

PROCESO 133-IP-2007

Interpretación prejudicial, de oficio, de los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 y el numeral 4 del “Anexo a la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera – Amparo de Accidentes Corporales para Tripulantes” de la Decisión 290 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y de los artículos 2, 3, 4, 5 primer párrafo, 12, 94 literal h), 107 y 114 de la Decisión 398 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, sobre la base de lo solicitado por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de la República de Colombia por intermedio del Cónsul General de Colombia en Lima, Perú. Actor: RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A. Caso: “Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera”.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD ANDINA, en San Francisco de Quito, a los diez días del mes de enero del año dos mil ocho

VISTOS:

El Oficio N°. C.896, de 14 de agosto de 2007, con sus respectivos anexos, recibido en este Tribunal el 20 de agosto de 2007, por el que el Cónsul General de Colombia, en Lima, informa a este Tribunal que: “Por comisión del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia Dirección de Asuntos Consulares, expediente CEAJ.5703/2007, se comunicó que la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil remitió el oficio OSSCC-0690 del 29 de junio de 2007, con el anexo (sic) el Exhorto 003 en el cual se solicita al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina la interpretación prejudicial respecto a la póliza andina de transporte internacional de pasajeros (...);”

El Oficio N°. CCNAJ.35323, de 16 de marzo de 2007, emitido por el Director de Asuntos Consulares de Colombia al Señor Cónsul de Colombia en Lima, en el que dice “esta coordinación le envía copia del Oficio OSSCC-0690, de fecha 29 de Junio de 2007, expedido por la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Secretaría de Bogotá D.C., junto con el Exhorto 003 librado el 29 de Junio de 2007, mediante el cual se le comisiona para adelantar el trámite de Solicitar (sic) al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina la interpretación prejudicial, respecto a la póliza andina de transporte internacional de pasajeros (...) dentro del trámite (sic) Recurso Extraordinario de Casación promovido por TRANSPORTES RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A. contra ASEGURADORA COLSEGUROS S.A. con radicación 54001-31-03-003-2000-00235-01 (...);”

El Oficio OSSCC N°. 0960, de 29 de junio de 2007, en el que la Secretaría de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de la República de Colombia, dice a la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores: “En cumplimiento de lo ordenado en sentencia de 31 de mayo de 2007, proferida por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia con ponencia del Doctor Pedro Octavio Munar Cadena, Magistrado Ponente en el asunto de la referencia, con toda atención me permito enviar a ustedes el exhorto No. 003, a fin de que se haga llegar al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, para su trámite”;

El Exhorto N°. 003, de 29 de junio de 2007, por el cual la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de la República de Colombia: “EXHORTA: AL HONORABLE TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD ANDINA, para que se sirva auxiliar a esta Corporación en la práctica de la siguiente diligencia, ordenada en sentencia de 31 de mayo de 2007, proferida por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia (...)” dispone “1. Solicitar al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina la interpretación prejudicial, respecto de la póliza andina de transporte internacional de pasajeros, concretamente en los siguientes puntos: a. Respecto de la póliza andina de transporte internacional de pasajeros, para el año 1998, podrían las partes, válidamente, establecer que en el territorio del país emisor no hubiera ninguna de las coberturas establecidas en dicha póliza. b. En el contexto de la póliza andina de transporte internacional de pasajeros, qué se quiso significar con el siguiente texto, incorporado en el anexo correspondiente: ‘3. Ámbito Geográfico. Las disposiciones de este contrato de seguro sólo se aplican a eventos ocurridos fuera del territorio nacional de cada país, salvo si algún país Miembro resuelva aplicarlo también al territorio nacional’. Si la anterior regla comporta exclusión de alguna cobertura o amparo en particular, sea alusivo al siniestro en sí o al lugar en donde haya tenido ocurrencia (...)”;

El auto de 10 de octubre de 2007, por el que este Tribunal admitió a trámite la presente solicitud de interpretación prejudicial;

Los artículos 36 y 125 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina; y,

Los hechos relevantes incluidos en anexos.

a) Partes en el proceso interno

Demandante: RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A. Demandada: ASEGURADORA COLSEGUROS S.A. (Colombia).

b) Hechos

De los documentos incluidos en el expediente, se desprenden los siguientes hechos:

El 22 de septiembre de 1997, el representante legal de la Sociedad RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A., suscribió, como tomador, la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, con la empresa ASEGURADORA COLSEGUROS S.A.

La vigencia, inicial, de la póliza N°. 16-1329844, fue del 22 de septiembre de 1997 al 22 de septiembre de 1998, acordándose que la condición de asegurado y beneficiario recaerían sobre la empresa RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A. Dicha póliza amparaba el autobús de Placa C-03211, marca SCANIA, modelo 1993. La vigencia de la póliza fue renovada hasta el 22 de septiembre de 1999 con el certificado de seguro N°. 16-311 que amparaba única y exclusivamente el vehículo de Placa C-03211. De acuerdo a la demandante, la póliza cubría: “a) Muerte y/o Daños Personales, y b) Daños Materiales”.

El 21 de noviembre de 1998, el mencionado vehículo de Placa C-03211, en la vía Puerto Tejada-Santander de Quilichao, colisionó con el microbús de Placa VKJ-722 afiliado a la Empresa VALLECAUCANA DE TRANSPORTES. En este accidente perdieron la vida tres personas y varias resultaron heridas, todas éstas se encontraban en el microbús VKJ-722.

La empresa RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A. fue llamada a intervenir, en el proceso abierto para la causa, como tercero civilmente responsable. Por lo que esta empresa comunicó y reclamó a la ASEGURADORA COLSEGUROS S.A. el siniestro ocurrido. En carta DI-03487, de 31 de octubre de 2000, ASEGURADORA COLSEGUROS S.A. negó el pago argumentando “no existir cobertura de acuerdo al ámbito geográfico”.

Por lo tanto, la empresa RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A. interpuso demanda con el fin de que se declare infundada la objeción que formuló la ASEGURADORA COLSEGUROS S.A., demanda que conoció el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Cúcuta, que concluyó con sentencia desestimatoria de las pretensiones de la demandante al encontrar que prosperaba la excepción de exclusión de responsabilidad. Esta decisión fue apelada por la actora y confirmada por la Sala Civil Familia del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cúcuta, por sentencia de 17 de octubre de 2003.

Contra dicha sentencia, la actora interpuso recurso de casación, el cuál es conocido por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de Colombia, la que decidió CASAR la sentencia, solicitar al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina interpretación prejudicial y, decretó “la suspensión del proceso hasta tanto se reciba respuesta del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina”.

c) Fundamentos jurídicos de la demanda

La sociedad RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A., al hacer un recuento de los hechos, señala como pretensiones “1. Que se declare infundada y carente de seriedad, la objeción formulada por la ASEGURADORA COLSEGUROS S.A. el día 31 de Octubre del año 2000 (Carta DI-03487) a la reclamación

presentada por la sociedad RUTAS DE AMÉRICA CIA. LTDA. C.A. en desarrollo de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transporte Internacional por Carretera (...) y por siniestro que afectó las coberturas de Muerte y/o Lesiones Personales y Daños Materiales ocurrido el 21 de Noviembre de 1998. 2. (...) se condene a la sociedad demandada (...) a pagar a mis mandantes una vez ejecutoriada la sentencia que así lo ordene, las siguientes sumas: 2.1. La suma de TREINTA MIL DOLARES (US\$ 30.000), equivalente en pesos colombianos a \$ 63.810.000.00 de acuerdo a la tasa vigente para el día 9 de noviembre del 2000 (...). 2.2. Al pago de la suma de SIETE MIL QUINIENTOS DOLARES (US\$ 7.500), equivalente en pesos colombianos a \$ 15.952.500.00 de acuerdo a la tasa de cambio vigente para el día 9 de Noviembre del 2000 (...) suma que corresponde a los daños materiales ocasionados al vehículo automotor de placas (sic) VKJ-722 de propiedad de 'VALLECAUCANA DE TRANSPORTES' y que afectan al amparo de Daños Materiales de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil base de esta acción. 2.3. Al pago de los intereses moratorios (...) sobre la suma de TREINTA Y SIETE MIL QUINIENTOS DOLARES (US\$ 37.500), equivalente en pesos colombianos a \$ 79.762.500.00 (...)"

El demandante fundamenta sus argumentos en las normas internas de la República de Colombia y en la Decisión 398 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

d) Fundamentos jurídicos de la contestación a la demanda

La empresa ASEGURADORA COLSEGUROS S.A. (Colombia) presenta las siguientes excepciones: "1. RIESGO EXCLUIDO" hace referencia a los artículos 3 y 4 de la Decisión 290 y que de acuerdo al contrato se estipuló: "Ambito (sic) geográfico: Las disposiciones de este contrato de seguro sólo se aplicarán a eventos ocurridos fuera del territorio nacional de cada país emisor, salvo si algún país miembro resuelve aplicarlo también al territorio nacional (...). En el presente caso el país emisor lo es la República de Colombia y el siniestro cuya indemnización se reclama ocurrió dentro del territorio del país emisor y no fuera del territorio nacional; además, no existe disposición alguna mediante la cual la República de Colombia haya resuelto aplicarlo al territorio nacional (...). 2. IMPROCEDIBILIDAD DE LA ACCION (sic) POR CUANTO NO EXISTE SENTENCIA JUDICIAL EJECUTORIADA QUE DECLARE AL ASEGURADO CIVILMENTE RESPONSABLE NI EXISTE ACUERDO AUTORIZADO DE MODO EXPRESO POR LA COMPAÑIA (...)" expresamente solicitada por el contrato.

Continúa exponiendo las excepciones: "3. EXONERACION (sic) DE LA ASEGURADORA POR HABERSE CONFIGURADO CAUSAL DE EXCLUSION (sic) DE LA RESPONSABILIDAD DE LA MISMA DE ACUERDO CON LAS CONDICIONES GENERALES DE LA POLIZ (sic) (...). 4. EXONERACION (sic) DE LA OBLIGACION (sic) DE PAGAR POR PARTE DE LA SOCIEDAD DEMANDADA POR INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATO DE SEGURO POR PARTE DEL ASEGURADO (...). 5.

ILEGITIMIDAD DE LA PERSONERIA (sic) DEL DEMANDANTE (...). 6. PRESCRIPCION (sic) DE LA ACCION (sic) (...).”.

CONSIDERANDO:

Que las normas contenidas en las Decisiones 290 y 398 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, forman parte del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, conforme lo dispone el literal c) del artículo 1 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina;

Que este Tribunal es competente para interpretar por vía prejudicial las normas que conforman el ordenamiento jurídico comunitario, con el fin de asegurar su aplicación uniforme en el territorio de los Países Miembros, siempre que la solicitud provenga de un Juez Nacional también con competencia para actuar como Juez Comunitario, como lo es, en este caso, el Tribunal Consultante, en tanto resulten pertinentes para la resolución del proceso, conforme a lo establecido por el artículo 32 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina (codificado mediante la Decisión 472), en concordancia con lo previsto en los artículos 2, 4 y 121 del Estatuto del Tribunal (codificado mediante la Decisión 500);

Que, como se tiene dicho la solicitud de interpretación prejudicial no obstante que no cumplió a cabalidad con todos los requisitos exigidos por el artículo 125 del Estatuto del Tribunal, sin embargo, de los documentos anexos se desprende las normas aplicables al caso concreto y que serán objeto de interpretación prejudicial. Por lo que, de acuerdo a lo facultado por los artículos 34 del Tratado de Creación del Tribunal y 126 de su Estatuto, se interpretarán de oficio los artículos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 y el numeral 4 del “Anexo a la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera – Amparo de Accidentes Corporales para Tripulantes” de la Decisión 290 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y de los artículos 2, 3, 4, 5 primer párrafo, 12, 94 literal h), 107 y 114 de la Decisión 398 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena; y,

Que, las normas objeto de la presente interpretación prejudicial se transcriben a continuación:

Decisión 290 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena

“Artículo 1.- Aprobar la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera y el Anexo que ampara Accidentes Corporales para los Tripulantes Terrestres, cuyos textos constan agregados a esta Decisión.

Artículo 2.- La Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, serán emitidos por una empresa aseguradora establecida en cualquiera de los Países Miembros y cubrirán, según corresponda, la

responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados, y los daños corporales que sufra la tripulación, como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados pertenecientes a las empresas de transporte internacional por carretera.

Artículo 3.- Los Países Miembros no exigirán al transportador, para el otorgamiento de las autorizaciones necesarias para realizar el transporte internacional por carretera al amparo de las normas del Acuerdo de Cartagena, la contratación de ningún otro tipo de seguro adicional que cubra los riesgos amparados en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo adoptados por esta Decisión.

Artículo 4.- Las empresas aseguradoras al emitir la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, pueden libremente concertar con el asegurado la tarifa del seguro, atendiendo los principios técnicos que regulan la materia, y no requerirá, en este caso, de autorización del órgano de control competente de sus respectivos países.

(...)

Artículo 6.- Los representantes de las empresas aseguradoras están obligados a dar cobertura a las reclamaciones que se le presenten por la responsabilidad civil del transportador frente a los pasajeros y a terceros no transportados, y daños corporales que sufra la tripulación, derivados de los accidentes que tuvieron lugar dentro del territorio de su país y en el que tomen parte aquellas personas o empresas de transporte aseguradas por la empresa aseguradora, tomando en cuenta las condiciones generales establecidas en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil.

Artículo 7.- Para el cumplimiento de lo establecido en los artículos 5 y 6 que anteceden, los representantes de las empresas aseguradoras están obligados a:

- a) Proporcionar toda la asistencia necesaria a los asegurados, con ocasión de los accidentes ocurridos dentro de su territorio y cuyo riesgo está cubierto por la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo.
- b) Responder solidariamente con la empresa aseguradora por todas las obligaciones derivadas de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, y que se originen por accidentes ocurridos dentro del territorio de su país.
- c) Otorgar un trato igual a los asegurados de su representada como si se tratara de su propio asegurado.
- d) Tomar las medidas oportunas y necesarias tendientes a proteger los intereses de la empresa aseguradora. Las decisiones tomadas por el representante en este sentido obligarán a la empresa aseguradora.

e) Dar aviso a la empresa aseguradora, en el más breve plazo posible de conocido el siniestro, de la ocurrencia del mismo e informar a ésta de las circunstancias y demás elementos conocidos.

f) Efectuar por cuenta de la empresa aseguradora los pagos y anticipos relativos a los siniestros reportados, teniendo en cuenta las garantías acordadas en el contrato de seguro, e iniciar las acciones judiciales y extrajudiciales contra los autores de tales siniestros.

Artículo 8.- La empresa aseguradora está obligada a reembolsar a su representante, dentro de los cinco días siguientes a la fecha de presentación de la liquidación cancelada o de la puesta en conocimiento de la sentencia ejecutoriada, las indemnizaciones que se hayan abonado a favor del beneficiario o damnificado como consecuencia de los riesgos cubiertos por la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, así como los demás gastos que correspondan de acuerdo a las condiciones de la Póliza y su Anexo, referidos.

(...)

“Anexo a la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera – Amparo de Accidentes Corporales para Tripulantes”

“(...)

“4. Este amparo sólo cubrirá accidentes ocurridos fuera del territorio nacional del país emisor de la póliza.”

Decisión 398 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena

“(...)

Artículo 2.- La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.

Artículo 3.- La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación; igualdad de tratamiento legal; libre competencia y, nación más favorecida.

Artículo 4.- Los Países Miembros acuerdan homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional.

Artículo 5.- El transporte internacional de pasajeros por carretera que se efectúe entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena o en tránsito por sus territorios, se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias.

(...)

Artículo 12.- El Permiso Originario y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de pasajeros por carretera en los Países Miembros.

(...)

Artículo 94.- El boleto de viaje será numerado y deberá contener la siguiente información y condiciones:

(...)

h) Características generales de la cobertura del seguro;

(...)

Artículo 107.- En todo transporte internacional y durante el viaje, el pasajero deberá estar cubierto por un seguro de accidentes corporales, el cual será previamente contratado por el transportista autorizado.”

(...)

Artículo 114.- La responsabilidad civil del transportista autorizado no podrá exceder de los montos establecidos como cobertura para la póliza andina.

(...).

I. De la solicitud de interpretación prejudicial

Se adjunta con la presente interpretación prejudicial la Nota Informativa sobre el Planteamiento de la Solicitud de Interpretación Prejudicial por los Órganos Judiciales Nacionales, publicada en la G.O.A.C. N°. 694, de 3 de agosto de 2001, aclarando, que dicha solicitud debe ser enviada directamente a este Tribunal sin necesidad de Acudir a los mecanismos de la Cancillería de los Países Miembros ni a sus organismos consulares.

II. De la supremacía del ordenamiento jurídico comunitario sobre las normas de derecho interno

Como quiera que dentro de los documentos enviados por el Juez Consultante, establece este Tribunal que se argumenta la aplicación del derecho nacional a

un caso regulado por el derecho comunitario, se hace necesario tocar el tema de la supremacía del ordenamiento jurídico comunitario sobre las normas de derecho interno.

Con relación al tema el Tribunal de Justicia sostiene que: “(...) Se estableció así un régimen común y uniformes (sic), de especial significación dentro del proyecto integracionista, cuyas características principales, en cuanto ordenamiento comunitario, son las de constituir una regulación autónoma, coercitiva, de efecto directo y que constituye un derecho único para toda la Subregión, que ha de aplicarse en toda ella de manera homogénea y que ha de prevalecer por lo tanto, en todo caso, sobre el derecho nacional. Resulta entonces que la norma interna, anterior o posterior (...) que de algún modo resulte contraria o incompatible con el régimen común, que lo transgreda, desvirtúe o desnaturalice o que simplemente obstaculice su cabal aplicación, deviene inaplicable (...)”. (Proceso 34-AI-2001, publicado en la G.O.A.C. N°. 839, de 25 de septiembre de 2002, Secretaría General c/ República del Ecuador, caso: Patentes de segundo uso).

En apoyo del pronunciamiento anterior, el Tribunal realizó las siguientes consideraciones: “En cuanto al efecto de las normas de la integración sobre las normas nacionales, señalan la doctrina y la jurisprudencia que, en caso de conflicto, la regla interna queda desplazada por la comunitaria, la cual se aplica preferentemente, ya que la competencia en el caso corresponde a la comunidad. En otros términos, la norma interna resulta inaplicable, en beneficio de la norma comunitaria (...). No se trata propiamente de que la norma comunitaria posterior derogue a la norma nacional preexistente, al igual que ocurre en el plano del derecho interno, puesto que son dos ordenamientos jurídicos distintos, autónomos y separados, que adoptan dentro de sus propias competencias formas peculiares de crear y extinguir el derecho, que por supuesto no son intercambiables. Se trata, más propiamente, del efecto directo del principio de aplicación inmediata y de primacía que en todo caso ha de concederse a las normas comunitarias sobre las internas (...)”. En definitiva, frente a la norma comunitaria, los Estados Miembros “(...) no pueden formular reservas ni desistir unilateralmente de aplicarla, ni pueden tampoco escudarse en disposiciones vigentes o en prácticas usuales de su orden interno para justificar el incumplimiento o la alteración de obligaciones resultantes del derecho comunitario. No debe olvidarse que en la integración regida por las normas del ordenamiento jurídico andino, los Países Miembros están comprendidos (sic) ‘a no adoptar ni emplear medida alguna que sea contraria a dichas normas o que de algún modo obstaculicen su aplicación, como de modo expreso preceptúa el artículo 5, segunda parte, del Tratado de 26 de mayo de 1979, constitutivo de este Tribunal’ ”. (Proceso 34-AI-2001, ya citado). De esta manera, cabe reiterar que la posición del ordenamiento jurídico de la Comunidad se sustenta en los principios de primacía y aplicación inmediata.

En relación al primer principio, el Tribunal ha dicho que: “El derecho de la integración, como tal, no puede existir si no se acepta el principio de su primacía o prevalencia sobre los derechos nacionales o internos de los Países Miembros (...). En los asuntos cuya regulación corresponde al derecho comunitario, según las normas fundamentales o básicas del ordenamiento integracionista, se produce automáticamente un desplazamiento de la competencia, la que pasa del legislador

nacional al comunitario. La Comunidad organizada invade u ocupa, por así decirlo, el terreno legislativo nacional, por razón de la materia, desplazando de este modo el derecho interno. El legislador nacional queda así inhabilitado para modificar, sustituir o derogar el derecho común vigente en su territorio, así sea con el pretexto de reproducirlo o de reglamentarlo, y el juez nacional, a cuyo cargo está la aplicación de las leyes comunitarias, tiene la obligación de garantizar la plena eficacia de la norma común (...). El derecho de la integración no deroga leyes nacionales, las que están sometidas al ordenamiento interno: tan sólo hace que sean inaplicables las que le resulten contrarias. Ello no obsta, por supuesto, para que dentro del ordenamiento interno se considere inconstitucional o inexecutable toda norma que sea incompatible con el derecho común (...)" (Proceso 1-AI-2001, publicado en la G.O.A.C. N°. 818, de 23 de julio de 2002, Secretaría General c/ República Bolivariana de Venezuela, caso: Patentes de segundo uso, citando al Proceso 2-IP-90 publicado en la G.O.A.C. N° 69, de 11 de octubre de 1990).

Posteriormente, los principios antes citados fueron objeto de las siguientes consideraciones por parte de este Tribunal: "Dos principios fundamentales del derecho comunitario están llamados a ser tutelados por el Artículo 5° (actual artículo 4) del Tratado de Creación del Tribunal, la aplicación directa y la preeminencia del ordenamiento jurídico del Acuerdo de Cartagena. Por el primero se entiende la capacidad jurídica de la norma comunitaria para generar derechos y obligaciones que los ciudadanos de cada país puedan exigir ante sus tribunales nacionales (...). La preeminencia que se deriva de la aplicación directa conlleva la virtud que tiene el ordenamiento comunitario de ser imperativo y de primar sobre una norma de derecho interno, de manera que allí donde se trate de aplicar normas legales en actos jurídicos contemplados en el derecho de integración deberá acudir al ordenamiento jurídico comunitario, con prevalencia sobre el derecho interno (...). Tales características se cumplen en su integridad y se materializan cuando el artículo 5° del Tratado impone a los países que integran el Acuerdo de Cartagena dos obligaciones básicas: una de hacer, consistente en adoptar las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento del ordenamiento jurídico comunitario contenido en el artículo 1°; y la obligación de no hacer consistente en no adoptar ni emplear medida alguna contraria a dichas normas o que obstaculice su aplicación (...). Las obligaciones previstas en el artículo 5° del Tratado de Creación del Tribunal, señaladas atrás, hacen referencia al cumplimiento de la totalidad del ordenamiento jurídico comunitario expresamente contenido en el artículo 1° del mismo, tratándose de derecho primario o derivado que, por igual, debe ser respetado y acatado por todos los organismos y funcionarios que ejercen atribuciones según el mismo ordenamiento y naturalmente por los Países Miembros y por las autoridades que en el ámbito interno están llamadas a aplicarlo". (Proceso 1-AI-2001, ya citado, refiriéndose al Proceso 6-IP-93, publicado en la G.O.A.C. N°. 150, de 25 de marzo de 1994).

En la Comunidad Andina los principios observados derivan de las propias normas positivas de carácter constitutivo u originario, específicamente de los artículos 2, 3 y 4 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia, en tal sentido este Organismo ha sostenido que: "(...) las normas del ordenamiento jurídico comunitario rigen, por lo general, en todo el territorio de la comunidad, que es,

por supuesto, el de todos y cada uno de los Países Miembros, de manera inmediata y directa, luego de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena. No es necesario ni conveniente, y podría presentar una violación al ordenamiento jurídico andino, que cada uno de los Países incorpore la norma comunitaria mediatizándola en un instrumento jurídico interno (...)" (Proceso 7-AI-99, publicado en la G.O.A.C. N°. 520, de 20 de diciembre de 1999, Secretaría General c/ República del Perú).

En virtud de lo expuesto, este Tribunal sostiene que las Decisiones 290 y 398 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, prevalecen sobre toda regulación nacional anterior o posterior a ella, en cuanto éste resulte incompatible con dichas Decisiones. De no ser así resultaría imposible alcanzar la meta del Derecho Comunitario, de lograr un régimen uniforme para todos los Países de la Comunidad y los objetivos del Proceso de Integración Andina, en los asuntos en que los Países han cedido soberanía para su regulación por órganos comunitarios.

III. Recuento Histórico

Para entender el espíritu de las normas que se van a interpretar, en este caso, se hace necesario hacer un recuento histórico sobre la manera como la Comunidad Andina abordó la temática a fin de establecer la filosofía que inspiró finalmente la regulación de un único seguro que cubriera en todo el territorio de la sub-región por donde se realice prestación del servicio de Transporte Internacional por Carretera, los posibles riesgos respecto de pasajeros y terceros no transportados en ejercicio de la mencionada actividad.

En efecto, en el año 1972¹ la Comisión del Acuerdo de Cartagena expidió la Decisión 56 "*Transporte Internacional por Carreteras*" considerando que el sector de los transportes terrestres merece prioridad y acciones urgentes destinadas a promover la integración física del Área y la creación del mercado subregional andino, dado los altos costos y los prolongados periodos que demoraban los servicios de transporte que constituían un obstáculo al intercambio recíproco entre los Países Miembros, estableciendo como campo de aplicación de la Decisión y de sus anexos, el transporte internacional que se efectúa entre los Países Miembros y, en lo que corresponda, al transporte internacional por carretera en tránsito, ya sea entre éstos o entre éstos y terceros países.

En el artículo 15 de la Decisión 56, ya derogada, y en el artículo 3 del respectivo Anexo se dispone: "*Cada País Miembro establecerá los requisitos necesarios para exigir a todo transportador internacional por carretera la adecuada responsabilidad financiera o contrato de seguros con el fin de garantizar el pago de las obligaciones derivadas de daños a terceros, a los pasajeros y sus efectos y al propio personal empleado por el transportador, de acuerdo con las*

¹ Noveno Período de Sesiones Ordinarias de la Comisión del Acuerdo de Cartagena celebrada en Lima (Perú) del 10 al 14 de julio y del 17 al 20 de agosto de 1972

disposiciones y reglamentaciones aplicables a sus transportadores nacionales” y “Los Países Miembros exigirán a sus transportadores las condiciones que aseguren, de acuerdo a sus legislaciones nacionales, su efectiva responsabilidad frente a las obligaciones emanadas de la autorización otorgada para efectuar el transporte internacional por carretera”

Normas que se desarrollaron en el artículo 5 literal d) del Anexo de la misma Decisión a la que se ha hecho referencia relativo al *“contrato de seguro con el fin de garantizar el pago de las obligaciones derivadas de daños a terceros, ocasionados por las operaciones del transporte objeto de esta Decisión, a los pasajeros y sus efectos y a las tripulaciones empleadas por el transportador”* como uno de los requisitos para obtener la autorización para el ejercicio de la actividad.

De manera que en lo relativo al seguro de riesgos respecto de daños sufridos por pasajeros, terceros y tripulación en ejercicio de la actividad de transporte internacional no constituía un régimen común sino que cada País hacía las exigencias conforme a su normativa nacional.

Posteriormente, la Decisión 56 fue derogada por la Decisión 257, en la que se reguló el *“transporte internacional de mercancías por carretera”*, y estableció como uno de los requisitos para solicitar, tanto el Certificado de Idoneidad como el Permiso de Prestación de Servicios, la adopción de una póliza única por parte de los transportadores que deseaban prestar el servicio de transporte internacional de mercancías, a fin de que se tuviera una cobertura regional para amparar los riesgos derivados de la responsabilidad civil del transportador autorizado frente a terceros y los daños corporales que sufriera la tripulación de los vehículos habilitados con motivo de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera y evitar, de esa manera, que el transportador tuviera que adquirir una póliza en cada uno de los países por los que se circulara.

La Decisión 289 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, *“Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera”*, adoptada el 21 de marzo de 1991 y publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena número 80, de 4 de abril de 1991, fue expedida sobre la filosofía de una nueva etapa que vive el proceso de integración, por la necesidad de adoptar una norma comunitaria coherente y práctica que incorpore mayor flexibilidad y simplificación en la circulación de las personas en el territorio subregional, ante el vacío normativo que se produjo con la derogatoria de la Decisión 56, que regulaba el transporte de pasajeros por carretera, y las previsiones de la Decisión 257, que solo se refiere al transporte internacional de mercancías.

En el artículo 19, la Decisión 289 exige, entre otros, como requisito para otorgar el Permiso Originario de Prestación de Servicios *“c) Compromiso de obtener una Póliza de Seguro, cuya cobertura sea válida en el territorio de ese país Miembro, que le garantice al pasajero, a la tripulación y a terceros el pago de una indemnización por cualquier daño o perjuicio que sufran como consecuencia de accidentes ocasionados en las operaciones de transporte*

objeto de esta Decisión. La cobertura de la póliza también amparará al equipaje del pasajero”.

En el artículo 38, la Decisión 289 establece que *“En toda operación de Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera y durante la duración del viaje, el pasajero estará cubierto por un seguro obligatorio de accidentes personales previamente contratado por el Transportador autorizado”* del que se infiere cobertura en todo el territorio en donde se realice el Transporte Internacional, pero solo en lo relacionado con los pasajeros.

Solo se exigía entonces un seguro con cobertura válida en el territorio del País en donde se solicitaba el Permiso Originario de Prestación de Servicios. Dicho permiso se otorgaba en el País Miembro del domicilio principal de la empresa transportadora, y los riesgos acaecidos por fuera de dicho territorio en ejercicio de la actividad podían ser cubiertos con la Póliza de Seguro, con cobertura válida en el territorio del otro País Miembro que otorgaba un Permiso Complementario de Prestación de Servicio. El Permiso Complementario para realizar Transporte Internacional de pasajeros por Carretera solo podía ser solicitado ante la autoridad competente del otro País Miembro, por quien ya tenía su Permiso Originario de Prestación de Servicio, haciendo constar rutas horarios y frecuencias.

En la Reunión de Ministros de Transportes y Comunicaciones y Obras Públicas de los Países de la Comunidad Andina celebrada en la ciudad de La Paz (Bolivia) en el año de 1990, se recomendó a la Comisión la adopción de una Decisión que estableciera la Póliza Única de Seguros de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera en el territorio de la Subregión.

El proyecto de Decisión fue aprobado en el marco de la Reunión Extraordinaria por el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre CAATT y adoptado como Decisión 290 por la Comisión del Acuerdo de Cartagena en el año de 1991 en el Quincuagésimo quinto Periodo de Sesiones.

De manera que, para la habilitación de un vehículo al transporte internacional por carretera, los organismos nacionales de los Países Miembros deben exigir, entre otros requisitos, la contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil, la que debe estar vigente durante las operaciones de transporte internacional por carretera.

IV. De la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil – Decisión 290.

La Decisión 290 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena aprobada el 21 de marzo de 1991, en su parte considerativa dice que: *“(...) La Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil, tiene cobertura subregional para amparar los riesgos derivados de la responsabilidad civil del transporte autorizado frente a terceros y los daños corporales que sufra la tripulación de los vehículos*

habilitados con motivo de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera, para, contribuir de manera eficaz a la facilitación de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera que se realicen entre Países Miembros, evitando que los transportadores autorizados se vean obligados a contratar pólizas de seguro en cada uno de los Países Miembros por los cuales van a circular o desarrollar su actividad (...).

La Decisión 290 tiene 9 artículos y un Anexo Aprobatorio de la Póliza, a la cual se adjuntó otro Anexo relativo al Amparo de Accidentes Corporales para Tripulantes.

Allí se contempla el amparo por responsabilidad civil derivada de daños ocasionados a:

- 1) Pasajeros: muerte y daños personales y/o materiales²;
- 2) Terceros no transportados: muerte, daños personales y/o materiales;
- 3) Equipaje de los pasajeros, a excepción de la carga;
- 4) Daños corporales que sufra la tripulación.

También se establece que los Países Miembros no exigirán al transportador, para el otorgamiento de las autorizaciones necesarias para realizar el transporte internacional por carretera al amparo de las normas del Acuerdo de Cartagena, la contratación de ningún otro tipo de seguro adicional que cubra los riesgos amparados por la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo, adoptados por la Decisión 290, artículo 3 de la citada decisión.

Por lo anterior cabría entonces la posibilidad de que con respecto a los riesgos no cubiertos por dicha Póliza Andina, el transportista sí tendría que contratar otras pólizas, como es el caso de los Tripulantes respecto de los cuales, como el *“Anexo a la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera-Amparo de Accidentes Corporales para Tripulantes”*, en el numeral 4 establece *“Ámbito Geográfico. Este **amparo** sólo cubrirá accidentes ocurridos fuera del territorio nacional del país emisor de la póliza”* lo cual implica que la empresa transportadora deberá adquirir otra póliza que ampare los accidentes ocurridos dentro del territorio nacional del país emisor de la póliza. Si los Tripulantes están asegurados en el territorio del País que expidió la Póliza Andina el Transportador no está obligado a adquirir otro seguro por este concepto, de lo contrario sí.

Dentro del proceso interno, donde se hace la solicitud de interpretación prejudicial, se ha querido trasladar la disposición anteriormente analizada a la *“POLIZA ANDINA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA EL TRANSPORTADOR INTERNACIONAL POR CARRETERA”*, pero para este Tribunal el numeral 3º del ANEXO de la DECISIÓN 290 establece la opción de aplicar las disposiciones de la Póliza Andina o las del territorio nacional.

² Pasajero: es toda persona transportada que sea portadora de un pasaje o que figure en la lista de pasajeros del vehículo asegurado.

No fue la intención del legislador andino al expedir la Decisión 290 y en cuanto al cubrimiento de los riesgos que se generen respecto de pasajeros y terceros no transportados en ejercicio de la actividad Transporte Internacional, que las empresas transportadoras tuvieran que adquirir amparos diferentes: uno, el que se deriva de la Póliza Andina para cubrir los riesgos que ocurran por fuera del territorio del país Emisor de la misma, es decir en el resto del territorio de la subregión por donde se preste dicho servicio y otro, para cubrir los riesgos en el país Emisor de la Póliza Andina, ya que de una parte, el artículo 3 de la Decisión en comento, como ya se señaló, prohíbe a los Países Miembros exigir a la empresa transportadora adquirir ningún otro tipo de seguro adicional, y de otro lado, no existe razón lógica alguna para ello, dado que la evolución normativa andina que se ha presentado, en el título anterior, llevó precisamente a dar mayor agilidad y economía a la prestación del servicio mediante la previsión de una única póliza.

Lo contrario sería aseverar, contra la claridad y filosofía de la norma, que como lo que se ampara son los riesgos relacionados con el transporte internacional por carretera en la subregión, la Póliza Andina solo cubriría dicha actividad cuando la misma se realiza por fuera del país que emitió la Póliza, y que tan pronto el vehículo sale de dicha frontera entra a operar el seguro andino.

No cabe, entonces decir que, para la habilitación de un vehículo a la modalidad de Transporte Internacional por Carretera la autoridad nacional debe exigir, además de las obligaciones previstas en la Decisión 290, los seguros por los riesgos que se sucedan en el territorio del País al que pertenece la empresa aseguradora que emite la Póliza Andina para amparar a los pasajeros y los terceros que sufran daños por el ejercicio de la actividad dentro del territorio de dicho País, conclusión absurda y contraria a la filosofía que inspiró la contratación de un seguro único con cobertura subregional.

No es dado, por lo tanto, trasladar la exigente de cobertura aplicable a los tripulantes de que trata el numeral 4 del “ANEXO A LA POLIZA ANDINA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA EL TRANSPORTADOR INTERNACIONAL POR CARRETERA- AMPARO DE ACCIDENTES CORPORALES PARA TRIPULANTES” al caso de pasajeros y terceros no transportados, porque ello equivaldría a una interpretación contraria a los principios del derecho comunitario y a la filosofía de la integración.

En conclusión, de manera general se desprende de la Decisión 290 que la adopción de una póliza andina facilita las operaciones de transporte internacional por carretera, evitando que transportistas de los Países Miembros se vean obligados a contratar pólizas de seguros en cada uno de los países por los cuales circulan o desarrollan su actividad.

Es necesario hacer notar y puntualizar que el anexo “Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera” se refiere al contrato de seguro, que incluye los términos y condiciones para su aplicación, por lo que no puede contradecir ni menos desnaturalizar los objetivos y fines que persigue la Decisión 290, que crea la Póliza Andina de

Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera, por que lo contrario supondría que el nomen juris de dicha Decisión, que es Póliza Andina, y su artículo 3, que prohíbe a los Países Miembros exigir al transportista para obtener la autorización del transporte internacional por carretera, ningún otro seguro adicional, se estaría utilizando para inducir a error a quienes toman la Póliza Andina en la creencia de que están obteniendo una cobertura Subregional, que incluye a todos lo Países Miembros y que al momento del reclamo de la indemnización del siniestro, a título de anexo y contra toda lógica jurídica, se pretenda excluir la cobertura del País Miembro donde precisamente se contrató el seguro, lo que resultaría, además, un contrasentido.

Dentro del contexto de la Póliza Subregional, el artículo 6 de la referida Decisión 290 prevé la obligación de los representantes de las aseguradoras en cada País Miembro de dar cobertura a las reclamaciones presentadas por un accidente dentro del territorio de su país, obligación que se hace patente frente a los pasajeros y a terceros no transportados, así como a los daños corporales que pudiese sufrir la tripulación. Tomando en cuenta las condiciones establecidas en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y cumpliendo las obligaciones previstas en el artículo 7 de la Decisión 290.

Por lo expuesto, este Tribunal considera que el consultante, debe aplicar lo dispuesto en la citada Decisión 290 debiendo poner la máxima atención, al momento de analizar la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil contratada por la accionante, a fin de determinar el verdadero sentido de ésta cláusula dentro del caso concreto, teniendo en consideración el principio de supremacía del derecho comunitario.

En caso que se considere que prospera la reclamación del demandante, se deberá aplicar los criterios establecidos en los artículos 7 y 8 de la mencionada Decisión 290.

V. Del Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera

En la Comunidad Andina, el Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera está regulado por la Decisión 398, (adoptada en la Sexagésimo noveno Período Ordinario de Sesiones de la Comisión del Acuerdo de Cartagena celebrado en Lima el 17 de enero de 1997), la que sustituyó la Decisión 298, y que fue publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena número 243 el 27 de enero de 1997, estableciendo las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, hoy Comunidad Andina, con el objeto de liberalizar su oferta.

La Decisión 561 de la Comisión de la Comunidad Andina, modificó la Decisión 398, pero sólo en lo relacionado con las condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio, específicamente el artículo 80 de la Decisión 398, por lo tanto la norma

aplicable al caso concreto es la vigente al momento de ocurrido el siniestro, el 21 de noviembre de 1998, es decir, la citada Decisión 398, cuyos artículos sólo se desarrollan en lo que es pertinente al caso concreto.

De acuerdo a lo dispuesto en la parte considerativa de la Decisión 398 “(...) el transporte internacional de pasajeros por carretera constituye uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico Subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena (...)”.

Los principios fundamentales del Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, se encuentran en los artículos 2, 3 y 4 de la Decisión 398, estos artículos establecen las condiciones necesarias para la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera entre los Países Miembros de la Comunidad Andina, con el objetivo de liberalizar su oferta.

Dicha oferta y la prestación de servicios se sustentan básicamente en los siguientes principios:

1. libertad de operación
2. acceso directo al mercado
3. trato nacional
4. transparencia
5. no discriminación
6. igualdad de tratamiento legal
7. libre competencia
8. nación más favorecida

De acuerdo al artículo 4 de la Decisión 398, los Países Miembros acuerdan eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional. En consecuencia, el ámbito de aplicación del transporte internacional de pasajeros por carretera que se efectúe en los Países Miembros, se regirá por la Decisión 398 y por sus normas complementarias.

La Decisión 398, señala como transportista autorizado a la persona jurídica cuyo objeto social es el transporte de pasajeros por carretera, constituida en uno de los Países Miembros conforme a sus normas de sociedades mercantiles o de cooperativas, que cuenta con el Permiso Originario de Prestación de Servicios y uno o más permisos Complementarios de Prestación de Servicios.

Dado que el Permiso Originario (emitido por el País de origen del transportista) y el Permiso Complementario de Operación, (emitido por País Miembro diferente al País de origen del transportista) así como la Certificación de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar el transporte local de pasajeros por carretera en los Países Miembros, según se establece en el artículo 12 de la Decisión 398, resulta presupuesto necesario para la aplicación de la Póliza Andina la prestación de “Transporte Internacional”, conforme a las definición que del mismo hace el artículo 1º, a más que para la aplicación de la Póliza Andina se debe tener en cuenta el territorio en donde se produjo el riesgo amparado, es decir, el evento, más no la nacionalidad de la

empresa que en ejercicio de la actividad de Transporte Internacional produjo el mismo, dado que se trata de un servicio comunitario.

En cuanto a los daños que pueden sufrir los pasajeros, y como un asunto de confianza, dentro de las especificaciones que debe contener el boleto de viaje en este tipo de contrato de transporte, se encuentra *“Las características generales de la cobertura del seguro”* literal h) del artículo 94 de la Decisión 398, que concuerda con la obligación que se prevé en el artículo 107 de la misma: *“En todo transporte internacional y durante el viaje, el pasajero deberá estar cubierto por un seguro de accidentes corporales, el cual será previamente contratado por el transportista autorizado”*

Y, ante terceros, se establece la responsabilidad del transportista por los daños y perjuicios que se puedan ocasionar durante la operación en el artículo 102, segundo párrafo, Decisión 398.

La póliza andina debe cubrir todos los anteriores riesgos y en su defecto, en todo caso, el artículo 114 de la Decisión 398 establece que *“La responsabilidad civil del transportista autorizado no podrá exceder de los montos establecidos como cobertura para la póliza andina”*

En virtud de lo anteriormente expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD ANDINA

CONCLUYE:

PRIMERO: Las Decisiones 290 y 398, prevalecen sobre toda regulación nacional anterior o posterior a ella, en cuanto resulte incompatible con dichas Decisiones, conforme a los principios de aplicación inmediata y primacía de la norma comunitaria.

SEGUNDO: Quiso la Comunidad Andina que para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio denominado Transporte Internacional por Carretera existiera una sola Póliza Andina en relación con los pasajeros, sus equipajes, terceros no transportados; y respecto de la Tripulación que la Póliza Andina cubriera los riesgos, excepto los accidentes ocurridos dentro del territorio del País que emitió la Póliza Andina.

TERCERO: No resulta lícito expedir una Póliza Andina eximiendo la cobertura en el territorio del País Emisor de la Póliza, en lo que se relaciona al amparo a pasajeros, sus equipajes, terceros no transportados, ya que solo se eximía dicha cobertura territorial a la tripulación por expresa definición del numeral 4º del Anexo de Cobertura a Tripulantes de la Decisión 290”

CUARTO: La Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil, al tener cobertura Subregional, deberá ser emitida por una empresa aseguradora

establecida en cualquiera de los Países Miembros y cubrirá la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados y los daños corporales que sufra la tripulación como consecuencia de accidentes causados por vehículos habilitados. Los Países Miembros no pueden exigir seguro adicional que cubra los riesgos previstos en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil ya que al estar amparado por una norma de Derecho Comunitario tiene prevalencia frente a cualquier otro requerimiento de orden interno de los Países Miembros.

QUINTO: La Compañía Aseguradora que emita la Póliza Andina debe tener Aseguradoras Corresponsales en todos los Países de cobertura de dicha Póliza, a los fines del artículo 6º de la Decisión 290.

SEXTO: Este Tribunal considera que el consultante debe aplicar lo dispuesto en la citada Decisión 290 debiendo poner la máxima atención, al momento de analizar la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil contratada por la accionante, teniendo en consideración el principio de supremacía del derecho comunitario.

SEPTIMO: Todo lo relacionado con el Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, se rige por la Decisión 398 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de la República de Colombia deberá adoptar la presente interpretación prejudicial cuando dicte sentencia de conformidad con lo dispuesto por el artículo 35 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, así como dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 128, párrafo tercero, del Estatuto del Tribunal.

NOTIFÍQUESE y remítase copia de la presente interpretación a la Secretaría General de la Comunidad Andina para su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Ricardo Vigil Toledo
PRESIDENTE

Olga Inés Navarrete Barrero
MAGISTRADA

Walter Kaune Arteaga
MAGISTRADO

Oswaldo Salgado Espinoza
MAGISTRADO

Isabel Palacios Leguizamón
SECRETARIA

Proceso 133-IP-2007