

Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo
(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)
<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

TEMA: EL SEGURO AERONÁUTICO

RESUMEN: El presente informe de investigación analiza el tema del Seguro de Aeronáutico desde la perspectiva de la doctrina del derecho comparado, analizando su definición y características básicas así como su cobertura.

Índice de contenido

1DOCTRINA.....	1
a)El Seguro Aeronáutico.....	1
Caracteres	2
Importancia.....	2
Riesgo aéreo. Carácter.....	3
En tierra.....	4
En vuelo.....	4
b)Sobre el contrato de seguro y su contenido.....	5
El contrato de seguro aeronáutico.....	5
Contenido de los contratos.....	6
c)Coberturas del Seguro de Aviación.....	7
Casco de Aviación.....	7
Responsabilidad Civil por lesión o muerte excluyendo pasajeros.....	8

1 DOCTRINA

a) *El Seguro Aeronáutico*

[FOGLIA]¹

Caracteres

“El contrato de seguro aeronáutico es un contrato de índole comercial y convencional. Ha dado lugar a su nacimiento el desarrollo de la navegación aérea y como una consecuencia del riesgo aeronáutico o sea del peligro a que están sujetas las personas y las cosas resultantes de la navegación aérea.

Por ello, en la actualidad, se considera este seguro como formando parte del derecho aeronáutico y derivado del hecho técnico que le otorga por ello modalidades especiales.

De allí que una de sus características sea su obligatoriedad tanto frente a la tripulación como frente a los pasajeros y usuarios y a los terceros damnificados en la superficie.

Ahora bien, desde el punto de vista general, el seguro posee características varias jurídicas, cuando atiende a asegurar la responsabilidad, las demoras, mercaderías y personas; públicas, cuando alude a la responsabilidad por los riesgos en el aire y en tierra; y económicas, cuando tiende a garantizar un determinado acontecimiento con determinada suma de dinero.

Tres tipos de seguros pueden admitirse: 1) seguro sobre cosas; 2) seguro en relación a las personas; 3) seguro de responsabilidad[^] civil.

El primero se extiende a cubrir los riesgos de los siniestros aéreos recaídos en las aeronaves o a sus partes componentes o los efectos transportados, sean propios o ajenos provengan o no de un caso fortuito o de la fuerza mayor.

El segundo trata de cubrir el daño que soporten los pasajeros o el personal de una máquina aérea.

El tercero se refiere a la responsabilidad del transportador o propietario para cubrir los riesgos relativos a las personas transportadas, frente a los terceros ajenos a aquéllos, a sus bienes y a los daños provenientes de un abordaje. No comprende el caso fortuito o la fuerza mayor, pero sí está incluido el personal navegante.

Importancia

Es indudable que la institución del seguro cumple en la actualidad

una doble función: social y económica. Así, asienta a la comunidad humana en bases sólidas para defenderse de los riesgos asumidos por los transportadores y no quedan desamparados en su persona, familia o bienes, en caso de siniestro, ante la posible insolvencia de aquél. Por ello debe fundamentarse la institución seguro sobre principios firmes y concretos jurídicos.

Económicamente el seguro trata de evitar que el gran riesgo que importa en la materia transporte aéreo un accidente, pueda determinar la insolvencia del transportador o las consecuencias de aquél en su estabilidad económica.

De modo que el seguro garantiza la reparación de una pérdida y permite que haga recaer el resarcimiento del evento dañoso en otro sujeto: el asegurador. Sus medios para solventar la reparación las proporciona la llamada empresa de seguro. Debido entonces a la garantía que importa un asegurador, las pérdidas las soporta éste, por la cual los daños quedan diluidos en las operaciones de seguro de la misma clase.

Sus ventajas se notan por la repartición de los riesgos en el conglomerado social, así como la seguridad que da el asegurador por tal circunstancia de cumplir el compromiso contraído por las compañías aseguradoras al hacerse cargo del riesgo, sin detrimento de su organización pecuniaria y económica.

En suma, todo esto no hace sino dar características definidas al llamado seguro aéreo.

Riesgo aéreo. Carácter.

Vamos ahora a considerar lo que estimamos como riesgo aéreo. Dos requisitos deben regir para que tenga lugar ello: a) que el riesgo venga del uso de una aeronave como tal; y b) que el riesgo provenga del uso de la máquina aérea conforme a su destino.

El primer supuesto tiene lugar cuando el accidente se cumple mientras se utiliza la máquina en cualquier menester; p.ej., piloto que soporta un caída mientras prueba la aeronave. Los riesgos son aquí los ordinarios a que se encuentra expuesto quien maneja una máquina aérea.

El segundo supuesto, se cumple en el caso de que el accidente se efectúe cuando la aeronave se prepara o está en vuelo en su función propia, exclusiva, de un vuelo planeado y preestablecido. Son hechos que la aeronave debe afrontar en su vuelo, pero consecuencia del vuelo aludido, por ejemplo, carreteo para

despegar o trasladarse al punto de partida.

De allí que los riesgos que se incluyen en las pólizas de seguro, son por lo general todos aquellos que pueden ocurrir en tierra o en el vuelo.

En tierra.

Estos riesgos se denominan riesgos debidos a la infraestructura. Ésta requiere instalaciones adecuadas para que tenga lugar la navegación aérea segura. Así radio, electricidad, radiotelefonía, talleres de compostura de las aeronaves, faros, etc. De modo que la falta de ellos o su deficiente funcionamiento, acrecienta el riesgo, por lo cual los aseguradores están obligados a estudiar todo aquello para determinar la mayor o menor posibilidad del riesgo.

En vuelo.

En este caso es preciso que la máquina esté provista de su correspondiente certificado de navegabilidad, es decir que esté autorizada a volar por las autoridades responsables y que tengan a su cargo esa función. Pero no obstante esto, las causas del accidente pueden surgir de las condiciones atmosféricas, estado del tiempo, de las fuerzas de la naturaleza, de las bajas temperaturas, etcétera.

De modo que estos extremos y las rutas a seguir, hacen que las compañías aseguradoras varíen las condiciones del seguro o la forma de sus constituciones. Son pues los aseguradores quienes resuelven el sistema que aplicarán.

De lo estudiado podemos concluir que riesgo es todo aquello que destinado a ser transportado por aire, está sujeto a soportar un daño propio, ajeno a la voluntad y fuerza de los contratantes.

Seguro en caso de accidentes. – Es corriente que las compañías aseguradoras otorguen seguros destinados a cubrir la responsabilidad del transportador aéreo, relativa a los accidentes que puedan soportar la tripulación, los pasajeros, las cosas y los terceros pues no siempre el sujeto humano merece un tratamiento especial en cuanto a su vida, la que quedaba en los primeros

tiempos excluida de la institución del seguro."

b) Sobre el contrato de seguro y su contenido

[GARRIDO Y COMAS]²

El contrato de seguro aeronáutico

"Los seguros aeronáuticos como forma nueva de cobertura no son, en definitiva, sino una variedad del contrato de seguro, y como tal, se hallan sometidos a las disposiciones genéricas que regulan el contenido de éste.

Sin embargo, resultaría, erróneo aceptar esta idea sin ulterior aclaración, olvidando las circunstancias que rodean a dicho contrato y le prestan una fisonomía peculiar. Porque hay que tener presente que el seguro aeronáutico tiene por objeto cubrir un tráfico que por su naturaleza es esencialmente internacional.

Esta circunstancia, unida al hecho de que el Derecho aeronáutico fuese un campo todavía no roturado en su integridad, hizo pensar a los juristas en la conveniencia de codificar los seguros aeronáuticos, estructurándolos "a priori" de acuerdo con la índole de necesidades que tenían que satisfacer.

Tal cuestión fue objeto de estudio en el seno del Comité Jurídico Internacional de Aviación. En las diversas discusiones .que tuvieron lugar se manifestaron dos tendencias opuestas, una contraria a la codificación y otra favorable a la misma. "Por fin, en el Congreso de Lyon de 1925 se impuso aquella primera, y el proyecto fue abandonado.

El contenido de contrato que venimos considerando queda Illes al arbitrio de la legislación y criterio de los aseguradores nacionales respectivos. Sólo que, por el carácter especial "de los seguros a que hace referencia, intervienen también en Su configuración de manera preponderante las disposiciones acordadas al respecto en los diversos Convenios Internacionales.

En España este contrato deberá sujetarse a lo que sobre el contrato en general y contrato de seguro en particular, disponen los Códigos Civil y de Comercio, así como la legislación especial

de seguros. Ello, claro está, sin menoscabo y observando las obligaciones contraídas por nuestro país en los varios Convenios suscritos.

Nuestros textos legales fundamentales tan necesitados de una remoción, singularmente el Código de Comercio, no pueden facilitar unos moldes aptos para vaciar sobre ellos la estructura del contrato de seguro aeronáutico. La solución tendrá que buscarse por una legislación especial, felizmente inaugurada con la Ley de Bases para un Código de Navegación Aérea, de 27 de diciembre de 1947.

Contenido de los contratos

Sentados los hechos precedentes, y sin apartarnos del área jurídica de los seguros aeronáuticos en España, ofrece para nosotros extraordinario interés la determinación de cuál haya de ser el contenido de los contratos utilizados para la práctica de aquéllos.

La zona de proyección de dicha modalidad de cobertura está formada por un núcleo de riesgos nuevos, nacidos al ser utilizada la aviación como medio de transporte, a los que al interferirse con los aeronáuticos y cobrar mayor peligrosidad, fueron excluidos de las coberturas ordinarias.

Esta es la zona sobre que han de proyectarse las normas contractuales de la póliza utilizada, la cual viene precisamente configurada por la naturaleza de los riesgos que le dan vida. Esta especialidad por la naturaleza de los riesgos que le dan vida. Esta especialidad, puesta ya de manifiesto líneas atrás, justifica nuestro interés por su contenido; además de que, aún desde un punto de vista estrictamente objetivo, ha de causarnos siempre preocupación la contextura de un contrato sobre el que vaya a fundamentarse toda una modalidad de seguro.

En efecto, no podemos olvidar que "la póliza es el documento básico en el contrato de seguro, mediante el cual adquiere expresión jurídica el complejo contenido técnico-comercial de la institución aseguradora. Representa la concreción y resumen de una serie de normas de todas clases proyectadas en el campo de las relaciones contractuales entre asegurador y asegurado."

"Puede juzgarse de su importancia con sólo pensar que sea cual fuese la posición que se adopte, considerándola como elemento

constitutivo o probatorio ("ad solemnitatem" o "ad probationem") casi siempre sus clausulados son ley entre las partes con preferencia a las normas sustantivas que las respectivas legislaciones puedan contener. Este es el caso de España..."

Tales razones nos han impulsado a realizar un estudio comparativo de las cláusulas más importantes de los modelos de póliza utilizados por los principales Consorcios mundiales.

De dicho estudio, que se incluye como anexo al final de este trabajo, hemos deducido unas líneas generales en las que coinciden la mayoría de los contratos examinados. Sobre el andamiaje del indicado esquema, podría muy bien articularse el contenido de las pólizas que en su día hayan de utilizarse en nuestro país.

Con este criterio, y estimando que por las razones antes dichas no podía faltar en las páginas de la presente monografía la consideración de semejante extremo que, a nuestro juicio, deberían tenerse en cuenta en el momento que se procediese a la redacción de las precitadas pólizas."

c) Coberturas del Seguro de Aviación

[CHACÓN]³

Las coberturas del Seguro de Aviación se clasifican principalmente en dos grupos: El primero se refiere al daño directo que puede sufrir la aeronave, mientras que el segundo ampara las responsabilidades civiles del operador o dueño. Una explicación breve de estas coberturas es la siguiente:

Casco de Aviación

Esta es una cobertura denominada "Todo Riesgo", o sea que la póliza asegura la pérdida o daño directo que sufra la aeronave, proveniente de cualquier causa que no esté expresamente excluida en la póliza. Estas exclusiones se refieren, entre otras a

pérdidas debidas al uso, deterioro o depreciación de la aeronave, desgaste natural, fallas o daños mecánicos y otros eventos.

El asegurador tiene la opción de pagar, reparar o reemplazar la aeronave o la parte afectada con otras de la misma clase y calidad, deducida la depreciación correspondiente y el deducible especificado en la póliza.

Los daños que ampara la compañía de seguros son aquellos que ocurran mientras la aeronave esté en vuelo, taxando o estacionada. Se establece un deducible porcentual para los dos primeros casos que puede ser del 2% al 10% y una suma fija para el último evento (en tierra y estacionada) que para aviones livianos por lo general es de US.\$10G.00 o su equivalente.

Responsabilidad Civil por lesión o muerte de Pasajeros. Cubre las pérdidas en razón de responsabilidad civil impuesta por Ley al Asegurado por daños, incluyendo el costo de atención y privación de servicios, a causa de lesiones corporales o muerte que resulte de ellas, que sufran uno o varios pasajeros, causadas por un accidente y que se originen de la propiedad, mantenimiento o uso de la aeronave.

Responsabilidad Civil por lesión o muerte excluyendo pasajeros.

Cubre las pérdidas en razón de responsabilidad civil impuesta por Ley al Asegurado por daños, incluyendo el costo de atención y privación de servicios, a causa de lesiones corporales y muerte que resulte de ellas, que sufran una o varias personas (excluidos los pasajeros) causadas por un accidente y que se origina de la propiedad, mantenimiento o uso de la aeronave.

Responsabilidad Civil por Daños a la Propiedad de Terceros Cubre las pérdidas en razón de responsabilidad civil impuesta por Ley al Asegurado por daños, destrucción o deterioro de la propiedad de terceros, incluyendo la pérdida de uso de éstas, causadas por un accidente y que se originen de la propiedad, mantenimiento o uso de la aeronave. Las coberturas de Responsabilidad Civil por lo general constituyen seguros exigidos por el Estado u obligatorios, con límites mínimos de responsabilidad que especifican las leyes comprendidas dentro de las legislaciones que regulan la actividad de la aviación civil, Seguro de Accidentes Personales.

Esta cobertura ampara a los pasajeros y tripulantes y cubre los

costos médico hospitalarios, valor de incapacidades y o-tras indemnizaciones mayores, provenientes de lesiones corporales causadas a resultas de un accidente de aviación. Por lo general, este seguro lo toman los operadores o empresas de aviación para garantizarse que los pasajeros y tripulantes recibirán una compensación adecuada en el evento de un accidente, y sin incurrir en el costo legal y problemas de defensa en un reclamo de responsabilidad civil.”

FUENTES CITADAS

- 1 FOGLIA, Ricardo. Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, Argentina. Editorial Abeledo-Perrot. 1968. pp 179-182.
- 2 GARRIDO Y COMAS. Los Seguros de Aviación. Madrid, España. Imprenta Juan Bravo. Pp 87-89.
- 3 CHACÓN, José. Los Seguros de aviación. X Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico. 31 de mayo de 1973. pp 5-8