



DECLARACIÓN CONJUNTA DE la CoESS Y la EASA

La responsabilidad civil de terceros y la Industria Europea de Seguridad Aérea

Resumen de la Junta Directiva

- Esta declaración tiene un **doble objetivo**:
 - 1) **Ofrecer una visión general, centrada en la industria de seguridad en los aeropuertos, acerca de los actuales problemas surgidos por riesgos de responsabilidad civil de terceros como resultado de terrorismo o de actos de guerra.**
 - 2) **Proponer algunas ideas para encontrar respuestas a este tremendo reto.**
- La declaración se presenta en nombre de la industria de seguridad privada europea, representada por la CoESS y la EASA. **La CoESS**, o Confederación Europea de Servicios de Seguridad, fue fundada en 1989 como organización europea portavoz de todas las asociaciones de seguridad privadas y nacionales. La CoESS representa actualmente a 27 federaciones de 23 países europeos (de la UE y de fuera de la UE), de todos los sectores de la industria (como protección de personas, transporte de valores, centros de control, seguridad en los aeropuertos y seguridad marítima). Las federaciones miembros de la CoESS son a su vez representativas en sus países y en los sectores que representan. La CoESS representa los intereses de aproximadamente 25.000 empresas en Europa (con unos 1.100.000 empleados). **La EASA**, la Asociación Europea de Seguridad Aérea, representa a las más importantes empresas de seguridad privada que proporcionan servicios relacionados con la seguridad en los aviones y los aeropuertos en Europa. La EASA tiene actualmente 9 miembros y representa una facturación total de unos 650 millones de euros (de un mercado total estimado en 1.300 millones de euros, de los cuales una gran parte está cubierta todavía por el sector público).
- La industria de seguridad privada tiene un importante papel en el desarrollo de la sociedad europea del bienestar. Es evidente que las actividades económicas necesarias sólo pueden prosperar en un entorno estable y 'seguro'. Esto es así especialmente en el sector de transportes y aviación en donde la confianza de los viajeros es fundamental.
- Como consecuencia del 11 de septiembre de 2001, la seguridad preventiva y operacional ha

asumido un perfil más elevado que nunca y se ha convertido en algo primordial en las agendas de los políticos.¹ Las empresas de seguridad, enfrentadas a las crecientes necesidades de seguridad de sus clientes, ofrecen el máximo apoyo para derrotar al terrorismo y otras amenazas a la seguridad.

- Sin embargo, las empresas de seguridad junto con una serie de otros actores económicos están expuestas a una responsabilidad potencialmente ilimitada en el caso de un ataque terrorista.
- Al mismo tiempo, los avances relativos a la cobertura de seguridad disponible tienen implicaciones fundamentales para el sector de seguridad: la industria de seguros ha aumentado sus primas pero ha limitado la cobertura de sus seguros.
- El problema resultante tiene consecuencias potencialmente dramáticas, que no se limitan a las partes directamente afectadas.
- En vistas a su potencial magnitud y sus implicaciones paneuropeas, la industria de seguros llama la atención sobre el problema en el ámbito de la UE como un tema prioritario.
- La CoESS y la EASA asumen su responsabilidad y están dispuestas a jugar un papel activo para intentar encontrar una solución.

1. Introducción

Actualmente, varios importantes actores económicos como los aeropuertos, los puertos marítimos, las líneas aéreas, las entidades industriales, las compañías de transporte, las empresas de seguridad, y muchas otras empresas de servicios se enfrentan al riesgo real de pérdidas catastróficas por actos de guerra y terrorismo.

Las empresas de seguridad tienen sólo un papel limitado, ya que son sólo un eslabón de la cadena de seguridad. Esto es así sobre todo a la luz de las nuevas normas de la UE que imponen a los gobiernos nacionales grandes responsabilidades con respecto a la seguridad. También es verdad que la responsabilidad civil a la que están expuestas las empresas de seguridad en caso de un ataque terrorista catastrófico es potencialmente ilimitada. Lo mismo ocurre para los aeropuertos, los puertos, las líneas aéreas, los centros de producción, etc.

Lo cierto es que las actuales soluciones de seguros que tienen las empresas de seguridad (al igual que cualquier otra parte que participe en este sector, excepto el gobierno) no son suficientes para cubrir los posibles riesgos. Esto significa que una pérdida catastrófica podría amenazar la existencia de cualquier empresa de seguridad y/o cualquier otra parte comercial. En 2003, el mercado de seguridad privado de la UE empleó a 1,1 millones de personas aproximadamente y tuvo una facturación total de casi 12.000 millones de euros.

En este documento de la CoESS, Confederación Europea de Servicios de Seguridad, que representa a la totalidad de la industria privada de seguridad en Europa, y la EASA, la Asociación Europea de Seguridad Aérea, que representa a las empresas de seguridad en los aeropuertos, se presentan algunos temas fundamentales relativos al funcionamiento de la industria de seguridad aérea en cuanto a los servicios y algunas ideas de solución razonable – una solución que cubra a todos los Estados miembros de la UE. En 2003, el mercado de la

¹ Tal como se mencionó, en la opinión del Comité Económico y Social Europeo de la Seguridad en los Transportes del 24 de octubre de 2002.

seguridad aérea en la UE tenía una facturación total de unos 1.300 millones de euros y empleaba a unas 40.000 personas.

El centrarse en la seguridad aérea no es arbitrario: todo el sector ha quedado directamente muy impactado por el 11 de septiembre, y como resultado tiene mucha “experiencia” en tratar con las consecuencias de los ataques terroristas. Sin embargo, ha quedado claro que otros sectores de la economía pueden también convertirse en objetivos de ataques terroristas (p. ej. los centros de producción, los aeropuertos, los puertos, los barcos). Estos sectores junto con las empresas que de alguna forma están conectadas con los "objetivos" potenciales (empresas de catering, empresas de limpieza,...) se enfrentan a los mismos riesgos. Por eso, los temas presentados y las soluciones planteadas en las siguientes páginas son mutatis mutandis también aplicables a ellas.

2. Riesgos de la responsabilidad civil después del 11 de septiembre

Antes del 11 de septiembre del 2001, el peor escenario contemplado dentro de la industria aérea era un accidente estimado en unos 300 millones de dólares americanos (247 millones de euros). La naturaleza de los ataques del 9/11 hizo que la industria se diera cuenta de que las pérdidas incurridas en un accidente de aviación ya no se limitaban al valor del avión y sus pasajeros sino que había una auténtica probabilidad de pérdidas materiales de terceros (potencialmente ilimitadas) si se producía un ataque.

Las recientes estimaciones de los costes de otro incidente similar al 9/11 indican que el riesgo podría ser de unos 100.000 millones de dólares (82.500 millones de euros) por cada caso o incluso más.² La CoESS y la EASA quieren además llamar la atención sobre todas las otras posibles consecuencias devastadoras que podría causar un incidente similar en un país de la UE en términos de impacto en la economía nacional del país afectado, en su escena política interna, en sus relaciones con otros Estados miembros de la UE, etc. Además, la totalidad de la industria de seguridad privada europea (que representa a más de 1 millón de puestos de trabajo) se enfrentaría al grave riesgo de desaparecer.

3. Industria de la aviación - Un probable objetivo para los ataques terroristas

Teniendo en cuenta que la industria de la aviación seguirá siendo probablemente un objetivo para los terroristas en el futuro, está claro que esta industria tiene un importante potencial de riesgo de responsabilidad civil con respecto a una amplia variedad de pérdidas, desperfectos y daños sufridos por las partes contratantes y por terceros. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que el transporte marítimo y otros tipos de transporte, así como los centros industriales pueden ser también todos ellos objeto de estos ataques.

4. Responsabilidad de terceros – No hay soluciones disponibles de seguros

Las atrocidades del 11 de septiembre del 2001 y los eventos posteriores han tenido, y siguen teniendo, un enorme impacto en el mercado de seguros. En el contexto posterior al 9/11, la industria de seguros debilitada financieramente proporciona menos capacidad de una prima superior y en términos menos favorables. El mercado de seguros se enfrenta a problemas de insolvencia y falta de disponibilidad de reaseguramiento.

Actualmente, la situación es tal que los costes de un incidente similar al del 9 de septiembre se estiman en 82.500 millones de euros, mientras que la industria de seguridad (que el último año obtuvo una facturación de unos 12.000 millones de euros) tuvo que pagar una prima de seguros de aproximadamente 180 millones, un 1,5 % de la facturación total) para una cobertura que en general no supera los 365 millones de euros por año (algunas importantes empresas tienen una cobertura agregada de 700 millones de euros por año).

² Conferencia llevada a cabo por Dan Ingbar, Presidente de la Homeland Security Research Association Corporation (HSAC) en la NATO- Forum on Business and Securities, Berlín febrero de 2004.

Tal como se ha dicho antes, los aeropuertos y las líneas aéreas se enfrentan al mismo problema que la industria de seguridad privada, es decir, que el mercado de seguros no ofrece solución suficiente para cubrir el riesgo potencialmente ilimitado que podría crearse después de un nuevo ataque terrorista.

Ni que decir tiene que los mismos temas relativos al ilimitado riesgo de responsabilidad civil de un ataque terrorista preocupan también a otros sectores de nuestra sociedad, como por ejemplo los puertos marítimos.

5. Terrorismo y Guerra – Una responsabilidad de primer orden para la Comunidad

Es evidente que las autoridades nacionales, europeas e internacionales tienen una responsabilidad global y de primer orden para hacer el necesario análisis de riesgos y establecer la estructura legal nacional e internacional adecuada para tratar los riesgos relativos a la guerra y al terrorismo.

Los ataques terroristas en general van dirigidos evidentemente hacia los Estados más que hacia las empresas o personas privadas, y su impacto es tanto nacional como internacional. Parecería razonable que esto se reflejara también en la asignación global y última de obligaciones y responsabilidades posteriores a un ataque terrorista.

6. Distribución justa de responsabilidades

Una empresa de seguridad profesional debe asumir la responsabilidad de la calidad de los servicios que proporciona mediante un contrato de servicios. Pero, debe haber una distribución justa y aceptable de responsabilidades y riesgos entre, por un lado, las autoridades y otras partes responsables de la seguridad de los aeropuertos y, por otro lado, la empresa de seguridad privada a la que se ha encargado los servicios de seguridad.

Un subcontratista responsable de realizar determinadas tareas de seguridad específicas de acuerdo con las instrucciones de las autoridades y los clientes no puede asumir todos los riesgos de peligros y calamidades generados por, o que afecten a, la industria de los aeropuertos. Las empresas de seguridad privadas ejecutan las normas establecidas por los gobiernos y las autoridades aeroportuarias.

Es evidente que el potencial de pérdidas catastróficas relativo a la seguridad en los aeropuertos es alto. Ninguna empresa de seguridad puede asumir las consecuencias de un incidente de seguridad aérea catastrófico, ni tampoco las puede asumir la industria de la seguridad aérea en general. Esto es así especialmente en el caso de pérdidas de terceros en que el riesgo de responsabilidad civil sería ciertamente astronómico y en que incluso la cobertura de seguridad más alta disponible en el mercado no sería suficiente y haría imposible la continuación de la industria de seguridad privada dentro del sector de la aviación. También es evidente que el riesgo asociado a esta pérdida catastrófica no se podría reflejar nunca en el valor de los contratos de seguridad aérea.

Aunque la CoESS y la EASA asumen plenamente y esperan que se cumplan las responsabilidades de sus miembros en cuanto a proporcionar niveles adecuados de seguridad, hay evidentemente un límite a lo que puede cubrir un seguro y lo que puede obtener una empresa.

7. Propuesta

Considerando el importante papel de la industria de la aviación en la sociedad actual, debe ser de interés de la sociedad en general encontrar soluciones apropiadas que limiten las responsabilidades incurridas por todas las partes comerciales de esta industria a niveles que sean razonables y/o que proporcionen fuentes de fondos alternativos para responsabilidades civiles. Este tipo de solución ya existe en algunas otras industrias.

Es obvio que para encontrar una solución a largo plazo a los temas de responsabilidad civil que surgen con relación a los ataques terroristas o de guerra, se necesita alguna forma de marco legal claro dentro de la UE para los diferentes sectores afectados. Esto es un requisito previo de los objetivos de la Comisión Europea para lograr lo que se subraya en su *Libro Blanco sobre Servicios de Interés General*³: “debe garantizarse la seguridad física de consumidores y usuarios, de todas las personas implicadas en la producción y provisión de estos servicios, y del público en general, incluyendo la protección contra posibles amenazas tales como ataques terroristas y catástrofes medioambientales”.

La CoESS y la EASA piensan que puede encontrarse una solución aplicando los siguientes principios:

- una responsabilidad estricta;
- que sea cubierta;
- y exclusivamente canalizada hacia un actor;
- cuya viabilidad permanezca protegida por un régimen de responsabilidad de tres partes, respectivamente cubierta por una aseguradora, un fondo financiado por todas las partes interesadas, y una intervención del Estado

La CoESS y la EASA piensan que esto es un tema de importancia fundamental y que ahora debe prestarse una especial atención a este asunto.

Bruselas, 26 de mayo de 2004

CoESS⁴

EASA⁵

³ COM(2004) 374.

⁴ CoESS, Koningin Fabiolalaan 25, B-1780 Wemmel, T: +32 2 462 07 73, F: +32 2 460 14 31, e-mail: apeg-bvbo@i-b-s.be, www.coess.org www.coess.org.

⁵ EASA, Brucargo 744, B-1931 Zaventem, T: +32 2 752 35 00, F: +32 2 752 35 06, e-mail:

marc.pissens@securis.be.

EASA es miembro de CoESS