en la cual los pasajeros quedan sin cobertura. Por otra parte, con ello la Comunidad no hace sino legalizar una práctica habitual en las compañías aéreas desde hace años que algunas han llegado incluso a formalizar<sup>(9)</sup>.
- Sería preferible que todas las compañías que den servicio a un destino u origen situado en la Comunidad adopten el mismo sistema. Se pediría a las compañías de terceros países que no se sometieran a las normas comunitarias que informasen clara y precisamente a los pasajeros de esta circunstancia.

---

<sup>(8)</sup> Por ejemplo, un directivo de 40 años que gane 97.082 ecus al año que tenga esposa y dos hijos menores podría esperar una indemnización de 647.218 ecus aproximadamente. Si ese directivo fallece en accidente de tráfico, la indemnización cubriría totalmente esa cantidad. Sin embargo, si muere a bordo de una aeronave explotada por una compañía que ha contratado sus límites de responsabilidad en el marco del Sistema de Varsovia (20.000 dólares), obtendría tan sólo 17.647 ecus, es decir, menos del 3% de la cantidad reclamada. (The Journal of Personal Injury Litigation, 2º número, NIGEL P. TAYLOR). Véase el Anexo III).

<sup>(9)</sup> En 1966, el MIA (Acuerdo Intercompañías) incrementó los límites de responsabilidad en los vuelos con destino, origen o escala prevista en los Estados Unidos a 75.000 dólares de responsabilidad objetiva. Desde noviembre de 1992, las compañías japonesas han suprimido los límites de responsabilidad en sus vuelos, y admiten una responsabilidad objetiva de hasta 100.000 DEG.

- El pasajero debe poder elegir jurisdicción, incluida la posibilidad de presentar una demanda ante un tribunal del Estado miembro en que el tenga su residencia. Esto podría eliminar las posibilidades de confusión que podrían derivarse de la referencia a la legislación del país de residencia.
  - En el futuro habrá que prestar atención a la cuestión de la carga y los equipajes de los pasajeros en caso de que los esfuerzos internacionales de compañías y administraciones públicas no proporcionen una solución satisfactoria.
  - Según los estudios citados anteriormente, una iniciativa comunitaria de este tipo tendría consecuencias mínimas sobre los costes, ya que los seguros de responsabilidad suponen actualmente entre un 0,1% y un 0,2% de los costes totales de explotación de las compañías aéreas europeas. Así pues, un incremento del límite o su eliminación supondrían sólo un mínimo aumento de los costes<sup>(10)</sup> de las primas de seguros, estimado entre un 0,1% y un 0,35% de los costes de explotación totales.
  - La actuación de la Comunidad debe considerarse una medida que contribuirá a suscitar una reconsideración de los convenios internacionales existentes (el Sistema de Varsovia). Con la aprobación del presente Reglamento, la Comunidad actuará de catalizador, junto con Japón y los Estados Unidos. En cualquier caso, la Comunidad y los Estados miembros deben, en cooperación con la CEAC, hacer todo lo posible para que el foro competente, es decir, la OACI, actualice los vigentes instrumentos internacionales.
16. Estos factores y preocupaciones han impulsado a la Comisión a proponer un Reglamento que, disponiendo algunas normas comunes en materia de responsabilidad, independientemente de la naturaleza del servicio aéreo, contribuirá al mercado interior de la aviación establecido con el tercer paquete de y, además, garantizará un elevado nivel de protección del usuario de este modo de transporte.

### C. JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

17. Se puede analizar la medida prevista desde el punto de vista del principio de subsidiariedad respondiendo a las siguientes cuestiones:
- a) *¿Cuáles son los objetivos de la medida prevista en relación con las obligaciones de la Comunidad, y cuál es la dimensión comunitaria del problema (por ejemplo, a cuántos Estados miembros afecta y qué solución se ha aplicado hasta ahora?)*

El tercer paquete creó un mercado del transporte aéreo en el que se han armonizado en gran parte las normas de explotación de los servicios aéreos tanto internacionales como nacionales. Las normas sobre la naturaleza y límites de la responsabilidad civil de las compañías aéreas en caso de muerte o lesiones de los pasajeros son un elemento esencial de las condiciones del transporte que figura en el contrato suscrito entre la compañía y el pasajero. Dado que los Estados miembros han adoptado diversas medidas para incrementar

---

<sup>(10)</sup> Conviene señalar que los grandes avances logrados en la seguridad de la aviación desde 1929 sitúan a este modo de transporte como el más seguro; en los últimos años, el número medio de fallecimientos de pasajeros no supera los 700 anuales. Esta situación contribuye especialmente a los bajos niveles actuales de las primas.

los límites de Varsovia e incluso, en ciertos casos, para modificar el carácter de la responsabilidad, y dado también que siguen existiendo diferencias entre las normas sobre responsabilidad según el transporte sea nacional o internacional, es evidente que la situación amenaza con fragmentar los logros del mercado interior de la aviación civil. Además, en caso de muerte o lesiones los usuarios del transporte aéreo o sus familiares no sólo están insuficientemente cubiertos por los límites del Convenio de Varsovia, sino que también sufren inseguridad jurídica y falta de transparencia cuando reclaman indemnizaciones superiores al límite obligatorio.

- b) *La medida prevista, ¿es competencia exclusiva de la Comunidad o es competencia compartida con los Estados miembros?*

La medida prevista no es de competencia exclusiva de la Comunidad.

- c) *¿Cuál es la solución más eficaz tras comparar los medios de la Comunidad y los de los Estados miembros?*

Puesto que con la creación del mercado interior del transporte aéreo deja de ser válida para los servicios aéreos la distinción entre transporte internacional y nacional, las medidas comunitarias son más eficientes.

- d) *¿Qué valor añadido concreto aporta la medida prevista por la Comunidad, y cuál sería el coste de no adoptarla?*

El valor de la actuación comunitaria radica en que la eliminación de los actuales límites de responsabilidad mejorará la situación de las compañías aéreas y la protección de los usuarios, al garantizarse indemnizaciones justas y existir seguridad jurídica. También brindará a los pasajeros procedimientos rápidos. Conviene señalar que el actual sistema es muy complejo, los derechos de los pasajeros y las obligaciones de las compañías varían según el punto de partida, tipo de servicio (nacional o internacional), etc., y el pasajero medio suele estar mal informado o simplemente desconoce el límite aplicable a su viaje. Los pasajeros que sufren un accidente en el extranjero se encuentran en situación legal distinta a la que conocen en su país. El Acuerdo Intercompañías aprobado por la IATA no resuelve todas las dificultades. Además, existe el riesgo de que algunas compañías europeas no lo suscriban, lo que aumentaría la actual confusión. Los costes de la inacción serían una insuficiente protección de los pasajeros en caso de accidente aéreo y el mantenimiento de un sistema excesivamente complejo para las compañías aéreas comunitarias en el interior de la Comunidad.

- e) *¿Con qué modalidades de actuación cuenta la Comunidad (recomendación, asistencia financiera, reglamentación, reconocimiento mutuo)?*

Para brindar una protección homogénea y eficaz a los usuarios del transporte aéreo es necesario aplicar medidas legales, ya sea en forma de directiva o de reglamento. Al incorporar un sistema comunitario amplio a un marco legislativo se evitará la divergencia de medidas nacionales.

- f) *Es necesaria una reglamentación uniforme o basta una directiva que marque objetivos generales y deje la ejecución en manos de los Estados miembros?*

El carácter internacional del transporte aéreo hace deseable una actuación uniforme para crear un sistema que garantice la misma protección a todos los pasajeros dentro de la Comunidad, que, por una parte, evite el trato discriminatorio y situaciones de inseguridad jurídica y, por otra, garantice un nivel adecuado de protección. Puesto que los resultados que se pretende conseguir con esta medida tendrían que aplicarse a compañías aéreas dedicadas en gran parte al transporte internacional de pasajeros de numerosas nacionalidades, el mejor instrumento legal es un reglamento.

Propuesta de

**REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO**

relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 del artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado, en cooperación con el Parlamento Europeo<sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social<sup>(3)</sup>,

Considerando que las normas sobre responsabilidad en caso de accidente se rigen por el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o por dicho Convenio tal como fue modificado en La Haya, el 28 de septiembre de 1955, si éste último fuese aplicable; que este Convenio se aplica en todo el mundo, tanto en beneficio de los pasajeros como de las compañías aéreas y debe mantenerse;

Considerando que las normas sobre la naturaleza y los límites de la responsabilidad en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por un pasajero forman parte de las condiciones de transporte que figuran en el contrato de transporte suscrito entre la compañía y el pasajero; que los Reglamentos (CEE) n<sup>os</sup> 2407/92<sup>(4)</sup>, 2408/92<sup>(5)</sup>, modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, y 2409/92<sup>(6)</sup> del Consejo, han creado un mercado interior de la aviación en el que conviene armonizar las normas sobre la naturaleza y los límites de la responsabilidad;

Considerando que el límite de responsabilidad que establece el Convenio es demasiado bajo en relación con los niveles económicos y sociales actuales; que, en consecuencia, los Estados miembros han incrementado diversamente el límite de responsabilidad, con las consiguientes diferencias en las condiciones de transporte dentro de la Comunidad;

---

(1)

(2)

(3)

(4) DO n° L 240 de 24.8.1992, p. 1.

(5) DO n° L 240 de 24.8.1992, p. 8.

(6) DO n° L 240 de 24.8.1992, p. 15.

Considerando, además, que el Convenio de Varsovia sólo se aplica al transporte internacional; que, en el mercado interior de la aviación, se ha eliminado la distinción entre transporte nacional y transporte internacional; que, por consiguiente, conviene establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional;

Considerando que el bajo límite actual de responsabilidad conduce a menudo a procedimientos judiciales de larga duración que perjudican la imagen del transporte aéreo;

Considerando que la acción de la Comunidad en el sector del transporte aéreo debe perseguir también un mayor nivel de protección de los intereses de los usuarios;

Considerando que, para establecer condiciones armonizadas de transporte en lo que respecta a la responsabilidad de las compañías aéreas y para garantizar una mayor nivel de protección efectiva de los usuarios, es preferible que las medidas se adopten a nivel comunitario, habida cuenta del principio de subsidiariedad;

Considerando que es conveniente suprimir todos los límites de responsabilidad en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por un pasajero;

Considerando que, para evitar que las víctimas de accidentes inevitables no sean indemnizadas, las compañías no deben poder invocar, con respecto a las reclamaciones por muerte, herida o cualquier otra lesión corporal de un pasajero a que se refiere el artículo 17 del Convenio, ninguno de los motivos previstos en el apartado 1 del artículo 20 del Convenio, hasta una cuantía de 100.000 ecus;

Considerando que debería concederse lo antes posible a los pasajeros o a los familiares una cantidad a tanto alzado para hacer frente a las primeras necesidades;

Considerando que las personas con derecho a indemnización deberían gozar de transparencia jurídica en caso de accidente; que deben ser plenamente informadas con antelación acerca de las normas aplicables; que es necesario evitar litigios o procedimientos de reclamación de larga duración; que, además, es conveniente proporcionar a la persona con derecho a indemnización la posibilidad de incoar un procedimiento en los tribunales del Estado miembro en el que el pasajero tenga su domicilio o su residencia permanente;

Considerando que es deseable, para evitar cualquier falseamiento de la competencia, que las compañías de terceros países informen adecuadamente a sus pasajeros de sus condiciones de transporte;

Considerando que la mejora de la situación del equipaje y de la carga corre actualmente a cargo de la OACI y no requiere que se examine con la misma urgencia que la situación de los pasajeros;

Considerando que es útil y necesario que los valores indicados en el presente Reglamento se incrementen en función de la evolución de la situación económica; que procede facultar a la Comisión para que, previa consulta a un Comité consultivo, pueda tomar una decisión sobre dichos incrementos;

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### **Artículo 1**

El presente Reglamento define las obligaciones de las compañías aéreas de la Comunidad en lo que se refiere a la cobertura de su responsabilidad con respecto a los pasajeros en caso de accidente.

### **Artículo 2**

1. 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 con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2407/92;
- c) "personas con derecho a indemnización": las víctimas y/o las personas que, en virtud de la ley aplicable, tengan derecho a representar a las víctimas de conformidad con una disposición legal, una decisión judicial o un contrato especial;
- d) "cantidad a tanto alzado": todo pago anticipado a una persona con derecho a indemnización que le permita hacer frente a las primeras necesidades, sin perjuicio de una liquidación rápida de la totalidad de la indemnización;
- e) "ecu": la unidad de cuenta adoptada para establecer el presupuesto general de las Comunidades Europeas con arreglo a los artículos 207 y 209 del Tratado;
- f) "Convenio de Varsovia": el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, junto con todos los instrumentos internacionales basados en el mismo o relacionados con él.

2. Los términos incluidos en el presente Reglamento no definidos en el apartado 1 figuran en el Convenio de Varsovia.

### **Artículo 3**

- 1. La responsabilidad de las compañías aéreas de la Comunidad por los daños sufridos por un pasajero en caso de muerte, herida o lesión corporal no estará sujeta a ningún límite legal o contractual.
- 2. Con respecto a cualquier daño y hasta un importe de 100.000 ecus, las compañías aéreas no podrán excluir o limitar su responsabilidad demostrando que ellas y sus agentes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el perjuicio o que les resultó imposible adoptar dichas medidas.

#### **Artículo 4**

1. Sin demora y, en cualquier caso, a más tardar en un plazo de diez días siguientes al suceso que produjo los daños, la compañía pagará o pondrá a disposición de la persona con derecho a indemnización una cantidad a tanto alzado de hasta 50.000 ecus, en proporción al perjuicio causado, y, en cualquier caso, un importe de 50.000 ecus en caso de muerte.
2. La cantidad a tanto alzado podrá compensarse con los importes que deban abonarse con posterioridad en función de la responsabilidad de la compañía aérea comunitaria, pero no será reembolsable en ningún caso.

#### **Artículo 5**

1. Los requisitos contemplados en los artículos 3 y 4 deberán incluirse en las condiciones de transporte de las compañías aéreas comunitarias.
2. Deberá proporcionarse información adecuada sobre los requisitos a que se refieren los artículos 3 y 4 previa solicitud a los pasajeros en las agencias de las compañías comunitarias, en las agencias de viajes y en los mostradores de facturación. Un resumen de estos requisitos deberá figurar en el billete de transporte.
3. Las compañías aéreas establecidas fuera de la Comunidad y que no estén sujetas a las obligaciones contempladas en los artículos 3 y 4 deberán informar clara y expresamente de ello a sus pasajeros en el momento de la compra del billete, en las agencias de las compañías comunitarias, en las agencias de viajes y en los mostradores de facturación situados en el territorio de un Estado miembro. A petición de los pasajeros, las compañías aéreas les entregarán un impreso en el que se precisen sus condiciones. El hecho de que el límite figure en el billete no constituye una información suficiente.

#### **Artículo 6**

Una vez al año, las autoridades de los Estados miembros notificarán la lista de las compañías aéreas de terceros países que no estén sujetas a las disposiciones del presente Reglamento a las organizaciones de usuarios del transporte aéreo interesadas y a la Comisión, que la pondrá a disposición de los demás Estados miembros.

#### **Artículo 7**

Las personas con derecho a indemnización en el caso de accidentes en los que estén implicadas compañías aéreas comunitarias, además de las posibilidades que ofrece el artículo 28 del Convenio de Varsovia, podrán recurrir a los órganos jurisdiccionales del Estado miembro en el que el pasajero afectado tenga su domicilio o su residencia permanente para exigir una indemnización.

### **Artículo 8**

De conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1 del artículo 9, la Comisión podrá decidir mediante reglamento un incremento adecuado de las cantidades mencionadas en los artículos 3 y 4 si la evolución de la situación requiere dichas medidas.

### **Artículo 9**

1. La Comisión estará asistida por un Comité consultivo compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de las medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto, procediendo, en su caso, a una votación.

El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta.

La Comisión tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, el dictamen emitido por el Comité. Informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

2. El Comité también podrá ser consultado por la Comisión respecto de otros temas relacionados con la aplicación del presente Reglamento.

### **Artículo 10**

El presente Reglamento entrará en vigor seis meses después de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo

El Presidente

## FICHA DE REPERCUSIONES

### REPERCUSIONES DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS en especial sobre las pequeñas y medianas empresas

**Título de la propuesta:**

Reglamento del Consejo sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente

**Número de referencia del documento:**

**Propuesta**

**Repercusiones sobre las empresas**

1. ¿A quién afectará la propuesta?

- Sectores de actividad  
Compañías aéreas.
- Dimensiones de las empresas (concentración de pequeñas y medianas empresas)  
La estructura del mercado europeo está constituida esencialmente por grandes empresas que representan un 65,4% del mercado. Las compañías chárter representan un 26,7% del mercado europeo de la aviación. Las pequeñas y medianas empresas sólo representan un 0,5% del mercado, con una cuota del 0,4% del mercado total para las compañías aéreas regionales y una cuota del 0,1% para las compañías de aviación generales (básicamente compañías de aerotaxi y de aviones de negocios)<sup>(1)</sup>.
- Concentración de dichas empresas en zonas geográficas específicas de la Comunidad  
No.

2. Medidas que deberán adoptar las empresas para ajustarse a la propuesta

El Reglamento (CEE) nº 2407/92 ya requiere de todos los titulares de licencias de explotación que suscriban un seguro de responsabilidad. El importe de la cobertura se ha dejado hasta ahora a la discreción de los Estados miembros. Para ajustarse a lo dispuesto en el presente Reglamento, las compañías aéreas deberán renegociar su seguro de responsabilidad para permitir la supresión del límite de responsabilidad frente a los pasajeros.

3. Posibles repercusiones económicas de la propuesta

- En el empleo:  
ninguna.

---

<sup>(1)</sup> "The competitiveness of European Community's air transport industry", estudio realizado por AVMARK Inc. para la Comisión, 28 de febrero de 1992.

- En la inversión y la creación de empresas:  
ninguna.
- En la competitividad de las empresas:  
El mercado de los seguros de aviación reaccionará aumentando un poco el importe de las primas que han de abonar las compañías aéreas. El índice del aumento variará en función de la situación del mercado, de las características específicas de las compañías aéreas, especialmente de sus resultados en materia de seguridad, y de su fuerza de negociación a la hora de renegociar las primas. Así pues, es probable que las compañías regionales y de aviación general deban soportar proporcionalmente un mayor aumento al disponer de una fuerza de negociación menor. Las compañías chárter se verán menos afectadas.

4. Medidas de la propuesta para tener en cuenta la situación específica de las pequeñas y medianas empresas

No se incluyen. De hecho, los costes actuales del seguro de responsabilidad de las compañías aéreas europeas suele representar una parte reducida (del 0,1% al 0,2%) del total de los costes de explotación, siendo mayor esta proporción cuanto más pequeña sea la compañía. Si se eliminan los límites, el incremento de los costes de seguro representaría del 0,1% al 0,35%<sup>(2)</sup> del total de los costes de explotación. Por consiguiente, el aumento sería insignificante, incluso para las pequeñas compañías que podrían verse más afectadas.

Consulta:

5. Lista de organizaciones consultadas acerca de la propuesta y síntesis de sus principales puntos de vista

- Los expertos gubernamentales de los Estados miembros han manifestado un amplio acuerdo respecto de la necesidad de aumentar los límites actuales, de garantizar procedimientos sencillos y rápidos en caso de accidentes aéreos, de cubrir todo el transporte dentro de la Comunidad y con origen o destino a la misma, cualquiera que sea la nacionalidad de la compañía aérea afectada.
- Han sido consultadas todas las organizaciones interesadas<sup>(3)</sup>. Todas coincidieron en la necesidad de mejorar el sistema manteniendo los elementos esenciales del sistema internacional vigente. Se insistió en que todas las mejoras del sistema dentro de la CE deberán aplicarse a todas las compañías que presten sus servicios en la Comunidad.

---

<sup>(2)</sup> "The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents", Frere Cholmeley Bischoff, estudio entregado en febrero de 1994.

<sup>(3)</sup> Organizaciones consultadas: Bureau Européen Union des Consommateurs, International Organisation of Consumer Unions, European Community Travel Agents and Tour Operators Association, International Council of Aircraft Owner and Pilot Association, International Air Transport Association, Association of European Airlines, International Chamber of Commerce, Federation of Air Transport User Representatives in the EC, International Union of Aviation Insurers, Association Européenne des Constructeurs de Matériel Aérospatial, European Regional Airlines.

## ANEXO I

### LÍMITES DE RESPONSABILIDAD EN LOS PAÍSES DE LA CE<sup>(1)</sup>

V/H: Límites de Varsovia/La Haya, convertidas de acuerdo con las normas nacionales (o incrementadas tal como se indica)<sup>(2)</sup>

- ALEMANIA:** V/H aplicados a todos los servicios aéreos internacionales, con arreglo a la ley sobre tipos de cambio (por ejemplo, 250.000 francos Poincaré = 53.600 DM)  
150.000 DM para Lufthansa  
320.000 DM para los vuelos interiores
- AUSTRIA:** Responsabilidad con arreglo al contrato de transporte hasta 430.000 OS por persona  
Seguro de accidente obligatorio por pasajero de 550.000 OS  
100.000 DEG para la compañía nacional
- BÉLGICA:** V/H aplicados a todos los servicios  
No hay vuelos interiores  
100.000 DEG para Sabena y sus filiales - 58.000 USD para los chárter y el aerotaxi
- DINAMARCA:** 100.000 DEG aplicados a todos los servicios aéreos  
Salvo en caso de muerte o heridas, los límites para los demás daños son distintos en los servicios nacionales e internacionales
- ESPAÑA:** Para todos los servicios: 3.500.000 PTA por pasajero; equipaje con arreglo a Convenio de La Haya
- FINLANDIA:** V/H aplicados a todos los servicios internacionales. Si el país de destino no es parte del Convenio V/H, se aplican los límites de MP3 (100.000 DEG)  
100.000 DEG para los vuelos interiores  
100.000 DEG para los vuelos internacionales de Finnair
- FRANCIA:** 100.000 DEG aplicados a todos los servicios  
Salvo en caso de muerte o heridas, los límites para los demás daños son los de V/H aplicados a todos los servicios

---

<sup>(1)</sup> Estudio de Sven Brise, véase la nota a pie de página 5. El estudio no examina la situación de Austria, Finlandia y Suecia.

<sup>(2)</sup> Para todos los límites (excepto en el caso del transporte nacional de Portugal), las compañías pueden acogerse a la defensa del apartado 1 del artículo 20 del Convenio de Varsovia.

- GRECIA:** V/H aplicados a todos los servicios  
No existe normativa sobre tipos de cambio, por lo que algunas decisiones judiciales son contradictorias. La normativa nacional establece un límite de 4.000.000 DRA para los vuelos interiores en caso de muerte o de lesión (sólo puede rebasarse este límite si la indemnización se efectúa en forma de pagos periódicos)
- IRLANDA:** V/H aplicados a todos los servicios  
100.000 DEG para Aer Lingus (vuelos internacionales)  
Mismo importe para los demás operadores registrados en Irlanda
- ITALIA:** V/H convertidos por ley a DEG (vuelos internacionales) o LIT (vuelos interiores) aplicados a todos los servicios  
100.000 DEG para los vuelos internacionales  
195.000.000 LIT para los vuelos interiores
- N.B. Hay que señalar que las compañías aéreas extranjeras que operan en Italia están sujetas a la legislación imponiendo un límite internacional de 100.000 DEG.
- LUXEMBURGO:** V/H aplicados a todos los servicios aéreos  
No hay vuelos interiores  
100.000 DEG para todas las compañías de pasajeros registradas en Luxemburgo
- PAÍSES BAJOS:** V/H aplicados a todos los servicios aéreos  
100.000 DEG para todas las compañías importantes registradas en los Países Bajos
- PORTUGAL:** Responsabilidad para los casos fortuitos (vuelos interiores)  
Para todos los servicios: 12.000.000 ESC por pasajero; equipaje con arreglo a Convenio de La Haya
- REINO UNIDO:** V/H aplicados a todos los servicios aéreos, hasta 100.000 DEG
- SUECIA:** 100.000 DEG para los vuelos nacionales e internacionales

## ANEXO II

### ACUERDO INTERCOMPAÑÍAS DE LA IATA RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD CON RESPECTO AL PASAJERO

**CONSIDERANDO** que el sistema del Convenio de Varsovia es muy beneficioso para el transporte aéreo internacional, y

**OBSERVANDO** que los límites de responsabilidad establecidos en dicho Convenio, que no se han alterado desde 1955, resultan hoy profundamente inadecuados en la mayoría de los países, y que las compañías aéreas internacionales han tomado ya conjuntamente una serie de medidas para incrementarlos en beneficio de los pasajeros.

**Las compañías aéreas firmantes acuerdan lo siguiente:**

1. Tomar medidas para renunciar a los límites de indemnización contemplados en el apartado 1 del artículo 22 del Convenio de Varsovia en caso de reclamación por muerte, heridas u otras lesiones corporales sufridas por un pasajero en el sentido del artículo 17 del citado Convenio, de modo que las indemnizaciones puedan fijarse y concederse con referencia a la legislación del país de residencia del pasajero.
2. Reservarse todos los medios de defensa que permiten las disposiciones del Convenio; no obstante, toda compañía podrá renunciar a esos medios, e incluso a toda defensa si la indemnización reclamada no supera un determinado importe, según las circunstancias.
3. Reservarse los derechos frente a cualquier tercero, incluidas indemnizaciones y partes alícuotas de éstas abonadas solidariamente, con respecto a cualesquiera sumas pagadas por la compañía
4. Animar a otras compañías aéreas dedicadas al transporte internacional de pasajeros a que apliquen al mismo las condiciones del presente Acuerdo.
5. Aplicar las disposiciones del presente Acuerdo antes del 1 de noviembre de 1996, o tras recibir la necesaria aprobación de las autoridades, si esta última fecha fuera posterior.
6. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo afectará a los derechos del pasajero o del reclamante contemplados en otras disposiciones del Convenio.
7. El presente Acuerdo podrá ser firmado en cualquier número de ejemplares, todos los cuales constituirán un Acuerdo. Toda compañía aérea podrá convertirse en parte en este Acuerdo firmando un ejemplar del mismo y depositándolo en poder del Director General de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).
8. Toda compañía aérea que sea parte en el presente Acuerdo podrá retirarse del mismo notificándolo por escrito con doce (12) meses de antelación al Director General de la IATA y a las demás compañías partes en el Acuerdo.

## **ACUERDO INTERCOMPAÑÍAS SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD**

### **NOTA EXPLICATIVA DE LA IATA**

El Acuerdo Intercompañías es un “acuerdo marco”; los derechos legales y responsabilidades precisos de las compañías signatarias con respecto a los pasajeros se especificarán en las condiciones de transporte y tarifas aplicables

Las compañías firmantes del Acuerdo renuncian, en virtud del mismo, a limitaciones de responsabilidad como las establecidas en el Convenio de Varsovia (1929), el Protocolo de La Haya (1955), el Acuerdo de Montreal de 1966 y/o los límites que hayan acordado previamente aplicar o que estén obligadas a aplicar por mandato de las autoridades competentes.

Dicha renuncia por parte de una compañía aérea podrá efectuarse en la medida necesaria para permitir que la legislación del país de residencia del pasajero determine la fijación y concesión de las indemnizaciones en virtud del Acuerdo Intercompañías. Sin embargo, esto sólo es una posibilidad. Si una compañía quiere renunciar a los límites de responsabilidad, pero no insiste en que la legislación del país de residencia del pasajero determine el cálculo de las indemnizaciones, o no la obliga a ello la autoridad competente, podrá referirse a la sentencia del tribunal ante el que se haya presentado el asunto.

Los medios de defensa del Sistema del Convenio de Varsovia podrán seguir siendo utilizados, en todo o en parte, por las compañías firmantes del Acuerdo, a menos que éstas renuncien a ello o les obligue a hacerlo la autoridad competente.

ANEXO III  
INDEMNIZACIONES EN EUROPA<sup>(1)</sup> EN CASO DE ACCIDENTE DE CARRETERA

Tabla 1: Víctima: Varón, 40 años, casado, 2 hijos a su cargo, médico

Lesión	UK	Bélgica Bf 59,6	Grecia Dr 25	NL Hfl 3.26	Italia Lire 2,124	Francia Ff 9.73	Alema- nia Dm 2.90	Dinamar- -ca Kr 11.02	Irlanda Ir £ 1.08	LUX Lux f 59.55	España Pta 178.45	Portugal Esc 254
<b>Muerte instantánea</b>	311.000	325,779	195.007	224.540	464.900	307,098	331,034	81,347	461.806	351,098	168.114	229,724
<b>Quemaduras</b>									93,981			
(1)	89,000		71,088	18.098	55,085	109.198	132,759	37,659	126,389	83,985	16.811	
(2)	99,000	81,978	a	a	a	a	a		93,981		28.019	24,016
(3)	79,000		86.316	21.166	120.835	127.790	148,276				16,811	
<b>Paraplejia</b>	526.500	449,457	310,947	498,466 a 567,485	474.710	705,576	637,931 a 672,414	110,254 a 237,296	607,407	453,830	280.191	288,937
<b>Pérdida de visión-Ceguera total</b>	572,500	531,871	363,333	466,258 (486,258)	674,795	744,853	586,207 a 603,488 (623,448)	225,499	613,889	537,871	56,038	290,465

Fuente: Davies Arnold Cooper: Personal injury Awards in EC Countries on an unlimited basis in respect of death or serious injury.

<sup>(1)</sup> Estas cifras no incluyen los intereses devengados antes o después de la sentencia. NL y Alemania tienen dos series de cifras en el mismo\*\*. Las cifras entre paréntesis indican los gastos médicos estimados no cubiertos por el Estado. Todas las cifras se han convertido en libras esterlinas, redondeando hasta la próxima libra. Tipo de cambio a 21 de junio de 1990.

Tabla 2: Víctima: Mujer, 20 años, soltera, estudiante de medicina

Lesión	UK	Bélgica Bf 59,6	Grecia Dr 25	NL Hfl 3.26	Italia Liras 2,124	Francia Ff 9.73	Alema- nia Dm 2.90	Dinamar- ca Kr 11.02	Irlanda Ir £ 1.08	LUX Lux f 59.55	España Pta 178.45	Portugal Esc 254
<b>Muerte instantánea</b>	1,250	6,292	14,912	2,147	210,122	15,416	2,069	1,089	8,102	6,795	67,246	4,528
<b>Quemaduras</b>												
(1)	44.000		7,579	21,779	61,205	62,025	63,793		63,426		16,811	
(2)	54.000	47,723	a	a	a	a	a	26,770	95,833	46,434	33,623	5,937
(3)	34.000		8,870	24,847	83,729	81,398	79,310		63,426		16,811	
<b>Paraplejía</b>				498,466			431,034	90,290			168,114	
	452.250	370,569	234,723	a	318,710	563,759	a	a	529,630	376,246	a	360,840
				567,485 (1,074,985)			465,517	166,515			224,152	
<b>Pérdida de visión-Ceguera total</b>												
	478,250	415,323	251,404	466,258 (486,258)	517,514	537,196	472,414 a	157,441	421,296	423,013	67,246	325,465
							489,655 (509,655)					

Fuente: Davies Arnold Cooper: Personal injury Awards in EC Countries on an unlimited basis in respect of death or serious injury.



ISSN 0257-9545

COM(95) 724 final

# DOCUMENTOS

ES

07

---

N° de catálogo : CB-CO-95-777-ES-C

ISBN 92-77-99238-7

---

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo