

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO



LA TÉCNICA DEL SEGURO DE AVIACIÓN Y SU IMPLEMENTACIÓN EN  
LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA BOLIVIANA

**Tesis de Grado**

Postulante: Valkhiria Antonieta Lira Aguilar

Asesor: Dr. Enrique Díaz Romero

La Paz - Bolivia

1987

DEDICATORIA

A mis amados padres.

LA TECNICA DEL SEGURO DE AVIACION Y SU IMPLEMENTACION  
 -----  
 EN LA LEGISLACION AERONAUTICA BOLIVIANA  
 -----

PROYECTO DE TESIS .....	1
CAPITULO I.....	12 - 55
DERECHO AERONAUTICO.	
I.1.- Desarrollo de la aviación.	
I.2.- Concepto, Contenido, Objeto y Denominación del Derecho Aeronáutico.	
I.3.- Caracteres del Derecho Aeronáutico.	
I.4.- Autonomía del Derecho Aeronáutico.	
I.5.- Fuentes del Derecho Aeronáutico: Leyes Internacionales y Leyes Internas.	
CAPITULO II.....	56 - 105
LA TECNICA GENERAL DEL SEGURO.	
II.1.- Generalidades: Origen, Evolución y Concepto de Seguro. Derecho de Seguros y Técnica General del Seguro.	
II.2.- Contrato de Seguro, Concepto, Características y Clasificación.	
II.3.- Partes del Contrato de Seguro.	
II.4.- Elementos específicos del Contrato de Seguro.	
II.5.- Obligaciones y Cargas del Asegurado.	
II.6.- Obligaciones del Asegurador.	

CAPITULO III.....106 - 179

TECNICA ESPECIAL DEL SEGURO DE AVIACION.

III.1.- Generalidades.

III.2.- Responsabilidad Aeronáutica.

III.3.- Técnica Especial del Seguro de Aviación.

III.4.- Noción General y Concepto de Seguro Aeronáutico.

III.5.- Naturaleza de los Seguros Aeronáuticos:

A) Rasgos comunes con otras especies de seguro.

B) Carácteres propios de los seguros aeronáuticos.

C) Elementos fundamentales del Seguro Aeronáutico.

III.6.- El Contrato de Seguro Aeronáutico.

III.7.- Clasificación del Seguro Aeronáutico.

CAPITULO IV.....180 - 215

EL SEGURO AERONAUTICO EN LA ECONOMIA JURIDICA BOLIVIANA.

IV.1 .- Decreto Supremo del 24 de octubre de 1930 del  
Patrimonio Nacional de la Aviación Boliviana.

IV.2 .- Reglamento Sobre Tráfico Aéreo en el Territorio  
Nacional.

IV.3 .- La Regulación del Seguro Aeronáutico en el Código de  
Comercio.

IV.4 .- El Seguro Aeronáutico en el Código Aeronáutico  
Boliviano.

CONCLUSIONES: Proyecto de Ley.

UN AGRADECIMIENTO MUY ESPECIAL  
A LA PLANTA DE CATEDRATICOS DE  
LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDI  
CAS Y POLITICAS DE LA UNIVERSI  
DAD MAYOR DE SAN ANDRES. —

LA TECNICA DEL SEGURO DE AVIACION Y SU IMPLEMENTACION EN LA  
LEGISLACION AERONAUTICA BOLIVIANA

---

La ciencia jurídica es una disciplina social y se encuentra ubicada en el ámbito super-estructural de una sociedad. Partiendo de esta premisa, es un hecho que al mismo tiempo de que el hombre a través de la Historia va desarrollando nuevas actividades, nuevos derechos van surgiendo; tal es el caso de los Derechos Marítimo, Minero, Petrolero, De Seguros, etc. Entre uno de los ordenamientos más recientes está el Derecho Aeronáutico, y los juristas van mucho más lejos aún, cuando se refieren al Derecho Espacial y al Derecho Atómico o Nuclear.

En concordancia con lo señalado, se observa que la ciencia jurídica va evolucionando juntamente con los avances de la humanidad. Lo propio ocurre con el Derecho Positivo, pues nacen actividades nuevas que por la importancia que revisten necesitan ser estudiadas como tales. El Seguro de Aviación responde a lo sostenido es decir, a la directa realidad de existir una actividad aérea y a la posibilidad para la persona de sufrir un daño y ser víctima de un siniestro que podría afectar sus bienes o su propia integridad física, lo cual impulsa al individuo a prevenir dicho riesgo a través de una relación jurídico-económica llamada seguro que en el campo del Derecho Aeronáutico aparece técnicamente con el nombre de seguro de aviación.

---

El seguro en si, como relación jurídica, se halla regulado por el Código de Comercio, no importando cual sea su objeto, es decir que todo seguro, sea cual fuere el riesgo que cubre, está contemplado en dicho cuerpo de leyes, que consagra cuatro normas que se refieren indirectamente y de manera insuficiente al Seguro de Aviación. Estos cuatro artículos serán expuestos de modo concreto con posterioridad en el desarrollo de la presente tesis.

Por su parte, el Código Aeronáutico que regula el seguro de aviación deja ver al interior del mismo, si se recuerda lo que es la técnica del Seguro, la necesidad de introducir ciertas normas referentes a la Técnica especial del Seguro de Aviación en el título XIV que se ocupa del tema. Este título no regula elementos esenciales, como la distinción entre los seguros obligatorios y los que no revisten ese carácter. En relación a estos últimos se ve la necesidad de regular el valor asegurable, su cobertura, exclusiones de determinados riesgos y elementos relacionados con el reaseguro.

Los Seguros Aéreos no obligatorios son aquellos cuya concertación sólo protegen el interés del propietario, pues protegen un bien y no los daños que puede ocasionar a otros; tal es el caso de Seguro de Casco, Seguro de Pérdida, De Licencia y otros que adoptan el nombre del riesgo que cubren. La existencia y celebración de estos seguros no obligatorios es evidente, pero su celebración es realizada sobre la base del interés de las partes, es decir que no existen normas que

los regulen en forma concreta, justificandose así la implementación de normas referentes a estas situaciones.

El Seguro Aeronáutico no obligatorio, como cualquier otra situación relacionada con la actividad aeronáutica debiera normarse por el Derecho Aeronáutico en su óptica universal, pero no es así. Son contados los convenios que hacen referencia al seguro de Aviación; sin embargo, necesitan ser adaptados a una realidad concreta determinada: la nuestra, que lógicamente no se halla al margen de lo que es la actividad Aérea.

En este sentido, planteamos la implementación de normas destinadas a regular los seguros no obligatorios, recurriendo dentro de la técnica especial del seguro aeronáutico a la división bipartita del seguro de aviación que contempla los seguros de Responsabilidad Civil, por un lado, y por otro al Seguro de Casco y otros que adoptan la denominación del riesgo cuya cobertura se establece.

Se señala la clasificación bipartita porque el título del Código Aeronáutico referente a la responsabilidad, se halla en estrecha relación con el título que regula el seguro aéreo, ya que establece la responsabilidad del explotador en relación a los daños cubiertos por el seguro de aviación obligatorio y no con los que cubren el seguro aéreo no obligatorio, reconociendo de manera indirecta la clasificación bipartita del seguro que nos interesa.

Estableciendo normas referentes a la técnica especial del

seguro de aviación, de acuerdo a la división bipartita del seguro aéreo, lograremos un ordenamiento jurídico sistemático y armónico.

Desde esta perspectiva se justifica la introducción de normas referidas a la técnica especial del seguro de aviación, en nuestra legislación aeronáutica.

#### OBJETIVOS

-----

La tesis que proponemos tiene los siguientes objetivos:

- 1.- Demostrar la necesidad de normas referidas a la técnica del seguro de aviación, precautelando siempre el carácter especial y de integridad del Derecho Aeronáutico, sin necesidad de eliminar o excluir principios generales del Derecho de Seguros y Del Derecho Comercial. ✓
- 2.- Demostrar la poca amplitud de nuestra legislación aeronáutica en materia de seguros, a través del análisis del Título XIV del Código Aeronáutico que se ocupa del seguro de aviación, en relación a la existencia de contratos que se refieren a esta materia especial.
- 3.- Demostrar que las normas que se elaboren, esten orientadas a la clasificación bipartita antes aludida, para constituir así un ordenamiento jurídico, coherente y armónico. *ojo*
- 4.- Proponer normas específicas referentes a la técnica del Seguro de Aviación, para que no se presenten problemas

en la ejecución y cumplimiento de los contratos de seguros, es decir, en los elementos, factores y condiciones que deben contemplar las pólizas.

5.- Evitar la doble legislación del Seguro de Aviación, teniendo en cuenta permanentemente las características de internacionalidad, integridad y autonomía del Derecho Aeronáutico.

#### MARCO TEORICO

-----

El Seguro de Aviación, como se señaló con anterioridad, surge de la unión de estos hechos: el transporte aéreo, la contingencia de producirse un daño, y el deseo de prevenir dicho riesgo.

De esta manera, el marco teórico estará conformado por el Derecho Aeronáutico, El Derecho de Seguros y el Derecho Comercial respectivamente. Por eso es necesario manejar categorías jurídicas pertenecientes a estos Derechos.

Otra perspectiva del Seguro de Aviación está en el hecho de ser un tópico nuevo en relación a los señalados Derechos, pues dado el reciente desarrollo de la aeronavegación, todavía está en duda el campo jurídico en el que debe ser estudiado. Por esta razón, el Derecho de Seguros será considerado como una rama del Derecho Comercial, en tanto que el Derecho Aeronáutico será tomado siempre en su carácter de Derecho Especial; autónomo e integral.

La técnica del seguro dentro del seguro de aviación será

tomada según su nombre lo indica, como un elemento técnico que ayuda a determinar con exactitud la naturaleza del seguro aéreo y sus características jurídicas y económicas.

Respecto de la técnica del seguro aeronáutico será necesario estudiar las diversas clasificaciones del seguro aéreo y de manera concreta la clasificación bipartita y sus fundamentos.

#### DELIMITACION DEL OBJETO DE ESTUDIO

-----

El objeto de estudio está enmarcado en los contratos de seguro y su relación con la legislación aeronáutica en materia de seguros, ambos tomando en cuenta la técnica del seguro en general para llegar a la técnica del seguro de aviación en particular, encontrando las fallas y vacíos que se hallan en este campo.

*Si*

#### HIPOTESIS

-----

La legislación aeronáutica vigente es incompleta en materia de seguros, por lo que se debe legislar en el Código Aeronáutico la Técnica del Seguro de Aviación.

*Si*

#### METODOLOGIA

-----

En la presente tesis, primero se da una referencia teórica general de lo que es el Derecho Aeronáutico, luego se hace un

estudio sintético de los elementos técnicos del seguro en general, para llegar a la técnica del seguro de aviación y al interior de esta última, se realiza un exámen minucioso de la clasificación bipartita del seguro aéreo, para luego introducirnos en el análisis de los antecedentes legislativos aeronáuticos respecto del seguro de aviación; seguidamente va la investigación del seguro que nos interesa en el Código de Comercio para después cotejar el Título XIV de nuestro Código Aeronáutico que se refiere al seguro aéreo; paralelamente, se revisarán los contratos de seguro, es decir las pólizas en sus cláusulas generales, particulares y especiales, en cuanto al tipo de contratos que se analizarán, tenemos a las pólizas de los Seguros de Casco, Seguros de Pérdida de Beneficios, Seguro de Pérdida de Licencia, etc; estos contratos pertenecen por ejemplo a compañías como la Continental de Seguros y Reaseguros S.A., Compañía Boliviana de Seguros S.A., Argos Compañía de Seguros S.A., Unión Insurance CO. S.A., y otras entidades aseguradoras. Finalmente se llegará al planteamiento de la necesidad de legislar sobre el seguro de aviación y proponer las respectivas normas.

1  
2  
3  
4  
5  
6

En resumen el método será el siguiente:

- 1.- ESTUDIO DE: El Derecho Aeronáutico, Concepto, Evolución, Características, Fuentes Internas e Internacionales, Naturaleza y Objeto, Regulación Nacional, Regulación Internacional.

- 2.- ESTUDIO DE: El Derecho de Seguros, Técnica del Seguro, Contrato de Seguro: Formación, Partes, Elementos específicos del Seguro, Elementos Genéricos del Seguro, Obligaciones del asegurador, Clasificación de los Seguros.
- 3.- ESTUDIO DE: El seguro de Aviación, Evolución, Convenios generales, Historia, Caracteres específicos del Seguro de Aviación, Caracteres Comunes, Clasificación de los Seguros: Seguros de Responsabilidad, Seguros de Casco, Seguro de Pérdida de Licencia, Seguro de Pérdida de Beneficios, Otros Seguros.
- 4.- ESTUDIO DE: El Seguro de Aviación en nuestra economía Jurídica; Antecedentes Históricos; El Seguro de Aviación en el Código de Comercio, El Seguro de Aviación en el Código Aeronáutico, Análisis de los mismos y de las Pólizas de Seguro en sus condicionados: Contrato de Seguro de Casco, Contrato del Seguro de Pérdida de Licencia, Seguro de Pérdida de Combustible, etc.
- 5.- CONCLUSIONES: Exposición analítica Final, Recomendaciones y Proyecto de Ley.

## BIBLIOGRAFIA

- ´Manual de Derecho Aeronáutico´ VIDELA ESCALADA FEDERICO  
Ed. Zaballa Bs.Aires
- ´Diccionario de Seguros´ HOZ DE VILA  
Colección Gutentag Ed. Los Amigos del Libro 1979
- ´Tratado de Derecho de Seguros´ MEILIJ Y BARBATO  
Ed. Rosario Bs. Aires 1980
- ´Elementos del Seguro´ CHARTERED INSURANCE  
Ed. Mapfre España 1978
- ´Aspectos Legales y Económicos del Seguro´ CH.I.I.  
Ed. Mapfre España 1978
- ´El Lloyds de Londres´ Superintendencia nacional de Seguros y  
Reaseguros Ed. 1980
- ´Ley de Entidades Aseguradoras´  
Ed. Oficial 1978
- ´Código de Comercio´ MORALES GUILLEN  
Ed. Amigos del Libro 1978
- ´Código Aeronáutico´  
Ed. Oficial 1978
- ´Memorias de SNSR desde 1980-1985´  
Ed. Oficial 1978
- ´Código Aeronautico Español´  
Ed. Mapfre 1978
- ´Derecho Aeronáutico´ FEDERICO VIDELA ESCALADA  
Tomos I-VI Ed. Zavalla 1979
- ´Derecho de la Navegación´ AZEDERO SANTOS

Ed. Forence Rio de Janeiro 1975  
`Proyecto del Código Aeronautico Latinoamericano`  
Version Aruba Ed. Alada  
`Convenio de Varsovia`  
Ed. Alada  
`Diccionario Aeronáutico` USAFLA  
Ed. Estados Unidos  
`Código Aeronáutico de la URSS`  
Ed. Molina España  
`Seguros de Aviación` ANDINA DE SEGUROS  
`Régimen de la Superintendencia Nacional de Seguros y  
Reaseguros SNSR`  
`Elemntos Básicos del Seguro` JOSE ROBERTO ARCE  
SNSR  
`Instituciones del Derecho de Aviación` ANTONIO AMBROSSINI  
Ed. Palma  
`Principios del Derecho Aeronáutico` BAUZA ARAUJO  
Montevideo  
`Manual de Derecho Aéreo` EDUARDO HAMILTONG  
Ed. Jurídica Chile  
`El Derecho de Volar` JOHN COOPER  
Ed. Palma Bs. aires  
`Derechos de los Terceros en la Superficie` BAUZA ARAUJO  
Revista Brasileira de derecho Aéreo  
`Seguro de Aviación` LLANOS VARELA FERNANDO  
Ed. Mapfre Madrid España

´Enciclopedia Jurídica OMEBA´

Ed. Bibliográfica Argentina Bs. Aires

´Ley de Entidades Aseguradoras´

Ed. SNSR La Paz Bolivia -1978

´Derecho Aéreo Internacional´ TUPINI GIORGIO

Ed. Universidad Estatal - San José-Costa Rica.

´Códigos y Leyes de aviación Civil de Hispano América´

Ed. Instituto de Cultura Hispana Madrid- España.

# CAPITULO I

## CAPITULO I

-----

### DERECHO AERONAUTICO

-----

1.1.- DESARROLLO DE LA AVIACION.- Partiendo del principio sociológico-jurídico, de que a toda realidad corresponde una categoría jurídica, se afirma que el Derecho es parte superestructural de una sociedad, y, por tanto, es lógico que según las actividades humanas van cobrando importancia, van surgiendo también derechos que regulan dichas actividades. La actividad aérea fue cobrando importancia de manera vertiginosa, apareciendo como consecuencia totalmente necesaria, el conjunto de normas que regulan la aeronavegación. En otras palabras, la cultura dió origen a un hecho nuevo con su respectivo Derecho: el Derecho Aeronáutico.

Es así como debemos remontarnos a los comienzos del siglo XVI en que Leonardo Da Vinci fue el primero en aplicar ciertos principios matemáticos al problema del vuelo, los hermanos Josephe y Etiene Montgolfier en 1782 inventaron el globo. Otto Lilienthal en 1896 construyó un aparato que demostró que la fuerza humana no es suficiente para mantenerse en el aire. Clemente Adder, frances, en 1897 logro un vuelo de 300 metros en un avión a vapor. El 17 de diciembre de 1903, los hermanos Wilbur y Orville Wright, en un aparato hecho con cañas y telas y movido por un motor de explosión, volaron 260 metros

en 50 segundos, hasta que ya el 12 de noviembre de 1906, el brasileño Alberto Santos Dumont con su aparato 14 Bis, tuvo el honor de ser el primer piloto en el mundo a quien se le registra el record reconocido por el aeroclub de Francia, su vuelo fue de 220 metros a una altura de 6 metros y una velocidad de 41,292 Km. por hora. También dió su aporte el francés Luis Bleriot, quién en 1909 por primera vez en la historia cruzó el Canal de la Mancha, desde Calais a Dover, cubriendo 180 Km. de vuelo en 37 minutos. Jorge Chávez Dartnell voló desde Briga (Suiza) a Dormadossola. En junio de 1911, Beaumont sobrevoló París-Roma-Turín, y ese mismo año Vendrines, París-Madrid. El 22 de enero de 1926 los españoles Ramon Franco y Juan M. Duran, Luis de Halda y Pablo Rada en un hidroplano Dornier de nombre 'Plus Ultra', volaron de Palos Morguer (España) a Buenos Aires (Argentina), con escalas en Grán Canaria, Cabo Verde y Ferrao Noohua; recorrieron 10.120 Km. en 57 horas y 50 minutos, arriivando a Buenos Aires el 10 de Febrero de 1926. El correo Charles A. Lindberg voló sin escala de Nueva York a París en el monoplano Ryan 'Espíritu de San Luis' con un recorrido de 5.800 km. en 33 horas y 39 minutos. Fue el primer vuelo unipersonal entre dos ciudades.

Uno de los hechos que dió extraordinario impulso a la aviación fue la guerra de 1914; luego la segunda guerra mundial, circunstancia en la que, realizarón grandes avances en materia de aeronavegación.

Fue en Europa donde se dio inicio a la aviación comercial; así tenemos Italia, Inglaterra y principalmente Francia, donde el año 1922 se comenzó la construcción de aeronaves en serie. Posteriormente E.E.U.U. de Norte-América que fabricó una gran cantidad de bombarderos utilizados después del conflicto bélico en transporte de pasajeros y mercancías.

El avión día a día fue ganando en seguridad, potencia y velocidad, lo cual motivó que aparatos de múltiples motores comiencen a efectuar vuelos intercontinentales, transportando en conjunto millones de pasajeros y toneladas de mercancía y correspondencia.

En lo que respecta a Bolivia, el hecho técnico de la aviación dejó de ser un mito luego de varios intentos infructuosos, el 17 de abril de 1920, día en que el capitán norteamericano Donald Hudson, a instancias del presidente José Gutiérrez Guerra, levantó vuelo en una aeronave Curtis Wasp, triplano, surcando los cielos de la ciudad de La Paz y posteriormente, un mes más tarde, uniendo las ciudades de La Paz y Oruro en 75 minutos, con total éxito. Desde entonces, la aviación nacional se fue organizando en sus ramas militar y civil, por intermedio de sus máximos exponentes, la Fuerza Aérea Boliviana, y los operadores civiles a través del Lloyd Aéreo Boliviano, empresas privadas de transporte aéreo no regular, regular, taxis aéreos, aviación ejecutiva, escuelas de pilotaje y aeroclubes, existiendo al presente, cincuenta y dos empresas de transporte aéreo registradas en la Dirección

General de Aeronáutica Civil, de las cuales 17 operan en las rutas internas y 8 en las rutas internacionales.

El parque de aeronaves de mediano porte, con base en territorio Boliviano y matrícula nacional, llega hasta 69, sin tomar en cuenta las aeronaves pequeñas usadas como aerotáxis y ejecutivas, que pasan del millar. La autoridad aeronáutica encargada de fomentar, regular y controlar el desarrollo de la aviación en Bolivia esta a cargo del Ministerio de Aeronáutica y varias direcciones.

Todos estos hechos, que arrancan de la necesidad de una reglamentación internacional en esta materia y posteriormente las distintas naciones determinaron a su vez la necesidad de poseer una legislación aeronáutica propia.

## I.2.- CONCEPTO, CONTENIDO, OBJETO Y DENOMINACION DEL DERECHO AERONAUTICO.-

Muchos son los estudiosos de esta disciplina jurídica, como los son las discusiones que originaron su conceptualización; sin embargo y sólo a guisa de ejemplo, citaremos varias definiciones del Derecho Aeronáutico de los autores más importantes, para después señalar aquella que a nuestra consideración es la más correcta.

Cogliolo define al Derecho Aeronáutico como: ' Las normas del Derecho Público y Privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire, con sus relaciones con las cosas, personas y con la tierra'.(1)

(1) TAFIA SALINAS LUIS, CORSO DE DERECHO AERONAUTICO, ED. BOSCH, 1984, ESPAÑA PGS. 10 Y 11

Para Ambrosini, el Derecho Aeronáutico es 'Aquella rama del Derecho que estudia todos los factores esenciales de la navegación aérea, es decir: el ambiente (atmosférico y superficie) en el que se organiza y desenvuelve; el medio (aeronave) con el que se actúa, y todas las relaciones jurídicas privadas, nacionales e internacionales a los cuales da lugar'.(2)

Gay de Montella entiende que : 'El Derecho Aeronáutico no comprende otras normas que regulan la navegación aérea, incurriendo con esto en la equiparación e identidad entre ambos. Pero el Derecho Aeronáutico es de mucha más amplitud, por que además de la navegación aérea regula los hechos que se relacionan con ella; regula también los Derechos Público y Privado'.(3)

Peretersky estima que: 'La denominación conveniente y además el concepto correcto es Derecho Aéreo, pues regula todo lo referente al transporte aéreo'.(4)

Fragali lo define como: 'Un complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a contener a ésta dentro de los límites que le deben ser impuestos por necesidades de orden público'.(5)

Por nuestra parte aceptamos la definición de Videla Escalada, quien sostiene que el Derecho Aeronáutico considerado en una síntesis de sus diversos principios es: 'El conjunto de principios y normas de Derecho Público y Privado, de Orden

(2) VER CITA ANTERIOR

(3) GILDEMEISTER ALFREDO, ELEMENTOS DEL DERECHO AERONAUTICO, ED. UDP, 1984 PERU, PG. 17

(4) AMBROSINI ANTONIO, INSTITUCIONES DEL DERECHO AERONAUTICO, ED. DE PALMA, BUENOS AIRES 1949, PG. 48.

(5) VIDELA ESCALADA FEDERICO, MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO, ED. ZAVALIA 1979, ARGENTINA, PG. 9.

Interno e Internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella'.(6)

El concepto aceptado debe tomarse con el máximo de claridad, pues ayudará a dar una noción general del Derecho Aeronáutico y sus diversos elementos, aunque no es intención de la presente Tesis el vasto campo que esta rama jurídica engloba, sino más bien uno de los temas que abarca, en nuestro caso el seguro de aviación.

Al señalarse que el Derecho Aeronáutico es un conjunto de principios y normas, se deja entrever que no sólo son las normas que van entendidas como las reglas o leyes positivas que regulan la aeronavegación, sino también los principios, que son los puntos básicos que sirven de punto de partida para la elaboración de la materia y que por lógica dominan las normas a dictar y rigen los temas que se han de legislar; así, por ejemplo tenemos el principio según el cual el propietario del suelo no debe perjudicar la circulación aérea.

Otro aspecto de la definición nos señala que son normas tanto de Derecho Publico y Privado. Cabe hacer notar que el Derecho Aeronáutico pertenece a normas jurídicas que no dependen ni de una ni de otra totalmente, sino que participa de las dos según las circunstancias. Agregamos que esos principios son de orden interno e internacional. Existen situaciones que por su carácter son reguladas por convenios internacionales, así

(6) VIDELA ESCALADA FEDERICO, MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO, ED. ZAVALIA 1979, ARGENTINA, PG. 16

como por leyes nacionales o internas, pues todo país tiene una actividad aeronáutica propia que regular.

La definición sigue explicándonos que dichas normas y principios rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aérea o modificada por ella. Es evidente que la actividad aeronáutica es fundamental para la existencia del Derecho en cuestión; así por ejemplo, haciendo una concatenación de los hechos, tenemos que si no existiera la circulación aérea, no se hubieran presentado problemas respecto del espacio aéreo, así como si no se hubieran inventado aeronaves, nada se habría tenido que regular sobre ellas. De esta manera, cuando se inicia la actividad aérea aparece el Derecho Aeronáutico como una rama jurídica nueva, con campo de aplicación autónomo y objeto propio y justificado.

Pero si hablamos de instituciones concluiremos que son elementos fundamentales para todo orden jurídico; situaciones de vida importantes, y así como lo son la familia, la propiedad, en el Derecho Común así también en el Derecho Aeronáutico tenemos instituciones tan importantes como el espacio aéreo, la aeronave, la circulación aérea, el poder aéreo, etc.; y dentro de las relaciones jurídicas tenemos el trabajo aéreo, la construcción, adquisición y utilización de aeronaves, la aeronáutica comercial, la responsabilidad civil, los seguros de aviación, los delitos y faltas aeronáuticas, la ley aplicable y la jurisdicción, etc.

Tras la definición de la materia, nos corresponde la descripción del contenido del Derecho Aeronáutico. El enunciado del concepto nos adelanto su contenido, pero una visión inicial puede surgir de la enunciación de una metodología lógica: una primera parte agrupa elementos del Derecho Aeronáutico y sus generalidades, la consideración de sus fuentes, el ambiente en el que se cumple, la actividad que regula, el espacio e infraestructura, el instrumento de esa actividad, la aeronave, los sujetos de la misma, el personal y las personas jurídicas, y la circulación aérea en si misma; y la segunda contempla la relaciones nacidas de la actividad aérea, la construcción, adquisición y utilización de aeronaves, la aeronáutica comercial, el trabajo aéreo, etc. Bien se puede afirmar, entonces, que el contenido del Derecho Aeronáutico encierra todo aquello que se relaciona con la Aereonavegación.

Respecto de la denominación, perdió relevancia en relación con debates que se originaron años atras, debido a la madurez que el Derecho Aeronáutico viene ganando en sus estudios. En efecto, en toda ciencia nueva, la denominación adquiere gran importancia, pues ella trata de ser una imagen fiel de lo que es en realidad la materia, ya que asignarle una u otra denominación, implicaría darle mas o menos amplitud a la disciplina que se aplica. Asi, las denominaciones mas aceptadas son las de Derecho Aeronáutico o Derecho Aéreo, que serían rivales de muchas definiciones que se han propuesto,

pero principalmente las de 'Derecho Aviatorio' o 'Derecho de Aviación'.(5)

Sin embargo nos ocuparemos de las dos primeras denominaciones. Adoptamos a lo largo de la Tesis la denominación de Derecho Aeronáutico y no de Derecho Aéreo, debido a que muchos autores dicen que debe estudiar todas las situaciones que se dan en el espacio aéreo, incluidas las comunicaciones a través de ondas, pero como no existe un motivo totalmente determinante que impida la denominación de Derecho Aeronáutico, y sin perjuicio de que exista la posibilidad de incluir también a la comunicación como relación jurídica originada en esta actividad, nos quedamos con esta última, ya que la generalidad de los estados, incluso el nuestro, adoptan para el Derecho que nos interesa la denominación de Derecho Aeronáutico, tan es así que la ley que regula la actividad aeronáutica no lleva el denominativo de Código Aéreo, sino más bien de Código Aeronáutico Boliviano.

1.3.- CARACTERES DEL DERECHO AERONAUTICO>- Los caracteres del Derecho Aeronáutico no pueden dejar de ser mencionados. Nos ofrecen una pauta para poder comprender con mayor nitidez la esencia de este derecho.

A) Dinamismo.- O movilidad, es una característica susceptible de llevarnos a confusiones, ya que no la debemos entender como una disciplina de principios cambiantes, sin solidez en sus instituciones, sino más bien como una ciencia jurídica que se adapta a las necesidades humanas que constituyen su

(5) VIDE LA ESCALADA FEDERICO, MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO, ED. ZAVALIA 1979, ARGENTINA, PG. 12

objeto; esto en función de que la aviación experimento en pocos años un proceso extraordinario de desarrollo.

Es así como el Derecho Aeronáutico se adapta, en constante evolución, a las nuevas condiciones que la aviación le impone de manera continua; su movilidad no significa cambio de sus elementos esenciales, o principios, sino mas bien que sus principios se adaptan a nuevas situaciones. Ese dinamismo exige al Derecho Aeronáutico un permanente esfuerzo de elaboración, generalmente comenzando por la doctrina y plasmandose después en textos legislados y decisiones jurisprudenciales. En otras palabras, el dinamismo es la aptitud de la ciencia jurídica de sujetarse a los avances de la humanidad; y en el caso específico, a la incesante evolución de la aviación.

B) Internacionalidad.- La internacionalidad se halla junto al dinamismo y consiste en el carácter distintivo más notable de nuestra materia. Es una consecuencia del medio donde se desarrollan las actividades reguladas por esta disciplina, ya que el espacio aéreo en su esencia es uno solo para todos los países; sus fronteras son teóricas y la soberanía realmente efectiva, naturalmente, no existe, sobre todo a partir de ciertas alturas. Por otro lado, el espacio aéreo es único y une a todos los estados, y en relación con esta situación estan las aeronaves que pueden atravesar muchos de ellos en un sólo vuelo. Respecto a este carácter, el Derecho Aeronáutico regula estas situaciones a través de principios

internacionales; por ejemplo, el problema de jurisdicción. También tenemos la uniformidad que deben presentar las distintas legislaciones, ya que sería inconveniente el choque de doctrinas opuestas, pues entrabaría la legislación aérea internacional.

Son estas las situaciones que impulsan al Derecho Aeronáutico a su internacionalidad, carácter para el cual se utilizan dos procedimientos complementarios: la uniformidad y la unificación legislativa.

La uniformidad se logra con la sanción de leyes internas que reproduzcan los preceptos de los convenios internacionales vigentes adaptados a la realidad de cada país. La unificación señala la adopción de una solución única entre varios estados a través de la concreción de acuerdos que la estructuren.

La internacionalidad del Derecho Aeronáutico es tan evidente que existen organismos como el Comité Internacional de Técnicos Expertos Jurídicos Aeronáuticos y el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional que proyectan los convenios y elaboran normas de aplicación general.

C) Reglamentarismo.- Es otra característica que también tiene el Derecho Aeronáutico como causa del dinamismo antes mencionado, pues requiere ser elaborado en el transcurso del tiempo y al detalle, es decir que todas las situaciones nuevas que van surgiendo deben ser reglamentadas, pero sin contrariar los principios generales del Derecho Aeronáutico.

D) Integralidad.- Es el carácter distintivo desprendido de su ubicación en la enciclopedia jurídica. Contiene materias de Derecho Público y Privado, Interno e Internacional, de manera que, cuando se quiere clasificar, aparece un doble juego de relaciones que requiere particular precisión.

En un sector tenemos las relaciones siempre complejas de los estados entre sí, así como de estos con los ciudadanos y con los organismos internacionales. Si observamos desde otra perspectiva, el Derecho Aeronáutico no puede enfocar su regulación respecto de un determinado país; por el contrario, siempre tiene preponderancia la internacionalidad de las relaciones jurídicas que nacen de la aviación; y a esto se suman los derechos subjetivos de orden privado, que vinculan a los particulares entre sí y a los organismos internacionales cuando estos obran en un plano de igualdad y no en el ejercicio de sus poderes específicos.

Nos explicamos con mayor claridad: La internacionalidad de nuestra disciplina es uno de los rasgos más importantes de nuestro Derecho. Porque los estados tratan de afirmar cada vez más su soberanía, la aviación es una actividad que rebasa las fronteras, es decir, los confines de cada Estado. Por un lado o por otro, la multiplicidad de sujetos jurídicos que intervienen en esta actividad, partiendo de los estados como soberanos de su espacio aéreo, pasando por los organismos internacionales, llegando a las empresas explotadoras y culminando con los usuarios, el Derecho Aeronáutico integra

en si mismo el estudio de todas las relaciones que giran al rededor de su medio pluriforme de desenvolvimiento.

1.4.- AUTONOMIA DEL DERECHO AEROANUTICO.- La autonomía del Derecho Aeronáutico constituye un carácter impuesto en alguna medida por los antes mencionados, pero es tan importante que sin aquélla no existiría el Derecho Aeronáutico como tal. Por ello ha sido objeto de preocupación constante por los tratadistas de la materia. Sin embargo, el estudio de este punto no resulta fácil ni tampoco breve. Con todo daremos una idea general suficientemente clara de la autonomía del Derecho Aeronáutico.

Si bien es cierto que el Derecho Aeronáutico está regido por principios propios en razón del medio en que se desarrolla, no podemos negar que constituye una realidad con una unidad substancial, que tiene su base sobre una estructura única: el Derecho común, lo que impide una emancipación total de los diversos temas que lo integran.(6)

Podemos fijar la autonomía del Derecho Aeronáutico desde tres puntos de vista: legislativo, didáctico y científico, como también jurisdiccional, aunque éste es susceptible de discusión.

La autonomía legislativa es la que más claramente quedó concretada, si realizamos un estudio comparado, más de un centenar de países tienen una ley positiva específica que regula la actividad aeronáutica. Nuestro país, por ejemplo, aprobó el suyo en fecha 16 de noviembre de 1973. En su

(6) VER CITA ANTERIOR

artículo 4to. el Código de la materia afirma la autonomía del Derecho Aeronáutico, cuando dice: 'En los casos no previstos por el presente Código y sus reglamentos se aplicarán los principios generales del Derecho Aeronáutico, los usos y costumbres aceptados en esta materia; si aún existieren dudas en su aplicación, se recurrirá a las leyes análogas y principios generales del Derecho'.

La autonomía didáctica, en cambio, no alcanzó un desarrollo pleno; sin embargo, no pocas universidades la enseñan como materia independiente, y un gran número de ellas enseña el derecho Aeronáutico como una materia fusionada al Derecho Marítimo, al Derecho Comercial o al Derecho Internacional Público, en un intento de buscar una conjunción compleja de la navegación; el comercio y las relaciones internacionales junto a sus respectivos cuerpos normativos. La autonomía científica es la base de las anteriores y en este sentido consideramos la intensidad de los estudios realizados por expertos en la materia, su cantidad y calidad, como la existencia de institutos especializados en estos temas jurídicos.

Es realmente importante justificar científicamente la autonomía del Derecho Aeronáutico, y lo hacemos con el método empírico de VIDELA ESCALADA (8) sobre la base del análisis de la diversidad y de las diferencias que surgen de la navegación aérea y los que tienen lugar en otras actividades. Bajo tal concepto es que estableceremos la diferenciación del

Derecho Aeronáutico con otras ramas jurídicas:

a) Respecto del medio: Las relaciones jurídicas que regula el Derecho Aeronáutico a diferencia de los otros derechos, se desenvuelven en el espacio aéreo y no en el terrestre, es por este motivo que surgen problemas inherentes de carácter especial, aunque el tratamiento de ellos resulta ser precedente o consecuencia de los restantes medios. Sin embargo, el campo de aplicación es totalmente diferente en uno y otro caso.

b) Respecto del objeto: El objeto material que regula el Derecho Aeronáutico en la mayor parte de las relaciones jurídicas, es la aeronave de naturaleza y características diferentes a las de todo vehículo o medio de transporte, relaciones que dan lugar a problemas jurídicos especiales y acrecientan todavía más esas diferencias iniciales con los restantes medios y modos de transporte.

c) Respecto de la relación: La relación entre el vehículo y el medio en que se desenvuelve justifica plenamente la existencia de una serie de problemas particulares, para los que se requieren un tratamiento jurídico específico.

d) Respecto del Derecho Positivo: El Derecho Aeronáutico es autónomo respecto al Derecho Positivo, ya que posee una auténtica legislación nacional e internacional propia, dirigida especialmente al tratamiento de los problemas de la navegación aérea y cuestiones relacionadas con ella. Existe una gama de convenciones internacionales en vigor, que

regulan exclusivamente problemas aeronáuticos sin posible aplicación a otras actividades, y la existencia en casi todos los países de auténticos códigos o leyes básicas dedicadas a esta materia que mucho deben significar en diferenciación contundente entre el Derecho Aeronáutico y otros distintos.

Cuando nos referimos a la especialidad del Derecho Aeronáutico, significamos que, al ser una rama independiente, se apoya en las ramas jurídicas restantes para lo auxiliar y accesorio, pero crea sus propios principios aplicables exclusivamente a su actividad y, como consecuencia, también sus propias normas; más no es necesario crear una doctrina especial sobre los delitos e infracciones distinta del Derecho Penal, si no que aprovechamos sus principios generales; por ejemplo, en el secuestro de aeronaves no basta la regulación penal, si no que por los caracteres políticos, peligrosidad colectiva, problemas técnicos especiales unidos a la existencia de convenios internacionales, entra en juego el, Derecho Aeronáutico que le da un carácter especial, aunque no por ello es necesaria la existencia de un Derecho Penal Aeronáutico, Mercantil, Administrativo, debe entenderse así, al Derecho Aeronáutico cómo único y unitario, en cuanto contiene distintas partes que reciben la influencia de otros derechos públicos y privados, sustantivos y adjetivos, externos e internos, personales y sociales, etc. El Derecho Aeronáutico no es un Derecho de características homogéneas sino heterogéneas, y no como simple suma de conceptos sin

relación alguna, pues forman un todo perfectamente relacionado en el que se aglutinan, conceptos generales de tipo jurídico, particularmente propios de otras ciencias, a través de las relaciones especiales que supone el ejercicio de la aeronavegación, como producto de un espacio específico: el aéreo, y un instrumento adecuado: la aeronave.

Sin embargo, el término autonomía en nuestro Derecho se usa con cuidado, sin entenderlo como un Derecho que existe por sí mismo sino que toma la savia de las otras ramas jurídicas para alimentarse. Por esto no debemos señalar que el Derecho Aeronáutico es parte del Derecho Marítimo u otro. Si bien es verdad que ambos regulan la navegación, en ambos, son totalmente distintos por el medio en el que se desenvuelven; así por ejemplo los deberes de un capitán de barco no son los mismos que los de un comandante de aeronave, ni el abordaje aéreo es el mismo que el marítimo; la responsabilidad del armador es distinta a la del explotador, y así sucesivamente, por lo que la autonomía del Derecho Aeronáutico queda totalmente cimentada como rama jurídica con un objeto propio de regulación y una legislación específica dentro del inmenso universo jurídico.

Otros caracteres del Derecho aeronáutico que no se pueden dejar de mencionar son:

a) El carácter comercial del Derecho Aeronáutico:

La comercialidad del Derecho Aeronáutico no se la puede negar, ya que si bien la aviación es usada como un poderoso

instrumento bélico, su uso es igualmente eficaz en el ámbito comercial, pues su fin está referido a fines lucrativos, transporte de carga y pasajeros. Se forman sociedades explotadoras de transporte aéreo, que celebran contratos de transporte con empresas dedicadas a otras actividades, como también transportes particulares, pero a cambio de una tarifa o flete. En suma, si el transporte aéreo no existiera como actividad comercial del Derecho Aeronáutico éste no tendría razón de ser.

b) Carácter político:

Conocido también como politicidad es inherente a todos los derechos. Este principio fue sentado ya desde la aparición del Derecho de Roma, pues surge para defender intereses. Así, el Derecho Aeronáutico tiene un acentuado carácter político, sobre todo a nivel internacional, pues es un Derecho que afirma la soberanía de una nación en la que a su vez tienen gran participación la administración pública. Al estado le corresponde ratificar o no los convenios internacionales, adoptar una política restrictiva, liberal o mixta sobre el tráfico aéreo.

1.5.- FUENTES DEL DERECHO AERONAUTICO.- Existe una denominación tradicional en las fuentes del Derecho que se utiliza en todos los campos de las ramas jurídicas; por consiguiente, también en la materia que nos interesa. Esta nominación es clásica y mantiene su vigencia a través del tiempo y las circunstancias, abarcando la generalidad de las

raíces de donde nacen las normas jurídicas. Hablamos de la ley, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina.

A) LA LEY.-Si adaptamos lo expuesto a las normas particulares del Derecho aeronáutico, descubrimos que, en razón de su internacionalidad, una de las fuentes más bastas e importantes es la ley y al interior de ella con una preponderancia mayor, los convenios internacionales, tanto así que su preminencia como fuente del Derecho en cuestión, se irá afirmando a través de la exposición del punto que estudiamos en el presente capítulo.

Al señalar a la ley como la fuente del Derecho Aeronáutico debemos hacer una distinción entre las leyes internacionales y las leyes internas, para posteriormente enunciarlas con toda claridad.

1.- Leyes Internacionales.- Las leyes internacionales se plasman en instrumentos jurídicos llamados convenios o tratados internacionales que son conceptuados como acuerdos de voluntades estatales y pueden ser bilaterales o multilaterales. Estos convenios en materia aeronáutica pueden ser clasificados en convenios especiales y convenios generales.

Son Convenios Generales los que constituyen los lineamientos básicos de las relaciones aeronáuticas desarrolladas en los territorios de los estados signatarios; así tenemos por ejemplo, los Convenios de París de 1919 y de Chicago de 1944. Los Convenios Especiales, en cambio, tienen un carácter

complementario e integrador y resuelven problemas parciales o puntuales de la materia; así tenemos los Convenios de Varsovia de 1929 y Ginebra de 1948 y otros.

Esta clasificación obedece a una mayor comprensión de la materia, pues en la realidad muchos convenios que se consideran de orden general contienen regulaciones de orden privado y viceversa (9).

a) Convenios Internacionales Generales.- Estos son, como se dijo, aquellos que tienen un campo de aplicación común entre los estados, contemplan los principios básicos que regulan el transporte aéreo internacional, e inciden principalmente sobre asuntos de Derecho Público.

- Congreso Internacional de París (1889) y Conferencias de la Haya.- En el Congreso Internacional Aeronáutico de París se entrevió la posibilidad de una legislación autónoma, y también la de creación de normas que propendieran a la formación de un nuevo Derecho referido a la Aeronáutica. Posteriormente, el año 1899, se celebró en La Haya una Conferencia en la que los países contratantes se comprometieron, durante el periodo de cinco años a no utilizar los globos u otros medios aéreos de transporte para el lanzamiento de bombas, proyectiles, etc. Este Pacto expiró el 4 de septiembre de 1905, pero no fue ratificado por las grandes potencias, ni en la Segunda Conferencia que tuvo lugar en la misma ciudad, en 1907.

- Conferencia Naval de Londres (1909), Congreso de Nancy

(9) VIDELA ESCALADA FEDERICO, MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO, ED. ZAVALIA 1976, ARGENTINA, TOMO I, PG. 88

(1909) y Conferencia de la Navegación Aérea de París (1910).- La Conferencia Naval de Londres de 1909 fue en la práctica una prolongación de las de La Haya, ya que se consideró los medios de reglamentación de la guerra marítima, incluyéndose entre los materiales utilizables en caso de conflicto los aerostatos y los aparatos de aviación.

El mismo año, y teniendo como base lo acordado en el Congreso Internacional Aeronáutico de París, se realizó el de Nancy: en el se trato de hallar la manera de independizar este nascente Derecho mediante la Estructuración de un ordenamiento propio, adelantándose mucho en este sentido.

También en la Conferencia Internacional de la Navegación Aérea de París, en 1910 asistieron a ella las delegaciones de 18 países europeos para considerar temas de Derecho Público, como matrícula de las aeronaves, permiso de aeronavegación, documentación, licencias del personal, derechos de aterrizaje, reglamentación aduanera, etc. El Derecho Aeronáutico empezaba a adquirir una personalidad propia. En junio del mismo año se suspendió la Conferencia, convocándose a una segunda reunión para noviembre, pero no pudo efectuarse debido a circunstancias políticas.

Dos escuelas en posición antagónica, la francesa y la sajona, preconizaban principios que no permitían una conciliación.

La francesa encabezada por Paul Fauchille se opuso a las restricciones que los gobiernos querían imponer; los sajones, en cambio, sostuvieron la tesis de la limitación de las

libertades en aras de la soberanía. En ese estado de cosas quedó la Conferencia de París.

- Congreso de Verona de 1910 .- Este Congreso no tuvo carácter oficial. Fue una reunión de los estudiosos del Derecho Aeronáutico, en la que se adoptaron diversos acuerdos, como el reconocimiento de la soberanía de Estado en la atmósfera de sus territorios, el requisito de la nacionalidad que toda aeronave debe tener y la indemnización a las personas cuya propiedad sufra daños como consecuencia de un aterrizaje innecesario.

El aspecto de la guerra ya se hacía presente en Europa e indujo a las principales potencias a tomar medidas para su seguridad, dictando reglamentaciones con este fin. Así lo hicieron en Francia, en 1911; también en Inglaterra con la Aerial Navigation Act, de 1911-1913; posteriormente tomaron medidas al respecto Austria, Hungría, Alemania y, por último, Rusia que clausuró sus fronteras a toda aeronave extranjera (1917).

- Congresos del Comité Jurídico Internacional de la Aviación (1911) .- En 1911 se constituyó el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, que celebró tres congresos, en los que se estudiaron, desarrollando un apreciable esfuerzo, problemas conexos a la navegación aérea, tales como los referentes a circulación aérea, legislación, jurisdicción, matrícula, etc. estableciéndose el derecho del estado subyacente a velar por la seguridad aérea pero

también, abogando por la libertad de ella.

- Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea de París (1919).- Después de la Gran Guerra, el Congreso Supremo de la conferencia de La Paz nombró una comisión para el estudio de los problemas relacionados con los tratados de paz y la preparación de un proyecto para coordinar y regular las normas legales vinculadas con la aeronavegación. Sobre esta base se firmó el 13 de Octubre de 1919 un acuerdo en la capital de Francia: El celebre convenio para la Reglamentación de la Navegación Aereá, aprobado en la Conferencia de Paz suscrito por 32 estados entre ellos Bolivia, que lo ratificó el 1 de Julio de 1922. En su articulo primero se estableció que 'Las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico que está sobre su territorio'.

Entre sus importantes acuerdos podemos citar: el derecho de libre paso inofensivo en tiempo de paz, la prohibición de las aeronaves militares de otro estado de volar y aterrizar, salvo autorización; permiso de vuelo para las aeronaves de pasajeros que unan unos países con otros en sus operaciones; facultad para prohibir por razones de seguridad el vuelo sobre determinadas zonas de territorio, igualdad de trato para las aeronaves de los estados contratantes; privilegio del Estado para permitir el cabotaje en su territorio sólo a las aeronaves de sus naciones; prohibición de otorgar medidas

favorables a las aeronaves de los estados no contratantes, siempre que ellas vayan en detrimento de éstos, etc.

Respecto de la nacionalidad se adoptó un sistema que fue adoptado también posteriormente en el Congreso Iberoamericano de navegación Aérea de Madrid en 1926 y en la Conferencia Panamericana de la Habana en 1928, en el sentido de que toda aeronave tenga la nacionalidad del Estado donde se haya registrado, exigiendo como requisito primordial a los gobiernos que éstos no matriculen sino a los que pertenecen a sus ciudadanos.

En esta convención, además, se forjó el concepto de ruta aérea, y se hizo presente la necesidad de establecer itinerarios fijos.

La Comisión Internacional de la Navegación (CINA) quedó como el organismo responsable, después de la Convención de París, de velar por el cumplimiento de los acuerdos de dicha convención y de regular los aspectos de carácter técnico y jurídico que se presentaran. Bajo la égida de la Sociedad de las Naciones, su desempeño fue importantísimo hasta el Convenio de Chicago de 1944. Se disolvió en 1946, debido a la estructuración y funcionamiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

- Congreso Iberoamericano de la Navegación Aérea de Madrid (1926).- La Convención de París de 1919 no recibió la adhesión de la mayor parte de las naciones de sudamérica, motivo por el que se produjo cierto descontento por cuanto el

inciso c) del artículo 34 del acuerdo permitía hacer a la Comisión todas las enmiendas a las disposiciones de los anexos, a excepción del anexo 'H'; es decir que las modificaciones solo podían aceptarlas una mayoría en la que figuraban tres de las grandes potencias. Es por esto, entre otras razones, que en Octubre de 1926 se reunió el Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea en Madrid, en el que se convocó a todos los países afines entre si por su lengua religión e historia, constituyéndose la Comisión Iberoamericana de la Navegación Aérea (CIANA), cuyos objetivos eran análogos a los del CINA. En dicho Congreso, se acordó la igualdad entre todos los estados contratantes que tendrían opción a un voto dejandoselos en libertad para permitir o no el sobrevuelo sobre sus territorios de las aeronaves de cualquier país, incluyendo a los no contratantes. Las disposiciones fueron más amplias y liberales que las de la Convención de París, en la que las grandes potencias habían obtenido ciertos privilegios. El Convenio de Madrid sólo fue ratificado por cuatro estados americanos.

- Conferencia Panamericana de la Habana (1928).-En Febrero de 1928, se celebró la Conferencia Panamericana de la Habana, proyectada por una Comisión designada en la Conferencia Panamericana de Santiago de Chile. E.E.U.U. que no suscribió el Convenio de 1919 fue su principal gestor. Se adherieron 21 países y fue ratificado por 12. Se adoptó el principio de soberanía y no se subordinó el establecimiento de vías

funcionales de aeronavegación, su creación y explotación a la autorización previa del Estado sobrevolado. El Convenio consta de 37 artículos y difiere del anterior en que se dió entrada a países de habla no hispana o portuguesa.

Entre sus disposiciones principales tenemos el principio de indiscriminación de tasas, y la reparación del daño causado a personas y cosas en el territorio del Estado subyacente que, rige por la leyes de dicho Estado. También se pretende la unidad legislativa.

- El Convenio de Chicago de 1944.- La vigencia de la Convención de París terminó al suscribirse el Convenio de Chicago de 1944, que sustituyó un nuevo régimen para la circulación aérea. Mientras la reunión de París se cerro con la preocupación de la potencia militar del avión, la de Chicago se abrió con el voto de Mr. Berle, en sentido de que: 'El camino de los aires empleado como medio de agresión, se convierta en vía de liberación', pero finalmente se clausuró con una nueva preocupación, la nacida del temor a la competencia comercial en materia de aviación, mirada como un instrumento susceptible de servir al imperialismo de los poderosos.

Al mismo tiempo, como resultado del término de una larga lucha que había significado el triunfo de la libertad y la democracia, el nuevo Convenio estaba signado por un principio muy distinto que el que había inspirado al de París, ya que no admitía la desigualdad entre los distintos estados,

considerados todos a nivel igualitario en el organismo que nació de la nueva Convención, y que continúa desarrollando su acción a través de la Organización de Aviación Civil Internacional, conocida como OACI, que fue precedida por una institución provisional, que le sirvió de base, la OPACI.

Al celebrarse el Convenio de Chicago hubo un enfrentamiento respecto a la regulación del transporte aéreo, entre dos grandes potencias, Gran Bretaña y E.E.U.U. de Norteamérica, que llegaron al término de la conflagración bélica en situaciones muy diferentes.

Gran Bretaña, con su potencia industrial muy disminuída, por haber sufrido las consecuencias de la guerra, no podía enfrentar una competencia liberal, en la que E.E.U.U. de Norteamérica en pleno desarrollo industrial hubiese dominado totalmente el campo del transporte aéreo.

La clave principal para la solución del problema fue la distinción entre los servicios de transporte aéreo regular y no regular, categorías para las cuales se establecieron regímenes diferentes.

Así mismo, se intentó hallar un remedio mediante la suscripción de dos acuerdos complementarios, referidos al tránsito de los servicios aéreos internacionales y al transporte aéreo internacional.

El acuerdo de tránsito aseguraba la vigencia de las dos primeras libertades del aire, de carácter técnico, mientras que el de transporte regulaba la totalidad de las cinco, que

pasamos a enumerar:

- 1a. Libertad.- Sobrevuelo.
- 2a. Libertad.- Aterrizaje técnico sin fines comerciales.
- 3a. Libertad.- El privilegio de desembarcar pasajeros correo y carga, tomados en el territorio del Estado, cuya nacionalidad posee la aeronave.
- 4a. Libertad.- El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
- 5a. Libertad.- El privilegio de tomar pasajeros correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante; y el privilegio desembarcar pasajeros correo y carga procedentes de cualquiera de dichos Estados.

El destino de uno y otro Convenio complementarios fue muy distinto: mientras que el de tránsito fue suscrito por numerosos estados, el de transporte fracasó; de tal manera, quedó derrotada la posición sostenida por los E.E.U.U. de Norteamérica.

Con ello quedaba librada al juego de los Convenios bilaterales la regulación de los temas referidos a las llamadas libertades comerciales y se abrió una época en que las relaciones directas entre los Estados interesados

regirían el campo más importante de la actividad del transporte aéreo.

Entre tanto la Convención de Chicago mantiene su vigencia y constituye un fundamento que permite enfrentar el futuro, tras cuarenta y tres años de vida.

Luego de haber esbozado este breve antecedente que contribuye a una comprensión de las soluciones acordadas y los obstáculos que hubieron de superarse, hemos de proceder a una síntesis del Convenio de Chicago.

El Convenio en cuestión consta de 96 artículos, encabezados por un preámbulo que dejó de lado toda declaración ampulosa para ceñirse estrictamente a considerandos concretos y una sobria expresión de objetivos. Está dividida en 4 partes, subdivididas a su vez en capítulos que constituyen un todo integral en que han encontrado ubicación los temas más importantes de la materia.

La Primera Parte del Convenio esta dedicada a la Navegación Aérea y abarca del capítulo primero al sexto; La Segunda Parte está dedicada a la estructuración Del Organismo de la Aviación Civil Internacional y abarca del capítulo VII al XIII, se establece una Asamblea y un Consejo, la Asamblea esta formada por los países Contratantes y cada uno tiene derecho a un voto, elige su propio presidente, tiene poderes paralegislativos, judiciarios, administrativos, etc. El Consejo a su vez tiene atribuciones parecidas.

La Tercera Parte esta consagrada al Transporte Internacional,

facilita el desarrollo de la actividad aérea, a cuyo efecto los estados contratantes se comprometen a que sus líneas aéreas internacionales transmitan al Consejo todo lo referido al tráfico, estadísticas, costos y demás datos que resultan útiles para una correcta evaluación del tema, mientras que el capítulo XV enfoca lo relativo a los aeropuertos y otras facilidades a la navegación aérea y otorga al Consejo facultades para intervenir directamente en el mejoramiento de la infraestructura de los países y colaborar con estos para que eleven las condiciones de aquella. Los demás capítulos de esta parte se refieren al establecimiento de consorcios y servicios mancomunados.

De la cuarta y última parte que contiene Disposiciones Finales, podemos comentar el capítulo XVIII, dedicado a la regulación de las controversias que atribuye al Consejo la facultad de fallar en desacuerdos sobre interpretación de los convenios, sus fallos son apelables a la Corte Internacional de Justicia. El no acatamiento del fallo definitivo significa la aplicación de sanciones, inclusive, la suspensión del voto de un Estado, si las resoluciones son apeladas, estas quedan en suspenso hasta que se pronuncie el tribunal de segunda instancia.

El Convenio de Chicago en el tiempo de su vigencia, 43 años, ha tenido consecuencias favorables, pues sirve de base a las leyes internas y al desarrollo de las relaciones que originan la aeronavegación.

- Conferencia Especial de Transporte Aéreo de 1977.- Esta Conferencia fue llamada Chicago II y se celebró después de más de treinta años después de la de 1944. Se comprendió en ella a las transportadoras aéreas representadas por la Organización Internacional de Transportes Aéreos (IATA) y también a los gobiernos participantes de la OACI. Sus recomendaciones más importantes se refieren a la correcta aplicación y control de las tarifas; también se recomendó la compatibilización entre los transportadores regulares y no regulares, respecto a la explotación racional, y una sana competencia; de la misma manera se fijó tarifas de diversos tipos para carga y pasajeros. Esta tarea fue responsabilidad de la OACI y de la IATA (10).

b) Convenios Especiales.- Los convenios especiales están dedicados a temas diversos de la materia. Podemos citar: Convenio de Varsovia de 1929, que trató sobre la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional; el Convenio Relativo a los Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, suscrito en Roma en 1933; el Convenio para la Unificación de Ciertas Normas Relativas al Embargo Conservatorio de Aeronaves, firmado en Roma el mismo año; Convenio Relativo a la Unificación del Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves Extranjeras, suscrito en Ginebra en 1948; Convenio Relativo a los Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, firmado en Roma en

1952; Protocolo Modificadorio de la Convención para La Unificación de Ciertas Reglas Referentes al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, conocido como Protocolo de la Haya de 1955; Convenio Complementario de la Convención de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas del Transportador Contractual, suscrito en Guadalajara en 1961; Convenio Referido a las Infracciones y otros Actos Ocurridos a Bordo de Aeronaves, concluído en Tokio en 1963; Convenio de la Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, concluído en 1970, y el de Montreal de 1971, denominado Convenio Para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil y muchos otros.

Esta larga lista de los títulos de estos acuerdos nos demuestra la grán importancia que éstos tienen como fuente del Derecho Aeronáutico.

En cuanto al tema que nos interesa (El Seguro de Aviación), podemos señalar previamente y a manera de adelanto que el año 1925, en una Convencion Internacional de Aseguradores, se estableció el Seguro en materia Aeronáutica; luego, en Inglaterra se estableció el Consorcio de Seguros de Aviación, y en 1928, fue España uno de los primeros países que impuso el seguro obligatorio de tripulantes y pasajeros. también tenemos la Convención de Roma de 1933, sobre Daños a Terceros, en la que se estableció la obligación de indemnizar y asegurar la aeronave; los Protocolos Adicionales de 1938 y el

de Roma de 1933; no se ratificaron por ciertos inconvenientes que presentaron respecto al problema de los seguros. Esta última Convención plantea conciliaciones que solucionan las diferencias entre transportistas y aseguradores. La Convención de Roma de 1952 varía los acuerdos de 1933 sobre daños a terceros, es decir, sobre la extensión de la responsabilidad, sus principios, procedimientos y prescripción de acciones, certificados de seguros, obligatoriedad de éstos, fianza, etc.

2.- LEYES INTERNAS.-Estas son las legislaciones propias de cada país. Todas las naciones, casi en su generalidad, poseen una regulación aeronáutica interna; lo propio ocurre con el Estado boliviano, es decir, que también tenemos una ley positiva que se constituye en fuente del Derecho Aeronáutico. Debemos hacer referencia a un remoto decreto supremo que trató de regular la actividad aeronáutica y que data del 24 de Octubre de 1930, cuyos alcances en orden a la actividad aeronáutica, debido al carácter dinámico de esta, resultaron insuficientes, motivo por el que posteriormente, mediante Resolución Suprema de 10 de enero de 1939, se dictó el Reglamento de Tráfico Aéreo Sobre el Territorio Nacional, derogativo del referido decreto supremo de 1930.

REGLAMENTO DE TRAFICO AEREO SOBRE TERRITORIO NACIONAL DE 10 DE ENERO DE 1939.- Este reglamento comenzó por la declaración de la soberanía completa y exclusiva del Estado sobre el espacio atmosférico del territorio nacional. Se conceptúa a la

aeronave como todo aparato susceptible de elevarse, mantenerse y circular en la atmósfera. clasifica a las aeronaves en civiles y del Estado; determina la nacionalidad por el sistema de matrícula, se instituye el Registro Aéreo de carácter público; se reserva el derecho de cabotaje para nuestras aeronaves; se exige que rija la ley del pabellón; también da la calidad de bienes inmuebles a las aeronaves a efecto de la aplicación del Código Civil; la circulación es derecho expreso de las aeronaves bolivianas y las extranjeras deben recabar un permiso de sobrevuelo; el Estado puede señalar zonas prohibidas de sobrevuelo o de 'Interdicción Militar'; también se reglamenta la actividad fotográfica en vuelo, como exclusivo derecho de los nacionales; prohíbe el transporte de elementos como estupefacientes y otras cargas; dicta reglas referentes al sobrevuelo de ciudades, poblaciones y aglomeraciones; se establece el aterrizaje solo en caso de fuerza mayor en lugares que no son aeródromos y también define lo que es un aeródromo y un aeropuerto.

En cuanto al capítulo que nos interesa (VII), bajo la denominación de Transporte Aéreo Comercial de Pasajeros, Correo y Carga, fueron dictadas normas generales, sometiendo su aplicación a las disposiciones contenidas en el Código Mercantil, relativo al transporte aéreo, fluvial, terrestre y a la Ley de Organización Aduanera.

En cuanto a lo que es importante para el Seguro Aeronáutico, quedó prescrito que el transporte aéreo de carga se documenta

mediante un manifiesto, declarando que el portador es responsable por la pérdida o deterioro de la mercancía transportada, salvo casos de fuerza mayor o vicio propio de la mercancía. Se admitió así mismo que el portador mediante cláusula expresa, pueda exonerarse de responsabilidad, bien se trate de pasajeros o mercancías, en razón de los riesgos del aire y de las faltas cometidas por la tripulación, exigiéndose para reconocer la efectividad de la exención, que la aeronave esté en buen estado de aeronavegabilidad en el momento de la partida y que el personal este igualmente munido de brevets y certificaciones reglamentarias, lo que constituiría una presunción favorable, susceptible de ser destruída mediante prueba en contrario.

En caso de arrendamiento de aeronaves, la responsabilidad es solidaria entre el propietario y el explotador, salvo que el contrato se inscriba en el Registro de Matriculación, en cuyo caso el propietario se exime de responsabilidad.

Cómo podemos observar se siguen los lineamientos de la regulación francesa y de la Convención de París de 1910, dejándose entre ver que los daños ocasionados por los explotadores no siempre tienen como reponsables a los mismos y por lo tanto la existencia del Seguro de Aviación con carácter obligatorio no era necesaria, respecto de los pasajeros y carga; en cambio, sí los daños que se pueden ocasionar a terceros en la superficie. En vez de darse obligatoriedad al seguro aéreo, se establece la observancia

de las leyes de la circulación aérea sin tomar en cuenta que la actividad aérea en sí como toda otra actividad y con un carácter más acentuado, esta sujeta a daños y siniestros.

En los capítulos restantes se regula el tráfico aéreo, se establece condiciones de navegabilidad; se distinguen marcas de nacionalidad de aeronaves bolivianas y placas de identidad; se regula el sistema de señales de luces, etc.

El capítulo XVII se refiere al sistema impositivo, fijándose impuestos y tasas aeronáuticas. Este último capítulo contempla disposiciones penales.

Si bien este reglamento resultó avanzado y útil para su época el desarrollo ulterior de la aeronavegación lo volvió anacrónico para la actualidad, que implica un completo desarrollo técnico-jurídico en las legislaciones.

CODIGO AERONAUTICO BOLIVIANO.- Largo fue el proceso legislativo del Derecho Aeronáutico al interior de las naciones, pero a partir del Convenio de Chicago de 1944 se fue descubriendo que la aeronavegación precisaba de una reglamentación propia, especial, en el sentido antes mencionado (10), por lo que podemos citar como antecedentes de leyes positivas internas: La Ley de Suiza de 1948, las codificaciones francesas de 1955 y 1967, la Ley Española de julio de 1960, el Código Aéreo de la Unión Soviética de 10 de enero de 1966, el Código Aeronáutico Argentino de 23 de junio de 1967, el Código Paraguayo del 30 de septiembre de 1957, etc.

(10) TOPINI GIORGO. DERECHO AEREO INTERNACIONAL. ED. EVED. 1981, CAP. IV

Nuestro país no fue ajeno a todo este movimiento, tanto es así que ratificó el Convenio de Chicago de 1944, mediante decreto supremo 00722 de 13 de febrero de 1947; sin embargo, la aeronavegación se regía aun por el Reglamento de Tráfico Aéreo de 1939, y sólo a partir del 23 de Marzo de 1972 es que, mediante resolución suprema # 171475, se encomendó a un grupo de expertos la elaboración del proyecto de Código Aeronáutico Boliviano.

La Comisión redactora estuvo presidida por el General de la Fuerza Aérea Oscar Adriázola Valda y sus redactores fueron Mario Cortez Espinoza, Pedro Díaz Romero, Sergio Pérez Herbas, Enrique Díaz Romero y Luis Eduardo Terán.

El primer intento de modificación se realizó por determinación del Consejo Nacional de Aeronáutica, en sesión ordinaria de 5 de septiembre de 1966; empero, se dio preeminencia a la creación de una política aeronáutica y a la constitución de un organismo encargado de aplicar dicha política.

Pero ingresando ya al análisis de nuestro Código Aeronáutico, podemos señalar que consta de 17 títulos, divididos en capítulos y 270 artículos. Buena parte de este Código debe ser objeto de reglamentación; así lo exige el carácter adjetivo del Derecho Aeronáutico.

TITULO I.- Este título en sus aspectos principales declara la soberanía nacional sobre el espacio aéreo territorial, como también se confirma la autonomía del Derecho Aeronáutico

y se preveé el tratamiento de las lagunas que podrían surgir en la materia.

TITULO II.- se refiere a la jurisdicción y competencia y señala los casos que se someterán a conocimiento de los tribunales bolivianos, guardando concordancia con los convenios internacionales.

TITULO III.- Abarca normas referidas a la circulación aérea; por ejemplo, se estipula la libertad de circulación, despegue y aterrizaje en territorio nacional, las limitaciones y obligaciones al respecto, la coordinación de los derechos del propietario del suelo y el explotador, certificaciones, etc. También se determinan las zonas prohibidas, rutas de entrada y salida del territorio nacional.

TITULO IV.- Regula la infraestructura; se da una clasificación de los aeródromos en públicos y privados; se protege el vuelo, permitiendo en cierta manera la iniciativa privada, se faculta al Poder Ejecutivo, para celebrar acuerdos internacionales sobre conexión de servicios aéreos, y se concluye limitando el dominio al desarrollo de la aviación.

TITULO V.- Regula, define, clasifica y determina la nacionalidad de las aeronaves, por el sistema de matrícula; se obliga a las aeronaves importadas a poseer matrícula profesional; se considera a la aeronave como bien inmueble registrable; se correlaciona la propiedad con el domicilio; se establece la hipoteca y el embargo de las aeronaves, etc.

En este título se delinearán y dan normas para los contratos de utilización de aeronave: locación, fletamiento e intercambio de aeronaves (banalización); también se norman los casos de pérdidas y abandono de aeronaves.

TITULO VI.- Se refiere al personal aeronáutico, que presta servicios en vuelo y en tierra; se regula las certificaciones de habilitación adecuadamente; se señala también la integración mínima de la tripulación de vuelo y se remite las relaciones jurídico-laborales a la ley de la materia.

TITULO VII.- Se refiere al Registro Aeronáutico Nacional; se establece la existencia de un Registro Público de Aeronaves y un Registro Administrativo, el primero registra los actos jurídicos, que establecen, modifican y extinguen la propiedad de las aeronaves, mientras que el segundo registra los certificados, licencias del personal aeronáutico, escrituras de constitución de empresas. También se registran los antecedentes del personal aeronáutico boliviano.

TITULO VIII.- Define y clasifica el transporte aéreo en regular y no regular, internacional e interno. Se conceptúa al explotador siguiendo los lineamientos del Convenio de Varsovia y se regula las prestaciones de servicios de transporte aéreo.

TITULO IX.- se elabora un concepto adecuado de trabajo aéreo en concordancia con la actividad aérea; se estipula los requisitos de los explotadores para efectuarlo y se sujeta la actividad del trabajo aéreo a las disposiciones

reglamentarias pertinentes.

TITULO X.- Se refiere a la actividad aérea privada, integrandose lo concerniente a aeroclubes, clubes de aeromodelismo y planeadores, escuelas de aeronáutica; la investigación científica y tecnológica; contiene regulaciones básicas sobre los talleres aeronáuticos.

TITULO XI.- Establece la responsabilidad objetiva con prescindencia de la culpabilidad, excepto en caso de dolo; regula los daños a pasajeros, equipajes y mercancías transportados, daños a terceros en la superficie, daños en caso de abordaje aéreo, disponiendose que las indemnizaciones siempre deben consultar la realidad económica; también, la responsabilidad por viaje interrumpido, la echazón y el transporte de hecho.

TITULO XII.- Norma la búsqueda, asistencia y salvamento aéreos; declara su carácter público y obligatorio para aeronaves públicas y militares y regula su respectiva indemnización y pago a los intervinientes.

TITULO XIII.- Regula la investigación de accidentes aéreos. Es muy importante para crear condiciones de seguridad más eficientes en la actividad aérea, designándose funcionarios de alta capacidad para esta actividad. Se adopta, además la obligatoriedad de las personas para declarar ante la autoridad aeronáutica al respecto.

TITULO XIV.- Norma, por su parte los seguros aeronáuticos, que es el capítulo que nos interesa. Dispone el carácter

obligatorio del seguro de responsabilidad frente a pasajeros, tripulantes y terceros damnificados en la superficie. Se garantiza la cobertura del seguro; si éste expira durante el vuelo de la aeronave, se prorroga hasta que termine el mismo. El capítulo del Seguro Aeronáutico está en estrecha relación con los tres capítulos que le anteceden, es decir, el de la Responsabilidad, Asistencia, Búsqueda y Salvamento e Investigación de Accidentes. El explotador es responsable de los daños que ocasiona, teniendo, por consiguiente, la obligación de indemnizarlos, y si ellos se producen, evitar que el siniestro se extienda, esto en relación con el salvamento aéreo, y en cuanto a la investigación de accidentes aéreos, estos se deben realizar no sólo con el fin de mejorar la seguridad aérea sino también, para verificar la responsabilidad del explotador, si no hubo culpa o dolo, para poder pagar la indemnización correspondiente.

TITULO XV.- Se ocupa de las Infracciones y Sanciones. Dedicar un capítulo a los Delitos y otro a las infracciones por Faltas. Entre los delitos se tiene el apoderamiento ilícito de aeronaves y los actos ilícitos realizados contra la seguridad de la aeronave o de la aviación.

Respecto de las faltas se remite su comprobación y su sanción al Poder Ejecutivo a través de la autoridad aeronáutica.

TITULO XVI.- Regula la Prescripción, estipulando plazos para poder reclamar privilegios, repetir por daños de abordaje aéreo y daños ocasionados al explotador responsable, etc.

TITULO XVII.- Abarca las disposiciones finales. Establece el derecho dominial del estado sobre la dirección, control, del espacio aéreo, aeródromos y lugares aeronáuticos en el territorio nacional; también se atribuye a la autoridad aeronáutica la facultad de fiscalización, inspección de establecimientos aéreos comerciales en el aspecto técnico y económico para que ellos sean seguros y necesarios.(11)

B.- COSTUMBRE.-Hasta hace pocos años la costumbre no era considerada fuente del Derecho Aeronáutico. Como tal, tenía poco valor, pues el carácter nuevo de este Derecho todavía no había creado hábitos de vigencia general y permanente. En el trascurso de los últimos 20 años fueron formandose verdaderos hábitos jurídicos que revisten la calidad de costumbre; por ejemplo, el derecho de pasaje inofensivo y ciertas elaboraciones de la Organización Internacional de Transportes Aéreos (IATA), se convirtieron ya, por la práctica permanente en costumbres.

Desde otro punto de vista, nuestro Código Aeronáutico reconoce la existencia de la costumbre en su artículo 4to: 'En los casos no previstos en este Código y sus reglamentos, se aplicarán los principios generales del Derecho aeronáutico, los usos, costumbres y doctrinas aceptadas en esta materia; si aún existieran dudas en su aplicación, se recurrirá a las leyes análogas y principios generales del Derecho'. Este artículo afirma la validéz de la costumbre como fuente del Derecho Aeronáutico.

(11) VER CITA (4), PAG. 80.

C.- LA JURISPRUDENCIA.-El valor de esta fuente de derecho se establece en toda rama jurídica, no sólo en la correcta formulación de las decisiones judiciales, sino también en su reiteración uniformemente sostenida. La corta vida del Derecho Aeronáutico, al igual que la costumbre, incide en la jurisprudencia como fuente del mismo, pues no se cuenta con una elevada cantidad de fallos en comparación con los otros derechos; además, en los problemas de tipo general, la misión unificadora de los juristas tiene grán importancia. Esta en relación a la internacionalidad del Derecho Aeronáutico. De ahí que los fallos deben tender a la mayor uniformidad en la interpretación de los convenios.

Cabe señalar que el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), tenía a su cargo la interpretación de los convenios y pensó crear un Tribunal Mundial del Derecho Aeronáutico.

El Convenio de Chicago, por su parte, encargó al Consejo la solución de controversias y la apelación de sus fallos a la Corte Internacional de Justicia.

En rigor, la jurisprudencia como fuente del Derecho Aeronáutico mantiene sus características en el ámbito aeronautico. Por otro lado, cabe también señalar, que el constante desarrollo de la aeronavegación exige que la interpretación de los convenios se adapte a la circunstancias sin cambiar los principios básicos de nuestra materia.

D.- LA DOCTRINA.- Como fuente del Derecho, la doctrina

presenta una cualidad muy especial: no tiene fuerza creadora directa y sin embargo reviste importancia fundamental, pues inspira a las otras. Son primero los estudiosos quienes al examinar los problemas, buscan las soluciones, definen con sus opiniones fundamentales las situaciones de Derecho que analizan y luego las plasman en normas positivas.

En el Derecho Aeronáutico, el papel de la doctrina fue y sigue siendo importante y se manifiesta en los diversos trabajos y publicaciones especializadas, en las tareas realizadas por instituciones específicamente dedicadas a esta actividad, como la International Law Association, que, juntamente con el Instituto de Derecho Internacional se ocuparon del tema desde los primeros pasos de la evolución de nuestra disciplina.

Tenemos también otras instituciones especializadas; como el Comité Internacional de Técnicos Expertos Jurídicos Aeronáuticos, que elaboró el Proyecto del Convenio de Varsovia, y el Comité Jurídico Internacional (CJIA), que redactó el Código del Aire; El Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial de España y a la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (ALADA) de Argentina, que se dedican a investigaciones doctrinales de la materia, celebrando periódicamente congresos internacionales de análisis de la problemática aeronáutica a nivel mundial.

# CAPITULO II

## CAPITULO II

-----

### LA TECNICA GENERAL DEL SEGURO

-----

#### II.1.- GENERALIDADES.-

A) ORIGEN, EVOLUCION Y CONCEPTO DE SEGURO.- El seguro como relación económica y jurídica es un producto de la cultura, pues el hombre al incrementar y diversificar sus actividades, especialmente las mercantiles, se dio cuenta de que todo estaba sujeto a riesgos, es decir, a peligros que amenazan a las personas y a los bienes, lesionando, por tanto, sus intereses. La muerte, los incendios, los accidentes automovilísticos, los robos, etc., no son sino algunas de las hipótesis preocupantes por la latencia en la generación de daños.

En un principio se recurrió a una reserva o ahorro que atenuaba las consecuencias del riesgo, pero el método resultó ser imperfecto, pues si el riesgo ocurría pronto, el ahorro era insuficiente, y si no ocurría, se paralizaba un monto de capital inútilmente.

La evolución del seguro, históricamente, data de Roma donde existían el fide jussis indemnitis, el nauticumm faenus, la pecunia trayecticia, etc., que confundían al seguro con otros contratos. (1)

En la Edad Media, las guildas eran instituciones de asistencia en las que las primas no estaban en relación con

(1) HALPERING ISAAC, LECCIONES DE SEGUROS, ED. DE PALMA, BUENOS AIRES 1978, PG.9

las prestaciones. Es así como el seguro nació en las ciudades italianas del Medioevo, bajo la forma de préstamo gratuito, y luego como venta por precio a pagarse si la cosa no llegaba a destino. Sin embargo, el Seguro apareció en el siglo XIV con el seguro marítimo. Los pioneros son italianos: Piza, Florencia y Génova son las primeras en darle disciplina legislativa. Los lombardos llevaron su práctica a Francia, Portugal, España e Inglaterra.

En cuanto a su evolución, el seguro fue practicado primero empíricamente y luego lentamente llega a la etapa científica, en la que el asegurador constituye una empresa, es decir, una reunión de personas representadas por contribuciones para proteger a cada uno de los participantes de los riesgos que podrían acontecer.

En un antecedente inmediato del seguro, el asegurador estaba constituido generalmente por una sola persona que frente al pago de una suma de dinero escasamente suficiente asumía la responsabilidad de los siniestros, y muchas veces esto era causa de fraudes, por lo que poco a poco el seguro fue tecnificándose y entrando a una etapa científica. Se optó por crear una empresa debidamente organizada, tanto es así que hoy en día se recurre a las técnicas del seguro, como la especialización del seguro, sus estudios estadísticos, proyecciones de cifras de riesgos, etc.

Por eso el seguro en su especialización fue surgiendo paulatinamente. Es así como primero apareció el seguro

marítimo, en el siglo XIV. El seguro de incendios se introdujo en Inglaterra a merced del incendio de Londres de 1866. En Alemania apareció en el siglo XVII y en Francia en el siglo XVIII. Ya en 1786 las pólizas contienen las condiciones generales de las pólizas empleadas hoy. El seguro de vida apareció en el siglo XVI con la Casualty Insurance para rescatar presos de los Turcos y en Italia para el embarazo, bajo la forma de un seguro temporario sobre la vida; pero pronto se prohibió su práctica porque era una especie de incitación a la muerte del asegurado. Lo condenó el Guidon de la Mer, La Ordenanza Francesa de 1681 y juristas del siglo XVII. En Inglaterra se prohibió en 1774. El seguro de responsabilidad civil tuvo su origen en el resarcimiento del abordaje del seguro marítimo, y su progreso se dificultó por dos principios en declinación: 1) que no hay responsabilidad sin culpa y 2) que el asegurador no indemniza los daños derivados de actos culposos del asegurado o sus dependientes.

Los primeros contratos se celebraron en Francia, a comienzos del siglo XIX, con referencia a los transportes a caballo, pero su desarrollo efectivo lo recibe con el seguro de accidentes en la industria, transporte ferroviario y el empleo de automóvil.

Y así, poco a poco, fueron surgiendo todo tipo de seguros contra diversos riesgos, seguro de transporte, seguros agrarios, seguros de robo, etc.

Finalmente el reaseguro apareció en el siglo XIV, poco después del seguro marítimo, pero su desenvolvimiento es reciente. El reaseguro obedece a las características iniciales del seguro que lo acercan a una apuesta, y que obliga a un asegurador para hacer menos riesgosa su actividad al descargar en otro la responsabilidad asumida. En la actualidad funciona como el elemento complementario técnico del seguro. Si no existieran los reaseguradores, no podrían afrontar sus enormes obligaciones, ni aceptar grandes riesgos.

CONCEPTO DE SEGURO.- Existen diversas definiciones dadas por los juristas. Para Mark R. Greene, el seguro es una institución económica que reduce el riesgo combinado bajo una sola dirección, un grupo de objetos situados de tal manera que las pérdidas accidentales acumuladas a que el grupo está expuesto, se vuelven predecibles dentro de límites reducibles. El seguro se lleva a efecto mediante ciertos contratos legales, bajo los cuales el asegurador, por el pago de una prima, promete reembolsar al asegurado o prestarle determinados servicios en caso de sufrir ciertas pérdidas accidentales que se describan durante la duración del acuerdo'.(2)

Ignacio H. Laramendi señala: 'Desde un punto general el seguro puede entenderse como una actividad económica-financiera que presta el servicio de transformación de riesgos de diversa naturaleza, a que están

(2) VER CITA ANTERIOR PG. 9

sometidos los patrimonios en un gasto periódico presupuestable, que puede ser soportado fácilmente por cada unidad patrimonial'.(3)

Victor Hoz de Vila Bacarreza por su parte señala: 'el seguro constituye un contrato aleatorio mediante el que una persona denominada asegurador a cambio del pago de una suma acordada al afecto, llamada prima, se obliga a indemnizar los daños que sufra otra llamada asegurado, a consecuencia de un siniestro cubierto por el contrato'.(4)

Issac Halperin define al seguro cómo: 'un procedimiento económico-jurídico por el cual un conjunto de personas sujetas a las eventualidades de ciertos hechos dañosos (riesgos) reúnen sus contribuciones a fin de resarcir al integrante de ese conjunto que llegue a sufrir las consecuencias de esos riesgos. La organización de ese conjunto, selección de tales riesgos, fijación de las contribuciones de aquéllas personas (asegurados), queda a cargo de una empresa (sociedad anónima, cooperativa, mutualidad, Estado) que asume la protección del servicio, para el cual se capacita técnica y financieramente'.(5)

Se sostiene que el seguro encierra dos conceptos, uno técnico o económico y otro de carácter jurídico; pero si se observa los diferentes tratados sobre seguros, se tiene que los tratadistas dan indistintamente conceptos que abarcan a una y otra justificando esta situación y señalando que hay una sinonimia entre lo que es el Seguro y el Contrato de Seguro,

(3) ARCE ROBERTO JOSE, ELEMENTOS BASICOS DEL SEGURO, ED. SNSR ED. 1983 PG.3

(4) HOZ DE VILA BACARREZA VICTOR, DICCIONARIO DE SEGUROS, ED. LOS AMIGOS DEL LIBRO 1984 CBBA. PG. 155

(5) HALPERIN ISAAC, LECCIONES DE SEGUROS, ED. DE PALMA, BUENOS AIRES 1978, PG.4

pues si bien el seguro es una actividad técnica y económica, para cuyo funcionamiento se necesita ciertos procedimientos que se relacionan directamente con actividades comerciales, no se puede negar que es un acuerdo de voluntades, es decir, un contrato que hace legal esta actividad y sin el cual el seguro no podría actuar efectivamente, ya que en definitiva el contrato de seguro no es otra cosa que la concreción del seguro, y para poder cumplir sus fines, el seguro requiere de un acuerdo de voluntades dispuestas a cumplir con los cometidos del mismo.

Por esta razón no es necesario hacer una distinción conceptual entre Seguro y Contrato de Seguro es así que las legislaciones positivas no dan un concepto de lo que es el Seguro sino de Contrato de Seguro, en el que están insertos todos los elementos del seguro: riesgo, prima, etc., que también de manera idéntica están insertos en el concepto de seguro. Para confirmar este aserto basta leer con atención los conceptos de seguro que dan los tratadistas citados más arriba; entre unos y otros conceptos se destaca por un lado la actividad técnica económica y por otro el acuerdo de voluntades, pero en nuestra opinión el concepto con el que estamos de acuerdo y encontramos más acertado es el de Issac Halperin. En efecto, esta definición tiene gran similitud con el concepto de contrato de seguro que da nuestro Código de Comercio en su artículo 979: ' Por el contrato de seguro, el asegurador se obliga a indemnizar un daño o a cumplir la

prestación convenida al producirse la eventualidad prevista y el asegurado o tomador a pagar la prima. En el contrato de seguro el asegurador será necesariamente una empresa autorizada al efecto´.

´El presente capítulo no es aplicable a los regímenes del seguro social´.

B.- DERECHO DE SEGUROS Y TECNICA GENERAL DEL SEGURO.- El seguro, como se señaló con anterioridad, es un producto cultural y, por consiguiente, como todas las actividades humanas, necesita un marco de regulación. En este sentido, el seguro tiene un cuerpo de leyes positivas, entendido como: ´el conjunto de normas positivas que regulan las relaciones emergentes del seguro y cuyo estudio en esencia abarca al contrato de seguro, formación, sujetos, objeto y efectos del mismo´.

Esta definición es dada por J. R. Rodríguez, quien señala que si bien existe un suficiente número de leyes reguladoras del seguro, que hacen ver al Derecho de Seguros como una disciplina autónoma, esto se hace sólo en razón de exposición, pues no hay motivos suficientes, para esto porque es parte del Derecho Comercial; y su fin, excepto el social, es el lucro y gira alrededor de las relaciones comerciales.

Estamos de acuerdo con la opinión del tratadista nombrado, una vez que objetivamente el seguro como relación jurídica está regulado por las legislaciones comerciales. Así ocurre en nuestra economía jurídica al regular nuestro Código de

Comercio el Contrato de Seguro, sus caracteres y modalidades (Título III).

Expuesto el problema del Derecho de Seguros, corresponde dilucidar lo que es la Técnica del Seguro y su relación con el Derecho de Seguros.

La Técnica del Seguro en su sentido estricto es entendida como el conjunto de instrumentos y procedimientos que requiere el seguro para ser preciso, así tenemos a la estadística, a las matemáticas actuariales, a la probabilística, a las proyecciones, a la tasación de bienes, etc., que son aplicados a los elementos del mismo (riesgo, prima, bienes, asegurado, asegurador).

Issac Halperin, tratadista argentino, realizó estudios profundos del tema, y señala junto con J.R. Rodríguez, a su vez citado por Morales Guillen, que no se puede reducir la Técnica del Seguro a sus propios instrumentos, que simplemente son utilizados para estudiar los elementos específicos del seguro, sino que aquélla también debe abarcar el riesgo, la prima, etc.; ya que al fin y al cabo lo que se hace es tasar el bien asegurado, ver las probabilidades de que ocurra el riesgo, determinar la prima, etc., todo esto en estricta relación con los elementos del seguro para lograr un cabal funcionamiento de los contratos de seguro.

En este sentido no debemos olvidar, para poder entender mejor lo que es la técnica del seguro, que el seguro es un servicio que presta el asegurador, quién recibe un pago (precio, prima

o cotización), para abonar esa indemnización en caso de que ocurra el evento dañoso previsto en el contrato (siniestro). La indemnización que paga el asegurador no proviene de su capital propio, sino de las primas que pagan los demás asegurados sujetos al mismo riesgo, esto es, el asegurador que económica y técnicamente es un simple intermediario entre la masa de sujetos asegurados a igual riesgo y que pagan las primas, y el siniestrado a quien debe pagarse la indemnización.

Los principios que rigen la formación de esa masa de asegurados, la uniformidad de los términos de los contratos, (pólizas) el precio que pagara por el probable siniestro (indemnización), la prima que se ha de pagar a cambio de esa prestación, la selección de los riesgos, etc., son elementos fundamentales de la técnica del seguro. Así, esta debe ser entendida mas bien como 'la organización compleja de elementos técnicos y financieros del que depende el funcionamiento cabal de los contratos de seguro y que tiene una aplicación práctica en los elementos del mismo'.(6)

Al depender de la técnica el funcionamiento de los contratos de seguro es lógico que toda legislación sobre seguros contempla reglas de técnica de seguros; por ejemplo, es preciso determinar la cobertura de ciertos seguros, la intensidad del riesgo, la forma en que se debe pagar la prima, la función que tiene la póliza, etc.; situaciones todas reguladas en nuestro Código de Comercio.

(6) HEILIJ RAUL GUSTAVO Y BARBATO HECTOR, TRATADO DE DERECHO DE SEGUROS, ED. ZEUS 1979 ARGENTINA PG.4

Con este razonamiento se puede afirmar que la técnica del seguro es parte fundamental del Derecho de Seguros; de ella depende el funcionamiento de los contratos de seguros.

El estudio de la técnica del seguro inserta en nuestro Código de Comercio resulta necesario para el desarrollo de nuestra tesis, pero con una aclaración vital: la Técnica de Seguro en términos de Derecho Comercial es una sola, con las variaciones que puede tener cada seguro por el objeto que trata, (seguro de vida, de incendio, etc); pero por motivos de metodología nosotros adoptaremos el denominativo de 'Técnica General del Seguro', la estrecha relación del seguro aeronáutico con el Derecho Aeronáutico y el carácter especial que tiene esta rama jurídica en el sentido de que es un Derecho Integral (7) y de características propias que hacen que cada situación relacionada con la actividad aeronáutica sea regulada por el Derecho Aeronáutico, sin necesidad de crear una rama jurídica independiente por cada actividad relacionada con la aviación, y al no estar el Seguro Aeronáutico fuera de su Derecho, la técnica del mismo, según los tratadistas del ramo, adquiere la denominación de Técnica Especial del Seguro de Aviación, que es la que adoptamos.

Al plantear nuestra hipótesis sostenemos que el vacío jurídico que presenta nuestro Código Aeronáutico en materia de seguros debe ser llenado recurriendo a la técnica del Seguro de Aviación, pues su regulación omite normas referidas a él.

(7) VER SUBTITULO INTEGRALIDAD DEL CAPITULO I

II.2.- CONTRATO DE SEGURO - CONCEPTO, CARACTERISTICAS Y CLASIFICACION .- El contrato de seguro abarca los elementos técnicos del seguro, que en relación a lo mencionado anteriormente el concepto del primero es el mismo que el del segundo, estando inserta en consecuencia, en el contrato de seguro la técnica del mismo, haciendose entonces necesario el estudio detallado de este contrato.

A) CONCEPTO.- Nuestro Código de Comercio en su artículo 979 conceptúa al contrato de seguro de la siguiente manera: 'Por el contrato de seguro el asegurador se obliga a indemnizar un daño o a cumplir la prestación convenida al producirse la eventualidad prevista y el asegurado o tomador a pagar la prima. En el contrato de seguro el asegurador será, necesariamente, una empresa autorizada al efecto'.

'El presente título no es aplicable a los regímenes del Seguro Social'.

Al respecto debemos reiterar la sinonimia del concepto de nuestro Código con el que da Halperin, confirmando de esta manera la identidad entre el concepto de Seguro y Contrato de Seguro.(8)

B) CARACTERISTICAS JURIDICAS.- Del concepto que dimos con anterioridad se desprenden las siguientes características:

1.- CONSENSUALIDAD.-Porque para su celebración se requiere la voluntad de las partes: asegurado y asegurador; sin embargo, es usual que se postergue el nacimiento de las obligaciones en dos supuestos: hasta que se emita la póliza,

(8) VER CONCEPTO DE SEGURO

caso en el que hay una postergación de los efectos, pero no de su transformación en contrato solemne, y por otro lado, hasta que se pague la prima, porque sino se realiza dicho pago, se suspenden los efectos.

Algunos autores califican a este contrato como un contrato de adhesión, pero en el fondo éste no se llevaría a cabo sin la voluntad de las partes.

Existen ciertos casos en que este contrato puede no ser consensual, pero no se trata de seguros privados; así tenemos el seguro de vida obligatorio para los empleados de Estado, que tiene características de un seguro social, o el seguro social obligatorio de carácter laboral.

2.- BILATERALIDAD.- Se lo considera bilateral porque existen dos sujetos jurídicos; el asegurado, que asume la obligación de pagar la prima y cumplir con sus cargas, y el asegurador, que asume la obligación de pagar la prestación (indemnización) convenida en caso de siniestro, creando, en consecuencia, contraprestaciones para ambas partes.

3.- ONEROSO.- Es oneroso respecto del asegurado porque no existe seguro sino se paga la prima. En lo que se refiere al asegurador, debe considerarse que, aunque no se produzca el siniestro, vale decir, aunque no tenga que abonar suma alguna, la retención de la prima se justifica por el monto de la misma en el precio del riesgo afrontado, y es este riesgo, precisamente, el que le da su carácter aleatorio.

4.- ALEATORIO.- No porque el riesgo asegurado pueda o no

ocurrir, sino, más bien, porque la ventaja o beneficio que interesa a las partes en el contrato, es incierta para ambas: si el siniestro ocurre, el asegurador pagará su obligación, y si no, el asegurado habrá pagado inutilmente la prima del seguro.

5.- UNICIDAD.- El pago de la prima determina la duración del contrato y al cabo del fenecimiento se puede renovar o abandonarlo.

6.- DE EJECUCION CONTINUADA O DE TRACTO SUCESIVO.- En cuanto se cumple en el tiempo de un modo paulatino y continuo, por cuya virtud los hechos cumplidos en ejecución del contrato son válidos y cumplen todos sus efectos.

7.- DE EXPLOTACION SUJETA A PLAN.- Porque el seguro no es un acto aislado, ya que en tal caso podría considerarse como una apuesta o un juego, y no es así, ya que los seguros están a cargo de una empresa.

En este sentido debemos hacer la distinción entre seguro y juego. Si bien ambos son aleatorios no se distinguen por la estructura de los negocios, ni en el objeto, ni en la naturaleza de la condición, sino más bien en la causa, en la función que ambos desempeñan en uno y otro contrato. Si en el juego el riesgo es artificial, el seguro nace por la necesidad que satisface (cubrir el posible daño del riesgo). La diferencia está en que el seguro tiene una función previsoras; en cambio, el juego una función de lucro que depende del azar.

8.- ES UN CONTRATO DE BUENA FE.- Porque se confía en que el asegurado actuará de buena fe y no provocará el siniestro, así como el asegurador se compromete a pagar la indemnización sin demora ni subterfugio alguno.

C) FIN QUE PERSIGUE EL CONTRATO DE SEGURO.- El fin perseguido por el seguro es la traslación de un riesgo a un tercero-el asegurador-, para que sus consecuencias eventuales graviten sobre éste, quien las asume mediante pago de una suma o cotización, siempre que exista interés asegurable. El riesgo que se traslada no es el siniestro en sí, sino más bien sus efectos.

En cuanto al objeto del contrato de seguro, este puede tener por objeto toda clase de riesgos en los que exista interés asegurable, excepto el dolo del asegurado y sus actos puramente potestativos.

D) CLASIFICACION.- Al respecto debemos señalar que el desarrollo de cada una de las figuras que a continuación vamos a enumerar son objeto de amplias exposiciones y por no ser elemento que debe ser estudiado para nuestros fines. Sin pretender hacer una clasificación y caracterización completas, señalamos tipos generalizados de seguros, que a su vez se hallan regulados por nuestro Código de Comercio.

Se han enunciado numerosas clasificaciones de los distintos tipos de seguro. La más importante y la que nuestro Código adopta es la que distingue entre:

a) Seguros de daños patrimoniales, llamados también seguros

de intereses;

b) Seguros de personas;

c) Seguro marítimo porque opera en un ámbito sumamente particular. (Título específico en el Código).

a) SEGUROS DE DAÑOS PATRIMONIALES.- Los seguros de daños patrimoniales cubren el interés que una persona puede tener respecto de cosas o derechos determinados. Por ejemplo, el interés del propietario respecto de cosas o derechos determinados, para que no se vean destruídos por un incendio, o no sean robados determinados objetos suyos, etc.; como también el interés que puede tener respecto del patrimonio en general, para el caso en que éste pueda verse gravado por una obligación nacida de alguna circunstancia que genera responsabilidad civil.

En este sentido, el artículo 1044 (Titulo III) de nuestro Código de Comercio dice: 'Puede ser objeto del seguro de daños cualquier riesgo que, directa o indirectamente, afecte a los bienes o al patrimonio de una persona, siempre que exista interés asegurable, manifestado en el deseo de que el siniestro no ocurra, al tener esta persona un interés económico lícito. El interés asegurable debe existir en el momento del siniestro'.

'Quien pretende beneficiarse del seguro sin tener un interés asegurable carece de acción contra el asegurador'.

El mismo Título III en su capítulo II regula y por tanto acepta implícitamente la subclasificación del Seguro de Daños

en: Seguro de Incendio (Sección II), Seguro de Transporte (Sección III), Seguro de Responsabilidad Civil (Sección IV), Seguros de Agricultura (Sección V), Seguros de Especies de Animales (Sección VI), Seguros de Créditos (Sección VII), Seguro de Crédito a las Exportaciones (Sección VIII), Otras Modalidades de Seguros de Daños (Sección IX), que particularmente nos interesa por relacionarse con el Seguro de Aviación al señalar el artículo 1113: 'Puede ser objeto del seguro de daños, cualquier riesgo que afecte al patrimonio del asegurado, debiendo ajustarse a lo señalado en el Capítulo II de este Título'.

También tenemos los seguros contra daños causados por motines y huelgas, daño malicioso, robo, hurto, atraco, rotura de cristales, explosión de calderas, rotura de maquinaria y otros. Así mismo, pueden admitirse pólizas de riesgos combinados, como seguros de automotores, de aviones y otros'. Vemos que este capítulo establece la calidad del seguro de aviación como atípico o innominado. Parece que los seguros mencionados en el artículo 1113 además del seguro de aviación, son considerados como carentes de una disciplina particular, pero en el caso del seguro de aviación, se entiende que dejaron su regulación por el carácter nuevo del mismo y la integralidad del Derecho Aeronáutico.

b) SEGUROS DE PERSONAS.- Son aquellos seguros que cubren riesgos referentes a la vida o a la integridad física de las personas. Suelen clasificarse en seguros de vida y de

accidentes.

Estos seguros no dependen de la existencia de un daño concreto, aunque en algunos supuestos sirvan para medir la prestación del asegurador elementos como la enfermedad, invalidéz, etc.

Los seguros de personas sobre la vida incluyen los seguros para el caso de muerte, de supervivencia y mixto.

Los seguros de personas sobre la salud e integridad incluyen los seguros de accidentes y de enfermedad.

En definitiva, el seguro de personas es aquel que se caracteriza porque el objeto asegurado es la persona humana, haciéndose depender de su existencia o integridad el pago de la prestación.

c) SEGURO MARITIMO.- El seguro marítimo es entendido por Messineo como un seguro de daños dentro de la subespecie del seguro de transporte, pero justifica su regulación de manera separada por el medio en que este transporte se desarrolla y los riesgos tienen por esta causa características especiales. Así por ejemplo, muchos países lo remiten a la legislación marítima, y otros como el nuestro le dedican un Título especial (Título IX, Cap. Único) en cuyo artículo 1154 se ofrece el siguiente concepto: 'En el Seguro Marítimo, el asgurador se obliga a indemnizar las pérdidas causadas por riesgos propios de la navegación marítima. Este seguro es extensivo a los riesgos terrestres, fluviales, lacustres o aéreos, accesorios a una expedición marítima'.

Al respecto, y en cuanto nos interesa, Morales Guillén interpreta la referencia de este artículo al transporte aéreo como concordante del seguro combinado y no haciendo depender al seguro de aviación del seguro marítimo, en cuanto a regulación se refiere.

d) REASEGURO.- Llamado también contraseguro, es el contrato en virtud del cual el asegurador asegura, en otro asegurador (reasegurador), el conjunto (reaseguro total) o una parte (llamada excedente), (reaseguro parcial), de los riesgos asumidos mediante los contratos estipulados con los propios asegurados. Con el reaseguro, los riesgos no quedan eliminados; se desplaza solamente su incidencia, en cuanto el asegurador revierte, en todo o en parte, aquellos riesgos (que son para el demasiado gravosos) sobre el asegurador, y sobre la base de una primera relación, se convierte en la nueva, en asegurado, y se llama entonces reasegurado.

Nuestro Código de Comercio por su parte regula el reaseguro en el Título III, Artículo 1112, que dice: 'Por el contrato de reaseguro el asegurador puede asegurar a su vez los riesgos asumidos. Este contrato es independiente del seguro.

El reasegurador comparte la suerte del asegurador en el desarrollo del contrato principal dentro de las estipulaciones y términos del convenio de reaseguro y las regulaciones legales'.

'Las normas del seguro de daños patrimoniales serán aplicables al contrato de reaseguro en defecto de

estipulación contractual.

De esta disposición se desprende que el reaseguro es un seguro de daños o de interés asegurable y, por tanto, forma parte del seguro de responsabilidad civil.

Además de la clasificación antes mencionada, nuestra legislación sobre seguros acepta indirectamente una clasificación genérica que divide el seguro en Seguro Privado y Seguro Social, en relación a la función que cumple cada uno.

SEGURO PRIVADO.- Se inspira en un interés personal inmediato, se funda en un negocio jurídico privado, normalmente voluntario, y tiene como fin el lucro del asegurador privado, que por lo general es una persona de derecho privado.

SEGURO SOCIAL.- Este seguro satisface un interés social inmediato y da origen a una relación jurídica obligatoria e íntegramente regulada por ley. El asegurador es una persona de derecho público.

II.3.- PARTES DEL CONTRATO.- Normalmente, en el contrato de seguro intervienen dos partes: El asegurado, titular del interés asegurado, y el asegurador que debe ser una empresa de seguros, autorizada por la Superintendencia Nacional de Seguros y Reaseguros.

A) ASEGURADOR.- La explotación técnica del ramo de seguros requiere que el asegurador sea una empresa, porque su funcionamiento exige la acumulación de una masa de riesgos, para la realización de la hipótesis estadística que lo funda

y la formación de un fondo de primas que permita afrontar las obligaciones contraídas, pues, como dijimos anteriormente, los contratos de seguro requieren de una actividad técnica en su formación, la empresa aseguradora debe existir fundada principalmente sobre una multiplicidad de los contratos estipulados; en tal caso un fuerte grado de probabilidad de que no todos los riesgos se conviertan en siniestros y de que, por consiguiente, no a todas las obligaciones de indemnización asumidas corresponde un deber concreto de indemnizar.

El asegurador, como parte del contrato de seguro, es el que asume sobre sí las consecuencias del eventual siniestro, o sea, aquel que echa sobre sí el riesgo ajeno. No puede ser empresario singular, dado lo imponente de los compromisos que se contraen con el ejercicio de la industria aseguradora; la empresa aseguradora puede ser una sociedad por acciones, una mutual, una sociedad anónima, etc.

B) ASEGURADO.- El asegurado constituye el elemento subjetivo del seguro; sin embargo, no siempre el asegurado es también contratante y no necesariamente parte en el contrato. Asegurado es aquel que está expuesto al riesgo en las cosas o en la persona, y puede ser también un tercero; en este caso debemos señalar que contratante o asegurante es aquel que asume las obligaciones derivadas del seguro.

La no necesaria coincidencia entre contratante y asegurado adquiere su importancia en el caso en que se concierta por

cuenta y en nombre de un tercero: el asegurado no es parte contratante sino solo es el sujeto o bien expuesto a riesgo; así tenemos los seguros por cuenta ajena, en nombre de tercero o por cuenta de quien corresponda (en cuanto a las cosas se refiere); en cambio, en los seguros de vida, tenemos los seguros del tercero beneficiario.

C) CAPACIDAD DE LAS PARTES.- En lo que se refiere al asegurador, este debe hallarse autorizado en la rama del seguro a que se refiere el contrato; de lo contrario, este resulta nulo, y en cuanto al asegurado, debe tener capacidad jurídica regulada por el Código Civil.

II.4.- ELEMENTOS ESPECIFICOS DEL CONTRATO DE SEGURO.- Además de los elementos comunes a todos los contratos, el de seguro reconoce tres específicos: el interés, el riesgo y la prima, que tienen una estrecha relación con la técnica del seguro.

A) INTERES ASEGURABLE.- Se entiende por interés asegurable, la relación lícita de valor económico sobre un bien. Cuando esta relación se halla amenazada por un riesgo, es un interés asegurable. Messineo afirma que es el interés del asegurado que no se verifique el daño, un elemento del seguro, y que de este interés se desprende el interés de resarcimiento del daño, si éste se verifica. Por esta razón, el interés constituye el objeto del seguro.

El interés asegurable, por tanto, puede definirse como 'una relación de naturaleza económica entre el asegurado y el bien o cosa amenazada por el riesgo'. El interés asegurable es muy

importante, pues lo que se asegura no es la cosa, si no el interés asegurable que se tiene sobre el bien.

Por otro lado, este constituye el objeto del contrato de seguro, ya que, si no existe, el contrato puede degenerar en una apuesta. El interés asegurable es, así, la medida de la indemnización.

Los intereses pueden ser varios, idénticos o distintos, pudiendo existir todos sobre un bien. Aun siendo varios propietarios y tener todos un interés distinto sobre él, todos también pueden asegurar su parte o uno por todos. Los intereses pueden igualmente ser neutrales si no se oponen ni excluyen.

El interés tiene carácter subjetivo: es de interés de alguien, con lo cual se quiere significar que el sujeto aprecia el valor de la cosa de manera discrecional y tiene interés en que la cosa no sufra daño alguno.

En resumen, el interés asegurable depende de tres elementos: un bien, la relación jurídica con este y su exposición a un riesgo jurídico determinado.

INTERES PRESENTE, PASADO Y FUTURO.- Con referencia al comienzo formal del seguro, puede ser:

a) Presente: Cuando existe en el momento formal de la celebración del contrato y coincide con el comienzo material, es decir, cuando se paga la prima;

b) Pasado: Cuando existe al comienzo material del seguro y este es anterior al comienzo formal (seguro retroactivo).

c) Futuro: Cuando no existe al comienzo formal, pero su existencia es calculada.

FALTA DE INTERES.- La falta de interés afecta vitalmente al seguro. Debemos distinguir tres supuestos:

a) Si el interés nunca existió, el asegurador queda liberado, y si lo sabía, no tiene derecho a percibir ninguna prima. Si lo sabía solo el asegurado, debe reembolsar los gastos y no tiene derecho a ninguna indemnización.

b) Desaparición del interés antes del comienzo material del seguro: el interés existió, pero se extinguió porque el bien se destruyó por otro riesgo, o se vendió.

c) Desaparición del interés después del comienzo del seguro: si la desaparición es total, desaparece el derecho de indemnización y el asegurador percibe la prima en proporción. Si desaparece parcialmente, recae en el sobreseguro, debiendo corregirse esta situación.

Por todo lo expuesto, el interés debe existir necesariamente al tiempo del siniestro y ser probado por el asegurado.

LICITUD.- El interés debe ser legítimo, es decir, que el riesgo que se asegura no debe ser ilegal ni violar la ley. No pueden ser aseguradas situaciones ilícitas, pero sí es factible asegurarse contra hechos que violan la ley; por ejemplo, el robo.

INTERES Y VALOR ASEGURABLE.- El valor del interés asegurable marca el monto de la indemnización que paga el asegurador, monto que no debe exceder del valor del bien; sino, se

incurre en enriquecimiento ilegítimo.

Por esta razón es que los bienes asegurados deben ser tasados, pero si el valor varía durante el transcurso del contrato, varía también la prima.

En el seguro de vida, el valor de la indemnización queda liberado al arbitrio de las partes.

INFRASEGURO.- Existe cuando la suma asegurada es menor que el monto del interés asegurable. Se puede dar porque el bien subió de valor en el transcurso del contrato o bien hubo una inflación; en el primer caso, el asegurado debe aumentar la prima y en el segundo se debe introducir un reajuste.

SOBRESSEGURO.- Existe cuando la suma asegurada excede el valor del bien y constituye enriquecimiento ilegítimo y una invitación a que ocurra el siniestro.

PLURALIDAD DE SEGUROS.- En este caso, el asegurado asegura el bien o el mismo interés asegurable, en distintos aseguradores, y los aseguradores pagan el monto de la indemnización a prorrata y toma la forma de coaseguro. El asegurado debe informar la existencia de la pluralidad de seguro; si no, el contrato caduca.

TRANSFERENCIA DE INTERES ASEGURABLE.- El contrato de seguro es en un principio intuitu personae: casi siempre el asegurado es titular de un derecho. Sin embargo, tenemos excepciones, como el seguro al portador, aunque si se transfiere, debe ser notificado al asegurador cuya aceptación se presume si no responde en el término de 15 días.

B) RIESGO.- El riesgo es el supuesto fundamental e indispensable para que exista el seguro. El riesgo es el acontecimiento futuro e incierto de cuya aparición real depende la indemnización establecida en la póliza. El catedrático de nuestra Facultad de Derecho Alfredo Bocangel, acertadamente enuncia el siguiente concepto: ' Es el acontecimiento futuro e incierto que de manera independiente a la voluntad del asegurado puede llegar a producirse y a cuyo efecto, para compensar los daños que ocasiona, se contrata el seguro '.

El riesgo constituye, el objeto del seguro; por tanto, debe reunir ciertas características: existir en el momento de celebrar el contrato, pues es éste el que tipifica y da su especial fisonomía a cada seguro, por lo que se habla de seguro de incendio, de robo, marítimo, etc., debe ser futuro, o sea que su realización no constituye un hecho del pasado; ser incierto, o de fecha incierta, pero que sea posible de acontecer y que en su ocurrencia no intervenga, bajo ninguna circunstancia, la voluntad de las partes.

El riesgo asumido en la póliza debe ser individualizado con mucha precisión, lugar, bien, propietario, etc., ya que sólo de esta manera se podrán excluir los demás riesgos, y se precisará la obligación de las partes.

Respecto a los aspectos técnicos en un riesgo para que sea asegurable deben concurrir los siguientes factores:

a) Dispersión: El siniestro no debe afectar a una masa de

personas o cosas al mismo tiempo; no debe ser generalizado, aunque debemos señalar que en el seguro de aviación sucede el fenómeno inverso, es decir, se opera la concentración de los riesgos.

b) Incertidumbre: La incertidumbre debe darse por lo menos a la época en que ocurrirá el siniestro.

c) Frecuencia: Debe tratarse de un riesgo frecuente, que permita realizar estadísticas para poder establecer las probabilidades del siniestro.

d) Intensidad: La intensidad no debe ser grande, porque influye decisivamente en el precio y el seguro se torna antieconómico; sin embargo, la exagerada intensidad puede aliviarse con el coaseguro. En el reaseguro de aviación éste factor cambia, ya que en él la intensidad de los riesgos es grande.

Respecto del riesgo, nuestro Código de Comercio en su artículo 982 da el siguiente concepto: 'Riesgo es el suceso incierto capaz de producir una pérdida o daño económico y que en caso de ocurrir y estar asegurado, hace exigible la obligación del asegurador. Los hechos ciertos o los físicamente imposibles no constituyen riesgos y no son objeto de contrato de seguro'.

Una característica fundamental que señala nuestro Código es la pérdida económica o gasto imprevisto, lo que hace que el riesgo sea indeseado y, por tanto, de interés asegurable.

Por otro lado, artículos concordantes al artículo 983 de

nuestro Código de Comercio son los artículos 980, 981, 984, 985, y 986, que aclaran el concepto de riesgo y lo regulan.

CLASIFICACION.- Otra perspectiva del riesgo es su clasificación. Existe una clasificación por el objeto del riesgo, es decir, el riesgo que se cubre. En este caso, tenemos los seguros de incendio, de robo, transporte, responsabilidad, etc. otra clasificación obedece a los factores técnicos antes señalados, clasificación que distingue a los riesgos en:

Fundamentales y particulares: Los riesgos fundamentales emanan de pérdidas que son impersonales en su origen y en sus consecuencias; entre ellos están los terremotos, huracanes, guerras, inflación, etc.

Los riesgos particulares, en cambio, surgen de pérdidas originadas por hechos individuales, como negligencia, robo, falta de idoneidad, etc.

Sin embargo esta distinción no es absoluta, pues la sociedad puede impersonalizar ciertos riesgos; por ejemplo, el desempleo o los accidentes de trabajo. Por otro lado, de los riesgos fundamentales suele encargarse el Estado, y de los particulares el seguro privado.

Estáticos y dinámicos: Son riesgos estáticos los que en períodos más o menos largos mantienen su probabilidad de ocurrencia con pequeñas fluctuaciones. Los dinámicos, por el contrario, presentan grandes fluctuaciones. Se trata de una escala progresiva que depende de la localización de los

riesgos y del tiempo.

Puros y especulativos: Riesgos especulativos son aquellos en los que existe tanto la posibilidad de pérdida como de ganancia, y dentro de estos dos extremos una vasta gama de situaciones. Por ejemplo, el apostador pone en riesgo una suma que, de favorecerle la suerte, puede reportarle una utilidad. El empresario invierte un capital, del que espera obtener ganancias; empero los diversos factores de mercado pueden conducir a pérdidas.

Los riesgos puros, en cambio sólo admiten la posibilidad de pérdida o de mantenimiento de una situación anterior, quedando excluída la posibilidad de beneficio. Por ejemplo, el propietario de un automóvil puede sufrir la destrucción o pérdidas de su vehículo por choques, incendios, robo, etc., pero de no producirse estos hechos, no habrá obtenido beneficio alguno.

Objetivos y subjetivos: El riesgo objetivo es un concepto tecnico-estadístico que se refiere a la variación probable entre pérdida real y pérdida probable. Su incidencia es independiente de la apreciación que tengan las diferentes personas.

Por el contrario, el riesgo subjetivo es una incertidumbre psicológica que proviene de la actitud o estado del individuo. Una persona puede tener un riesgo objetivo importante, pero no tener un riesgo subjetivo porque ignora el peligro o lo subestima.

C) PRIMA.- El precio del seguro es la prima o cotización. Constituye la renumeración del asegurador por las obligaciones que asume, es decir, la contraprestación del asegurado.

Se denomina prima o premio en los seguros comerciales y aportaciones en los seguros sociales.

El monto de la prima es esencial en el contrato, y su determinación obedece a elementos técnicos; en principio es invariable, pero puede modificarse por:

- a) pactos de variación por la inflación;
- b) variación del riesgo declarado o del interés asegurado;
- c) disposición de la autoridad de control.

En resumen, la prima es la aportación económica que habrá de satisfacer el contratante o asegurado a la entidad aseguradora en concepto de contraprestación por la cobertura del riesgo que éste le ofrece.

Desde un punto de vista jurídico, es el elemento real más importante del contrato de seguro, porque su naturaleza, su constitución y su finalidad lo tornan esencial y típico en el fondo del contrato.

A menudo la prima se presenta como una tasa por ciento o por mil aplicada al valor o capital asegurado; por ejemplo, la prima para pérdida total de un automóvil Brasilia, por un año de cobertura, en situaciones normales, es el 0.5% de su valor. Obviamente, la prima tiene que ser superior al valor puro del riesgo asegurado, pues el asegurador tiene que transferir el

precio del seguro, sus costos de producción y administración, más utilidad que espera obtener por explotación del negocio.

COMPOSICION DE LA PRIMA.- De lo anterior se desprende que la prima se compone de:

- a) el valor del riesgo, denominado también prima pura o costo siniestral;
- b) los costos de producción (comisión de intermediarios, gastos de emisión, etc.) y de administración del seguro;
- c) la utilidad esperada.

Tendríamos entonces la prima básica, la prima adicional, la prima de tarifa y la total.

Con arreglo a la práctica boliviana, la prima es el valor resultante de la aplicación de la tarifa al valor del riesgo asegurado. A ésta prima se suma un 6.38% conocido como prima adicional. La suma de estos dos valores constituye la prima de tarifa, que, agregados los impuestos y recargos legales, se convierte en prima total.

CLASES DE PRIMAS.- La prima puede ser: fija o reajutable.

Hay prima fija cuando la tasa o tarifa esta preestablecida. Es el sistema más extendido en el negocio de los seguros, pero no es universal.

En varios casos (especialmente en seguros mutuales y solidarios y aun a veces en empresas comerciales de seguros) se utiliza el sistema de prima reajutable: se estima el valor de la prima al comenzar la gestión y se la reajusta al final de acuerdo a los resultados del conjunto del negocio,

pudiendo dar lugar a su reducción o incremento contingentes.

FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA FIJACION DE LA PRIMA.- Para determinar el monto de la prima es esencial estudiar el riesgo en forma integral. Así tenemos el valor asegurado y el estado del riesgo, es decir, el conjunto de circunstancias que pueden agravar o disminuir la probabilidad del siniestro, la experiencia siniestral del asegurado, las franquicias que son las partes del riesgo que corren por cuenta del asegurado, etc.

También se debe tomar en cuenta la extensión de las coberturas: a más riesgos cubiertos, mayor prima. No es lo mismo asegurar solamente contra incendio que contra incendio e inundación.

El tiempo de la cobertura tiene su papel, porque la duración del contrato afecta a la prima de acuerdo a la presunción de que en menor tiempo hay mayor concentración del riesgo; de ahí que las tarifas a plazo corto sean proporcionalmente más altas que las tarifas anuales, y éstas proporcionalmente mayores a las tarifas a plazo largo. Los factores del mercado: oferta y demanda, competencia, influyen también sobre el valor de las primas.

Nuestro Código de Comercio da un concepto indirecto de prima en el artículo 1015 que dice: 'Es obligación del asegurado, pagar la prima conforme a lo convenido'. Este artículo tiene como concordantes los artículos 1016 al 1022.

II.4.- FORMACION DEL CONTRATO DE SEGURO.- En la formación de

éste contrato concurren varios elementos. Se dijo que el contrato de seguro es consensual; en este sentido existe un acuerdo de voluntades que se realiza a través de la propuesta y la aceptación.

PROPUESTA.- Por lo general, en la práctica, el que propone el seguro casi siempre es el asegurador o sus agentes, pero jurídicamente, el asegurado es el proponente; el agente, entonces, no formula una propuesta, sino que invita a formularla.

La propuesta se halla generalmente contenida en un documento mediante el cual el posible asegurado, o el tomador, solicita se le otorgue determinada clase de coberturas en riesgos específicos.

En la proposición se deja constancia de las características reales y verdaderas del riesgo y de las circunstancias que lo rodean, lo cual se cumple generalmente mediante un formulario de preguntas e indicaciones, preparado por el asegurador: una especie de proyecto de póliza.

La solicitud del seguro es un documento básico del contrato y pasa luego a formar parte de la póliza. En él se apoya el asegurador para aceptar o rechazar el seguro, calificarlo y calcular la prima correspondiente.

La veracidad y exactitud de la solicitud es fundamental para la validez del contrato. Constituye la manifestación de voluntad de una de las partes, la que mediante propuesta pide la aceptación de la otra para perfeccionar el seguro.

La convocatoria a propuestas para el seguro y el pliego de especificaciones a que se sujeta, constituyen para el asegurador, a quien se adjudica el seguro, una verdadera proposición o solicitud del seguro.

El Código de Comercio en su artículo 1009 señala: 'Forma parte del contrato de seguro la propuesta firmada por el asegurado, en la que constan sus declaraciones sobre el estado del riesgo'. Nuestro Código de Comercio por otra parte, considera sin embargo que la propuesta puede realizarla cualquiera de las dos partes en el contrato; entonces ambas partes proponen y aceptan.

ACEPTACION.- La aceptación es necesaria en el contrato, pues por sí sola la oferta formulada por cualquiera de las partes no prueba la existencia del contrato. El silencio del asegurador no vale aceptación, sino rechazo de la oferta. En cuanto a la propuesta de la prorroga del contrato, ella es aceptada si el asegurador no rechaza dentro de los quince días, excepto el seguro de vida. El consentimiento del asegurador debe darlo persona autorizada. El asegurador recurre normalmente a los agentes.

RETICENCIA EN EL CONTRATO DE SEGURO.- La reticencia o falsa declaración en los contratos de seguro afecta a su formación. Existe el principio técnico-económico que señala que el asegurado debe declarar sobre el estado del riesgo en el momento de celebrar el contrato, y en éste toda declaración falsa respecto al estado del riesgo hace nulo el contrato.

Nuestro Código de Comercio regula ésta situación en sus artículos 992 y 993, con excepción del seguro de vida. Si la reticencia se funda en dolo de parte del asegurado, el asegurador puede anular el contrato dentro los treinta días de conocimiento del hecho o hechos determinantes del dolo.

En la reticencia juega un importante papel el conocimiento de los riesgos. En éste orden debemos afirmar que existen dos sistemas: el de la declaración espontánea y el del cuestionario, y en éste caso se presume que el asegurador conocía el estado del riesgo.

La reticencia puede ser probada por el asegurador con los medios procesales pertinentes.

En cuanto a los efectos, si el dolo es conocido por el asegurador, éste puede anular el contrato a los treinta días; y si no puede alegarlo, en caso de que la reticencia sea conocida por el asegurado, éste no tiene derecho a indemnización, ni tampoco a devolución de la prima.

La reticencia hace referencia a toda declaración falsa u omisión que influye en los términos del contrato de seguro, aunque éste sea celebrado de buena fe.

Los efectos de la reticencia, en suma y como se señala, hacen anulable el contrato de seguro, ya que trata de un vicio de voluntad que modifica los términos del contrato.

FORMA, PRUEBA E INTERPRETACION DEL CONTRATO.- El contrato de seguro, si bien es consensual, debe celebrarse por escrito, postergando su vigencia hasta que se emita la póliza y se

pague la prima. La suscripción de la póliza supone el perfeccionamiento del contrato, por lo que la póliza constituye la forma del contrato de seguro.

CONTENIDO Y FORMA DE LA POLIZA.- La póliza es el documento que instrumenta el contrato de seguro. En ella se reflejan las normas que de manera general, particular o especial regulan las relaciones contractuales convenidas entre el asegurador y el asegurado. (Condiciones generales, particulares y especiales).

Es un documento cuya inexistencia afectaría a la propia vida del seguro, ya que sólo cuando ha sido emitido y aceptado por ambas partes se puede decir que han nacido los derechos y obligaciones que del mismo derivan.

La póliza, por lo general, está conformada por las condiciones generales que reflejan el conjunto de principios básicos que establece el asegurador para regular todos los contratos de seguro que emite en el mismo ramo o modalidad.

En tales condiciones suelen establecerse normas relativas a la extensión y objeto del seguro: riesgos excluidos con carácter general, forma de liquidación de los siniestros, pago de indemnizaciones, cobro de recibos, comunicaciones mutuas entre asegurador y asegurado, jurisdicción, subrogación, y muchos otros.

Las condiciones particulares recogen aspectos concretamente relativos al riesgo individualizado que se asegura, tales como: contratante, asegurado y beneficiarios; efectos y

vencimiento del contrato, periodicidad del pago de las primas e importe de las mismas; objeto asegurado, riesgos cubiertos y situación de los mismos, límites de garantía, etc.

También tenemos las condiciones especiales, cuyo alcance más frecuente es matizar o perfilar el contenido de algunas normas recogidas en aquéllas. En esta línea, el establecimiento de franquicias a cargo del asegurado, la supresión de algunas exclusiones y la inclusión de otras nuevas, son condiciones-tipo frecuentes en las pólizas.

Nuestro Código de Comercio al referirse en su artículo 1007 al contenido de la póliza prescribe: ' La póliza debe contener además de las condiciones generales del contrato los siguientes requisitos:

- 1) Denominación y domicilio del asegurador;
- 2) Nombre del asegurado y, en su caso, del beneficiario;
- 3) Identificación clara y precisa del interés asegurado o de la persona o personas aseguradas;
- 4) Indicación de las fechas y horas de iniciación y vencimiento del seguro o modo de determinar unas y otras;
- 5) Suma asegurada o modo de precisarla;
- 6) Riesgos a cargo del asegurador;
- 7) Prima o modo de determinarla y su forma de pago;
- 8) Fecha y lugar donde se celebra el contrato, y
- 9) Las demás cláusulas de acuerdo con las disposiciones de este Título y las especiales y particulares acordadas por los contratantes.

Los anexos que se suscriban para modificar, completar, renovar o rehabilitar el contrato, deben indicar la identidad precisa de la póliza de la cual forman parte, bajo la responsabilidad del asegurador.

Las renovaciones deben señalar el término de ampliación de contrato; en caso de omisión, se entienden hechas por un lapso igual al del contrato original.

FORMA DE LA POLIZA.- Las pólizas pueden ser nominativas y al portador. En nuestra legislación deben ser necesariamente nominativas, salvo el caso de los seguros de transporte. La cesión de la poliza nominativa no surte efectos sino existe aceptación del asegurado.

FUERZA EJECUTIVA DE LA POLIZA.- La póliza tiene fuerza ejecutiva al vencimiento del plazo de seguros dotales y rentas, sobre los valores de préstamo y rescates, en los seguros de vida y cuando se cumplen los plazos para pagar el siniestro y pronunciarse el asegurador sobre el derecho del asegurado y cuando éste se niegue de manera motivada. En todos estos casos, la póliza reviste la calidad de título ejecutivo exigible según lo prescrito por las leyes adjetivas de la materia.

PRUEBA E INTERPRETACION.- La póliza constituye medio de prueba de la existencia del seguro: Messineo afirma: ' La denominada póliza, en la que se registran los extremos del contrato y las cláusulas especiales que lo regulan, no es más que un documento probatorio '. Opina de una manera muy

acertada, ya que la falta de éste documento limita la posibilidad de emplear otro medio que compruebe efectivamente la existencia del seguro, por lo que el asegurador está obligado a librar duplicados o copias de la póliza, pero en tal caso el asegurador puede exigir la presentación o restitución del original.

Ligada a la calidad de prueba que tiene también la póliza va la interpretación de ésta, es decir, la interpretación del contrato, por ser el instrumento vital para la solución de los conflictos que se presenten dentro del mismo contrato.

Para la interpretación se debe tener en cuenta que se trata de un contrato ' en masa ', es decir, de condiciones generales uniformes y no discutidas por el asegurado, ya que este contrato es celebrado de buena fe. Por la naturaleza aleatoria del contrato, la interpretación de la extensión del riesgo y beneficios debe ser entendida en sentido literal, porque su ampliación o disminución producen desequilibrios en el cumplimiento de las obligaciones.

Las cláusulas manuscritas deben tener preferencia sobre las impresas porque estas son siempre especiales.

PLAZO.- El plazo es el lapso en cuyo transcurso se deben cumplir las obligaciones. Por lo general, de acuerdo a nuestra legislación, cuando no hay una estipulación del tiempo en el contrato de seguro, este se entiende por un año, pues la prima que se paga es anual, excepto en el seguro de transporte. El contrato concluye coetáneamente a la

expiración del plazo.

RESCISION.- La rescisión del seguro consiste en la pérdida de la vigencia de una póliza; es la cesación de los efectos del contrato y el rompimiento del vínculo contractual.

Es preciso no confundir la rescisión con la nulidad. En la rescisión, la vigencia de un contrato válido concluye debido a causas sobrevinientes posteriores a su celebración. La nulidad se refiere a un acto jurídico que desde su iniciación lleva inherentes motivos que lo pueden convertir en inexistente.

En materia de seguros, las disposiciones legales y las condiciones generales de la póliza contemplan usualmente la facultad de las partes de rescindir el contrato de seguro. Esta acción trae aparejada, para el asegurador la obligación de devolver la prima por el tiempo de seguro no corrido, calculadas las cuotas a prorrata, si la rescisión se produce por su voluntad y calculada a plazos cortos, en los casos en que se hubiera producido por voluntad o culpa del asegurado. El contrato también puede ser rescindido por incumplimiento de obligación o quiebra del asegurador, o también por el no pago de la prima por parte del asegurado.

SEGURO POR CUENTA AJENA.- Este seguro designa la representación indirecta en que se actúa en nombre propio, pero por cuenta de otro, para amparar el interés de otro; es un mandato sin representación. Nuestro Código de Comercio en su artículo 997 señala: ' Si el seguro fuere contratado por

cuenta ajena, el tomador debe declarar en éste sentido y cumplir con las obligaciones del contrato, con excepción de aquéllas que por su naturaleza corresponden exclusivamente al asegurado. Este artículo prevee la existencia del seguro por representación, diferenciando a este último del seguro por cuenta ajena, en que el tomador debe hacer notar su calidad de tal.

En el seguro de representación a diferencia del seguro por cuenta ajena, los actos del representado se determinan por las del representante.

SEGURO FLOTANTE O POLIZA FLOTANTE.- En éste seguro se deja pendiente la determinación de los intereses asegurados, para ser especificados posteriormente, mediante las aplicaciones o declaraciones estipuladas en el contrato. Este seguro, por lo general, se da en el seguro de transporte de mercadería, y el riesgo se determina durante el transcurso de los hechos.

II.5. OBLIGACIONES Y CARGAS DEL ASEGURADO.- Además de pagar la prima, el asegurado asume otras obligaciones y cargas, cuyo número depende de la naturaleza del riesgo asumido: Cuanto menor sea la posibilidad de que la conducta del asegurado pueda influir sobre el riesgo, menores serán sus cargas y obligaciones.

NATURALEZA JURIDICA DE LAS CARGAS.- En general, la doctrina rechaza la identificación de la carga con la obligación civil, pues mientras la obligación es un mandato jurídico cuyo incumplimiento importa violación de la ley, en interés

ajeno, con sanción jurídica y de ejecución forzada; la carga es una regla de conveniencia, en interés propio y con sanción meramente económica y cuyo cumplimiento depende de la buena fe del asegurado.

Las cargas son disposiciones que determinan la conducta del asegurado, frente a las situaciones que origina el contrato de seguro. Las cargas se distinguen en cargas de conducta y cargas de información.

Cargas de Conducta.- Las cargas referentes a la conducta del tomador o asegurado se traducen en un hacer, un no hacer, o ambos simultáneamente; así por ejemplo, la prohibición de variar el estado del riesgo, el deber de evitar y disminuir los daños, etc.

Cargas de Información.- Las informaciones se refieren a circunstancias que son importantes para que el asegurador aprecie el estado del riesgo al momento de celebrar el contrato y durante su vigencia; en especial, las circunstancias importantes o agravantes, la producción del siniestro, la transferencia del interés, la celebración de otros seguros, los daños sufridos, etc.

Nuestro Código de Comercio respecto de las cargas y obligaciones, no hace distinción alguna; enuncia a ambas indistintamente a lo largo de todo el título II que regula el contrato de seguro; sin embargo, su regulación acerca de las mismas es completa.

OBLIGACION DE PAGAR LA PRIMA.- La prima es el precio del

seguro; es la contraprestación del asegurado por la garantía del asegurador de pagar si ocurre el siniestro en las condiciones del contrato. Su pago constituye la obligación principal del asegurado. En principio, la prima es invariable, pero puede modificarse. El deudor de la prima es el tomador del seguro o el tercero que se obliga a pagarlo. El artículo 1015 del Código de Comercio al respecto dispone: 'Es obligación del asegurado pagar la prima conforme a lo convenido'.

La prima es exigible desde el momento de la celebración del contrato. Si la entrega de la póliza en los contratos de seguro de daños se hace sin percibir la prima, se supone que hay crédito; si el pago no se realiza, el contrato no se rescinde sino después de treinta días de vencimiento del pago. El pago por terceros no puede ser rechazado en los seguros de daños, salvo oposición del asegurado, pero cuando el tercero resulta perjudicado.

En los seguros de vida, el tercero puede pagar la prima, pero sólo por cuenta del asegurado.

A QUIEN DEBE PAGARSE LA PRIMA.- La prima debe pagarse al asegurador, se entiende que a persona autorizada, es decir, al agente, o al asegurador en persona.

LUGAR DE PAGO DE LA PRIMA.- La prima debe pagarse en el domicilio del asegurador o en el lugar indicado en la póliza. El asegurado no incurre en mora si el asegurador cambió de domicilio.

MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA.- El incumplimiento en el pago suspende la vigencia del contrato despues de ocho dias de notificado el asegurado, y por tanto, sus efectos son la suspensión de la garantía que ofrece el asegurador, es decir, que no cubre el riesgo acordado.

OBLIGACION DE MANTENER EL ESTADO DE RIESGO.- Por estado de riesgo se entiende: 'Un estado de hecho concreto o imaginado como tal, referido al presente o a un determinado momento histórico considerado desde el punto de vista de la probabilidad de que, dado ese estado de hecho se verifique el siniestro' (9). Sólo forman parte de él las circunstancias que se dicen influyentes sobre el riesgo y son los que según la experiencia común tienen cierta influencia sobre las posibilidades de que ocurra el siniestro. El estado de riesgo está sujeto a modificaciones previsibles e imprevisibles. El asegurador asume las consecuencias previsibles e imprevisibles, porque el asegurador debe ser amparado y porque, si no lo fuera la prima no seria correcta y tampoco la clasificación del riesgo que son los fundamentos del contrato; de ahí que derivan las obligaciones del asegurado de no alterar el estado de riesgo.

Nuestro Código de Comercio en su artículo 1000 al respecto señala: 'El asegurado esta obligado a mantener el estado de riesgo y, en tal virtud, debe comunicar por escrito al asegurador las agravaciones substanciales del riesgo debidas a hechos propicios, antes de su ejecución, y los ajenos a su

(9) HALPERING ISAAC, LECCIONES DE SEGUROS, ED. DE PALMA, BUENOS AIRES 1978, PG.50

voluntad dentro los ocho días siguientes al momento en que los conozca.

Si se omite la comunicación de estos hechos, cesan en el futuro las obligaciones del asegurador, correspondiendo al mismo probar la agravación del riesgo. Comunicada la agravación del riesgo dentro de los términos previstos en este artículo, el asegurador puede rescindir el contrato o exigir el reajuste a que haya lugar en el importe de la prima, dentro de los quince días siguientes.

La vigencia del seguro no se suspende si no ocho días después de la fecha en que el asegurador comunique su decisión de rescindir el contrato.

La obligación de comunicar la agravación del riesgo no es aplicable en el seguro de vida.

Esta prohibición es general y dura todo el tiempo del seguro. Puede agravarse el riesgo por hechos propios o ajenos a la voluntad.

Para que exista agravación del riesgo, éste debe referirse al riesgo concretamente asumido, debe ser importante y variar el riesgo de la misma manera.

La obligación de mantener el estado de riesgo supone informar sobre éste hecho, de tal manera que la agravación del riesgo no produce los efectos del artículo 1000, si el asegurador conocía la agravación y no ejerce la acción rescisoria y si ésta agravación tiene origen en un acto de humanidad.

Si el asegurador rehusa el derecho de rescindir por cláusula

expresa, ésta renuncia es tácita si el asegurador no rescinde el contrato en el plazo señalado.

Si el riesgo se cubre en un seguro de varias personas y éste se agrava en el interés de una sólo persona, se aplica sus consecuencias sólo en esta medida. Es claro que si en la agravación del riesgo existe dolo o mala fe, el contrato se hace nulo.

Si el riesgo disminuye, el asegurado podrá pedir que se disminuya la prima y si se equivoca en tal apreciación debe reanudar el anterior precio y recupera sus derechos.

OBLIGACION DE INFORMAR EL CUMPLIMIENTO DEL SINIESTRO.- Esta obligación tiene por objeto poner al asegurador en condiciones de controlar las circunstancias en que se produjo, para establecer si condice con la garantía asumida y desbaratar posibles fraudes.

El siniestro es la concreción del riesgo cubierto por el contrato de seguro y da origen a la obligación del asegurador de indemnizar o efectuar la prestación convenida.

Si el siniestro se inicia dentro de la vigencia del seguro y continúa después de vencido el plazo, el asegurador responde a la indemnización; de manera contraria éste no cumple con la misma. Por estas razones, una obligación importante es informar al asegurador del acaecimiento del siniestro; al respecto, el artículo 1028 del Código de Comercio señala: 'El asegurado o beneficiario, tan pronto y a más tardar dentro de los tres días de tener conocimiento del siniestro, debe

comunicar tal hecho al asegurador, salvo fuerza mayor o impedimento justificado. Este plazo no se aplica si se señala otro diferente en seguros específicos de este Título. Los términos señalados pueden ampliarse mediante cláusula del contrato pero no reducirse.

No se puede invocar retardación u omisión del aviso cuando el asegurador o sus agentes, dentro de plazo indicado, intervengan en el salvamento o comprobación del siniestro al tener conocimiento de los mismos por cualquier medio.

Se supone, pues, que en el contrato de seguro hay intereses mancomunados y por ésta razón debe preverse de igual manera el riesgo asegurado.

OTRAS OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.- El asegurado debe evitar la extensión del siniestro y, en la medida de las posibilidades, proporcionar medidas de salvamento y observar las instrucciones dadas por el asegurador si son materialmente razonables, y si como efecto de éstas operaciones el asegurado eroga gastos, éstos deben ser reembolsados por el asegurador.

También tiene la obligación de dar información sobre los hechos y circunstancias del siniestro para determinar los daños causados.

Todas éstas obligaciones nacen debido al carácter indemnizatorio del contrato de seguro, ya que en éste no cabe la idea de enriquecimiento y sólo se persigue el resarcimiento de los daños causados.

En éste sentido como regla general, la omisión del aviso del siniestro libera al asegurador de su obligación.

II.6.- OBLIGACIONES DEL ASEGURADOR.- El asegurador asume obligaciones jurídicas, no cargas; su principal obligación es la de indemnizar; esa obligación le incumbe en ejecución del contrato no por violación de éste, es decir, que si el contrato se desarrolla normalmente, la indemnización tiene lugar.

Sin embargo, la doctrina indica que dos son las obligaciones más importantes del asegurador: una, la obligación de prepararse técnicamente, para afrontar la responsabilidad que nazca del contrato, pues es él quien determina el riesgo, la prima, forma de la póliza; situación que le exige poseer una preparación técnica y por sobre todo formar una empresa; y otra, ya señalada, y a nuestro parecer es la mas importante, la de cubrir la indemnización a que se compromete el asegurador en el contrato siempre que ocurra el evento previsto, conforme el daño concreto sufrido (en el seguro de daños) o al monto pactado (en el seguro de personas); y si ése evento, se produce en las condiciones de la ley y el contrato.

OBLIGACION DE INDEMNIZAR.- Producido el siniestro, el asegurador tiene la obligación de indemnizar el daño asegurado.

El concepto de daño asegurado resulta de los conceptos de interés y riesgo que soporta el asegurador; de ahí que puede

definírsele como el perjuicio o destrucción del interés por el siniestro, en la medida asumida por el asegurador.

La obligación de indemnizar se determina por la clase de seguro, la medida del daño sufrido y el monto asegurado.

El asegurador debe indemnizar el daño en forma integral, salvo las limitaciones contractuales. Si el daño excede la suma asegurada, el asegurador obtiene las franquicias, es decir, parte del daño que el asegurador debe soportar, pasan al asegurado.

Las franquicias pueden ser condicionales cuando el asegurador indemniza la totalidad, si el daño excede la franquicia, o incondicionales cuando en ningun caso responde por la suma o porcentaje fijado por la franquicia.

Un principio fundamental para la indemnización es que ésta no debe provocar el lucro del asegurado, sino sólo el resarcimiento del daño. Este principio se funda en una relación de causalidad entre el siniestro y la indemnización.

**PRONUNCIAMIENTO SOBRE EL DERECHO.-** El asegurador debe pronunciarse sobre el derecho del asegurado o beneficiario de ser indemnizado, dentro de los treinta días de recibidas las informaciones y evidencias, a cuyo efecto debe dejarse constancia escrita de la recepción de dicho informe para computar el plazo. El asegurador al conocer el siniestro y no pronunciarse vencido el término, hace suponer la aceptación tácita de sus obligaciones.

**PLAZO PARA EL PAGO DEL SINIESTRO.-** En los seguros de daños el

asegurador debe pagar su obligación indemnizatoria a los sesenta días de la determinación de la indemnización en los seguros de daños, y en los seguros de personas, dentro de los quince días del aviso del siniestro.

La indemnización se determina a través de un liquidador o ajustador, que informa sobre el monto a que asciende el daño, y si no se está de acuerdo, se recurre al peritaje. Los peritos serán nombrados por las partes. En caso de mora por parte del asegurador, el pago puede ser exigido haciendo uso de la fuerza ejecutiva de la póliza.

El asegurador no paga la indemnización cuando el siniestro se produce dolosamente y se ocultan con malicia o reticencia hechos y circunstancias del siniestro y si se recurre a pruebas falsas con el ánimo de obtener beneficio ilícito; en estos casos, además, se pierde el derecho a la devolución de las primas.

En caso de controversias emergentes de contratos de seguro, se recurrirá al juez pertinente del domicilio del asegurado o al del lugar donde se encuentren los intereses asegurados.

Para que el asegurador pague la indemnización, deben cumplirse todos los requisitos legales en la concreción del riesgo, y sólo se indemnizará si se prueba la responsabilidad del asegurador, es decir, que debe probarse que el siniestro se halla en la garantía cubierta por el contrato de seguro.

Las acciones emergentes de los contratos de seguro prescriben en dos años en los seguros de daños, y en los seguros de vida

prescriben en favor del Estado en el plazo de cinco años.

La doctrina señala al respecto que se debe dar un plazo para poder ejercer las acciones del seguro de daños, porque se trata de intereses económicos lesionados. Los seguros de vida no deberían prescribir, y si prescriben, deben hacerlo en favor del Estado, por cuanto la vida humana es un bien invaluable y el interés es cubrir los daños que esos riesgos ocasionan en la integridad física del asegurado.

A lo largo de la exposición realizada sobre los elementos que se relacionan con la técnica del seguro, vimos como el riesgo, la prima, siniestro son requisitos que se regulan para que los contratos de seguros funcionen cabalmente, demostrando así que la técnica del seguro es esencial para toda legislación que versa sobre seguros.

# CAPITULO III

### CAPITULO III

#### TECNICA ESPECIAL DEL SEGURO DE AVIACION

GENERALIDADES.- Como cualquier otra actividad, la navegación aérea o aeronavegacion esta integrada por una sucesion de actos cuyos efectos normales son la realización del fin propuesto; sin embargo, muchas veces causan consecuencias dañosas para personas comprometidas y ajenas a la navegación aérea, surgiendo asi la responsabilidad aeronáutica.

De manera general, los sujetos jurídicos son responsables por ciertos hechos en los que el orden jurídico considera que hubo una manifestación antijurídica.

La responsabilidad, según cual sea la conducta que la origina, es decir, según la naturaleza de los hechos que la engendran, puede dar lugar a sanciones que son aplicadas por el Estado a través de sus órganos jurisdiccionales, o al resarcimiento de los daños ocasionados. En el primer sector se encuentran las normas de orden represivo, particularmente lo atinente a la responsabilidad penal, y por otro lado también tenemos las sanciones de orden administrativo, que de igual manera protegen valores generales. Y en cuanto al sector que se refiere a las indemnizaciones, se encuentra la responsabilidad por daños causados a las personas, conocida como responsabilidad civil.

Una persona es responsable cada vez que ella debe reparar en definitiva un daño.(1)

Precisando más el concepto de responsabilidad, se nos lleva a afirmar que responsable es quien debe asumir la consecuencia, aquél sobre quien debe incidir la sanción en caso de incumplimiento de una obligación, o sea cuando se dieron las condiciones previstas y produjeron determinadas circunstancias condicionales y ciertas consecuencias.

De tal manera, el vocablo responsabilidad se relaciona principalmente con el de obligación o deber jurídico. La palabra responsabilidad cubre el tramo que se inicia con el cumplimiento de la obligación.(2)

El estudio de la responsabilidad en el Derecho Aeronáutico es uno de los temas más complicados, y por esta razón la responsabilidad penal es estudiada juntamente con los delitos e infracciones aeronáuticas, en tanto que los daños ocasionados a ciertas personas y de los que surgen obligaciones, son estudiadas dentro de la responsabilidad civil, que es el tema que nos interesa, pero al no constituir parte medular del mismo, será desarrollada de manera general a la vez que concisa, pues del entendimiento de este tema depende la comprensión correcta del Seguro Aeronáutico.

III.2.- RESPONSABILIDAD AERONAUTICA.- La responsabilidad aeronáutica comprende la consideración y regulación de todos los casos en que, con motivo de hechos comprendidos en la actividad aeronáutica, se producen perjuicios que deben ser

(1) CITA ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA, BS. AIRES 1967 TOMO XXIV PG.867

(2) VER CITA ANTERIOR PG. 700

resarcidos'.(3)

Desde este punto de vista, vemos que el justo resarcimiento de los daños causados por la aeronavegación, por un lado, y por otro, la diversidad de casos y situaciones que se presentan, motivan la adopción de soluciones diferentes, fundadas en un principio común. En este sentido se elabora un verdadero sistema particular, proveniente de las características propias de la aeronavegación, que crea peligros específicos en relación a las personas conectadas con esta actividad. Tenemos primero a los pasajeros, equipaje y carga del transporte aéreo, y los terceros que en la superficie soportan la posibilidad de experimentar perjuicios originados por un aparato en vuelo.

Es importante también el elemento económico, pues el problema de la responsabilidad civil consiste en la distribución de daños patrimoniales entre los diversos sujetos interesados en ello, y a veces los daños exceden de la capacidad económica de los explotadores, lo que explica la preeminencia de las limitaciones cuantitativas de las indemnizaciones.

Tampoco debe dejarse de lado la magnitud de los daños posibles que, en aeronaves de gran capacidad, pueden alcanzar dimensiones extraordinarias, lo que también apoya la opción por un sistema de responsabilidad limitada.

Existen dos corrientes que buscan solucionar la responsabilidad aeronáutica: Una que es la que acepta la responsabilidad subjetiva o de la culpa y que considera que -----

(3) VIDELA ESCALADA, MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO ED. ZAVALIA 1976, PGS 598 - 612

el transportador es responsable en tanto en cuanto ocasione el daño por culpa o dolo. En este caso, el transportista es responsable de los daños causados por negligencia suya o de sus dependientes (en el caso de la culpa), o bien cuando este daño ha sido causado con dolo. La prueba de la inexistencia de culpa o dolo corresponde al transportista.

La otra corriente, que adopta la responsabilidad objetiva o del riesgo, considera que el transportador es responsable de todos los daños ocasionados por la actividad aeronáutica por el solo hecho de ejercitarla. En otras palabras, se sigue la teoría del riesgo, que hace responsable al transportador porque en sí la aeronavegación, como toda actividad moderna, está sujeta a riesgos que difícilmente pueden ser controlados por el hombre, debido a la tecnificación de aquélla, y que ocasiona daños en los que no siempre se puede probar la culpa.

La responsabilidad subjetiva es aceptada, según Videla Escalada (4), por el Convenio de Varsovia. Se presume la culpa del transportista, y la carga de destruir esta presunción corresponde al transportista. El mismo autor señala que los convenios posteriores al de Varsovia modificaron la responsabilidad, inclinándose por el criterio de la responsabilidad objetiva: son los Protocolos de Montreal de 1971, de Guatemala de 1961 y principalmente el de Guatemala, también de 1971. Este autor considera que la solución justa a la responsabilidad aeronáutica es la responsabilidad

(4) VIDELA ESCALADA, DERECHO AERONAUTICO ED. ZAVALIA 1976 TOMO II VOL. A, PG. 125

subjetiva, sin perjuicio de la limitación de la responsabilidad, pues en definitiva ésta compensa al daño que se sufre o el riesgo que de por sí se corre con la carga del explotador de probar que no hubo culpa.

Nosotros, siguiendo el Código Aeronáutico Boliviano, nos inclinamos por la responsabilidad objetiva, porque el desarrollo técnico de la aeronavegación implica también el desarrollo de la legislación, y es necesario que en estas circunstancias las personas sean responsables de los daños que ocasionan como el resultado del ejercicio de una actividad, una vez que ellas asumen el riesgo que ella significa, protegiendo así la justicia y el Derecho.

En la responsabilidad objetiva se contempla los casos de fuerza mayor y estado de necesidad, que protegen al explotador con la limitación de la responsabilidad y la exoneración de la indemnización en caso de que el daño sea provocado por culpa comprobada del damnificado.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR.- En la responsabilidad objetiva, el transportador es responsable de todos los daños que se ocasionan por el solo hecho de desarrollar la actividad aeronáutica. No se debe entender como actividad aeronáutica el solo hecho de navegar en el aire, sino también las que tengan que ver con ella; así por ejemplo, tenemos el embarque, desembarque, aterrizaje, etc.

En la responsabilidad del transportista es necesario estudiar sus elementos personales que son:

a) EL TRANSPORTISTA.- La responsabilidad se centra en el transportista que es quien concertó el transporte con el usuario, y en este caso se debe distinguir entre el transportador que realiza el contrato de transporte y quien ejecuta dicho contrato. Se ha de tomar al segundo como dependiente del primero.

En caso de muerte del transportista, la responsabilidad se extiende a sus causahabientes, en virtud de un principio de derecho común, como el de que 'quien estipula por si, estipula por sus herederos' (Art. 713 C.C.).

En el caso de que el transportista este constituido por una pluralidad de transportistas, éstos serán responsables de manera solidaria en cuanto al monto de las indemnizaciones. En este sentido se debe distinguir el transporte sucesivo, en el que intervienen varios explotadores, generalmente en el caso de transbordo; y el transporte combinado, en el que se usen otros medios y modos de transporte siempre que esten incluidos en el contrato.

b) EL DAMNIFICADO.- El damnificado puede estar constituido por el pasajero, usuario o un tercero que recibe el nombre de tercero en la superficie. Es necesario destacar que se considera la responsabilidad del transportista, en relación al damnificado, como contractual y extracontractual. En este sentido tenemos la responsabilidad por daños a pasajeros, equipajes y mercancías, por un lado, y por otro, la responsabilidad por daños causados a terceros en la

superficie. También se tienen los daños ocasionados por abordaje aéreo y transporte gratuito.

Vistos estos dos aspectos debemos dar luego una referencia inicial a:

1) RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A PASAJEROS, EQUIPAJES Y MERCANCIAS TRANSPORTADAS.- Aclaremos en un punto anterior que la responsabilidad del transportista será analizada desde el punto de vista del riesgo. En ese sentido, nuestro Código Aeronáutico se inspira en el Protocolo de Guatemala de 1971, que en la responsabilidad referente a pasajeros, equipaje y mercancía establece (Arts. 17 y 18) que el transportista será responsable por la sola razón de que el hecho que las cause se produzca a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque, consolidando en este sentido la responsabilidad objetiva.

No se toma en cuenta la culpa, pero sí deberá probarse la existencia de dolo; ello afectará en cuanto a la limitación de la responsabilidad.

En este género de responsabilidad se distinguen los siguientes daños:

a) A LAS PERSONAS , que pueden ser:

- Muerte
- Lesión corporal o accidentes personales
- Retraso o retardo.

Estos, para ser considerados como daños, deben realizarse efectivamente y a bordo de la aeronave o en las operaciones

de ésta, como hechos generadores de responsabilidad en cuanto a las personas.

Respecto al período en que el daño se produce, debe ser entre el embarque y desembarque, entendiéndose por éstos el recorrido de los lugares que el pasajero debe realizar para ingresar y salir de la aeronave.

b) A LAS COSAS.- Dentro de la metodología del Convenio de Guatemala de 1971, en los daños a las cosas o bienes, se distingue el daño al equipaje por un lado y a las aeronaves por otro.

Los daños para ambos son:

- Destrucción
- Pérdida
- Avería y
- Retraso

En cuanto al equipaje, éste comprende tanto el facturado por el transportista como los objetos que lleva el pasajero (equipaje acompañado). Respecto de la mercadería, se considera que sufre el daño mientras esté bajo la custodia del transportador.

El período en que se produce el daño debe ser entre el embarque y desembarque. Se amplía al aeródromo en lo que se refiere a las mercancías, o en su caso al lugar en que aterrice la aeronave.

Los daños que requieren una explicación conceptual son los de retraso en cuanto a personas y cosas; además, en los daños

que se refieren a las cosas, la avería.

RETRASO.- Los juristas discutían si era o no necesario establecer la responsabilidad por retraso o retardo, pues no se lo considera como responsabilidad en relación a otros medios de transporte, una vez que la rapidez del vuelo no lo justifica, pues es una de las razones por la que el transporte aéreo es preferido. Lo aceptable sería una responsabilidad por daño ocasionado por retraso, sólo si así lo pactan las partes, pero dado el carácter de contrato de adhesión del transporte aéreo, el usuario difícilmente podría imponerle esta responsabilidad al transportista. Otros tratadistas consideran que las condiciones meteorológicas, mantenimiento por fallas mecánicas y otros imprevistos que ejercen influencia en el transporte aéreo, son razones para eliminar la responsabilidad en cuanto a retraso.

La legislación actual considera al daño dentro de la responsabilidad aeronáutica en cuanto a pasajeros, equipaje y mercancías, ya que los perjuicios que ocasiona son fundamentalmente económicos. El usuario confía en la rapidez de este medio de transporte para realizar sus fines, y por otro lado es fácil averiguar la culpa o fuerza mayor.

AVERIA.- respecto de la avería, las Convenios no dan un concepto explícito, pero de acuerdo a lo que en materia de seguros se entiende por avería, especialmente en el marítimo, se refiere a la echazón que se debe realizar de la carga por fallas mecánicas en el avión, que comprometan la seguridad de

la aeronavegación.

INDEMNIZACION.- La indemnización es el resarcimiento económico que reconoce el transportista al usuario, víctima del daño; es de carácter pecuniario y se paga al usuario de acuerdo al monto real, cuando existe dolo, y cuando el daño acontece sin dolo del transportador.

LIMITACION CUANTITATIVA DE LA RESPONSABILIDAD.- La limitación cuantitativa de la responsabilidad es una institución característica del Derecho contemporáneo, y por tanto merece una atención especial. La responsabilidad del transportista es cuantitativamente limitada en cuanto señala y abarca todas las obligaciones resarcitorias por daños, cualquiera sea su causa. En el Derecho Aeronáutico Internacional, la limitación de la responsabilidad del transportista fue consagrada desde los trabajos iniciales de derecho privado y concluyó por perfeccionarse en el Convenio de Varsovia de 1929.

La limitación cuantitativa de la responsabilidad es la determinación del importe máximo que se debe pagar como indemnización por los daños causados; y su fundamento está principalmente en la protección de las empresas de aeronavegación. En los primeros tiempos de la aviación, las probabilidades de accidentes eran superiores a los que se deben en los restantes medios de transporte; de no haberse limitado las cuantías que debían satisfacer las compañías, pocas hubieran podido sobrevivir. Por otro lado, si no existiera la limitación de la responsabilidad, los tribunales

darían fallos heterogeneos, atentando contra el carácter uniforme del Derecho Aeronáutico.

El signo monetario que se usa para determinar el límite resarcitorio de la responsabilidad de acuerdo con el Convenio de Varsovia de 1929 era una moneda de oro, el franco Poincaré, divisa teórica y definida sobre la base de su peso y su proporción de metal fino, que debe ser convertida a la moneda nacional de cada país mediante la fijación de cifras redondas equivalentes.

Pero el límite cuantitativo de la responsabilidad fue variando de monto a través de los diferentes convenios modificatorios del de Varsovia. Presentamos el cuadro que sigue a continuación, sólo a efectos de información.

No.	CONVENIO	DAÑO	MONTO
1.-	Varsovia 1929	Personas	125 000 francos
1.-	Varsovia 1929	Carga y Equipaje	250 francos por persona
1.-	Varsovia 1929	Equipaje de mano	5 000 francos por persona
2.-	Protocolo de La Haya 1955	Personas	250 000 francos
2.-	Protocolo de La Haya 1955	Equipaje y Mercancía	250 francos por Kg.
2.-	Protocolo de La Haya 1955	Equipaje de mano	5 000 francos por persona
3.-	Acuerdo de Montreal 1966	Personas	75 000 dolares U\$
3.-	Acuerdo de Montreal 1966	Equipaje y Mercancía	No señala
3.-	Acuerdo de Montreal 1966	Equipaje de mano	No señala
4.-	Protocolo de Guatemala 1971	Personas	1 500 000 francos
4.-	Protocolo de Guatemala 1971	Retraso de personas	62 000 francos
4.-	Protocolo de Guatemala 1971	Avería - Retraso - Equipaje	15 000 francos por pasajero
4.-	Protocolo de Guatemala 1971	Mercancía	250 francos por Kg.

Los Convenios de Montreal de 1966 y 1971 limitaron la responsabilidad en dólares americanos, pero sólo para las empresas aéreas que operen en y hacia Estados Unidos de Norteamérica, debido a que si bien el Franco Poincaré facilitaba la limitación de la responsabilidad en los países que aceptaban esta moneda, en otros países, como Estados Unidos, con un nivel de vida superior, no resultaba compatible. Es por esta razón que con el fin de evitar una crisis de aplicación del Convenio de Varsovia, fueron celebrados estos dos acuerdos, que sólo tenían vigencia en relación a la soberanía norteamericana.

Posteriormente, los Protocolos de Montreal de 1975 1, 2, 3, y 4 sustituyeron la limitación cuantitativa de la responsabilidad que era regida por el franco Poincaré por otra medida monetaria llamada Derecho Especial de Giro. El Derecho Especial de Giro (DEG) es una medida y categoría económica que creó el Fondo Monetario Internacional (FMI) para aportar a la cuenta común de dicho organismo. El DEG en términos económicos es entendido como una forma de reserva internacional, que es la unidad de cuenta en que el Fondo expresa el valor de sus activos. Este valor tiene su respaldo en las monedas de los países miembros que tengan mayor credibilidad económica y cuyo valor tiene su equivalente en el dólar americano.

Estos Protocolos se refieren fundamentalmente a la sustitución del franco Poincaré por el DEG, con la finalidad

de implantar una limitación que se pueda adaptar a todos los países signatarios del Convenio de Varsovia.

Sin embargo, estos protocolos establecieron una regulación para los países que no sean miembros del FMI, señalando una cantidad monetaria que limita la responsabilidad de estos países en relación a la valoración del DEG. La valoración del DEG se realiza, según estos protocolos, transformando el DEG de acuerdo a las reglas señaladas por el Fondo Monetario Internacional para tal efecto.

A continuación señalamos los límites de responsabilidad establecidos por cada uno de estos protocolos.

#### PROTOCOLO NUMERO UNO

Daño	Monto
Pasajero	8.300 DEG
Equipajes y mercancía	17.00 DEG por Kg.
Equipaje de mano	332 DEG por Kg.

#### PROTOCOLO NUMERO DOS

Daño	Monto
Pasajero	16.600 DEG
Equipaje y mercancía	17 DEG por Kg.
Equipaje de mano	332 DEG por Kg.

#### PROTOCOLO NUMERO TRES

Daño	Monto
Pasajero	100.000 DEG
Retraso de Personas	4.150 DEG
Equipaje	100.000 DEG por pasajero

Mercancía

17 DEG por Kg. (\*)

Los cuatro protocolos adicionales del Convenio de Varsovia no tienen vigencia plena, debido a que no todos los países los adoptaron; sin embargo, en la práctica, los pagos de las indemnizaciones se realizan de acuerdo a la limitación establecida en ellos.

EXCEPCION DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA.- El transportista no es responsable de los daños ocasionados a los pasajeros cuando la lesión o muerte se deban al estado de salud del pasajero.

Tampoco es responsable si el equipaje o la mercancía se daña por vicio propio de ellos.

En cuanto a los daños emergentes del retraso, el transportador no es responsable si el hecho se debe al pasajero o si aquel hizo todo lo necesario para evitarlo. Lo mismo si, en cuanto a mercancías y equipajes, hubo razones de necesidad o fuerza mayor.

ACCION DE RESPONSABILIDAD.- La existencia de responsabilidad determina la acción correspondiente y sus consecuencias procesales. En la regulación de las acciones se establecen la competencia y los plazos: los tribunales son los del domicilio del transportista, y el plazo es de seis meses a partir del acaecimiento del siniestro.

También es pertinente señalar que respecto de la limitación de la responsabilidad, no se puede disminuir los montos, pero sí aumentarlos. La disminución del monto es nula.

2) RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.- El primer Convenio que regló la responsabilidad por daños a terceros en la superficie es el de Roma de 1933, pero principalmente el Convenio de Roma de 1952. El primer Convenio se aplicaba a los daños ocasionados por la aeronave de un Estado contratante en el territorio de otro, pero fracasó debido a la regulación de las garantías que no satisfacían a los interesados, pues no contemplaba la prescripción de acción en estos daños. Más tarde se introdujo reformas con el Protocolo de Bruselas que se incluyeron en el Convenio de Roma de 1952. Este Convenio se aplica ya a los daños sufridos por terceros en la superficie y ocurridos sobre el territorio de un Estado contratante y provenientes de una aeronave matriculada en el territorio de otro Estado contratante, pero no contempla nada acerca de los daños ocasionados por aeronaves públicas. Se contempla, sí, todo tipo de daños ocasionados a terceros en la superficie que se originen en la actividad específica de una aeronave y ocurran en la superficie; sin embargo, se elimina la responsabilidad por daños causados por el simple paso de la aeronave y por guerras o disturbios civiles.

SISTEMA DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS.- Esta responsabilidad se basa en la responsabilidad objetiva. La persona que sufre los perjuicios en la superficie tiene derecho a ser indemnizada con la sola prueba de haber sufrido esos daños ocasionados por una aeronave en vuelo, incluso por

la caída de una cosa o persona que hubiera estado a bordo de la misma, lo que confirma que se asume la teoría del riesgo. Las eximentes que se contemplan en esta responsabilidad objetiva son, la fuerza mayor y el hecho de un tercero, es decir, de alguien que usó la aeronave sin permiso y el transportista hizo lo necesario para evitarlo, pero, en rigor, la única causal de excepción es la culpa de la víctima.

SUPUESTOS DE APLICACION DE LA RESPONSABILIDAD.- Para aplicar la responsabilidad de daños a terceros en la superficie deben existir las siguientes condiciones:

- Los daños han de provenir de una aeronave, o de una persona o cosa caída de la misma;
- Deben ser consecuencia directa del hecho que los originó;
- La aeronave causante debe encontrarse en vuelo. Se considera tal situación en el período de tiempo que transcurre desde que se aplica a la aeronave la fuerza motriz para despegar hasta que termine el recorrido de aterrizaje;
- Cuando los daños fueron causados en el territorio de un Estado contratante por una aeronave matriculada en otro Estado contratante;
- Cuando los daños son causados a terceros situados en la superficie y siempre que, la responsabilidad por los mismos no esté expresamente determinada por un contrato entre el operador y las personas que sufren o por la legislación

- aplicable al contrato de trabajo entre ellas;
- La aeronave causante debe ser privada, excluyéndose expresamente las aeronaves militares, de aduana o policía;
  - Que los daños no sean debidos al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo;
  - Que no sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles; y
  - Que el responsable, según el Convenio, no hubiera sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.

#### ELEMENTOS PERSONALES

a) SUJETO ACTIVO.- El explotador es quien tiene la obligación de reparar los daños causados por la aeronave. Muchas veces se entiende que el operador es el responsable, pero en definitiva es el dueño de la aeronave quien se supone operador, sin perjuicio de repetir por la indemnización cubierta.

b) SUJETO PASIVO.- Lo constituye naturalmente el dañado o dañados, siendo conveniente distinguir entre aquellos cuya indemnización se basa en los perjuicios sufridos por las personas y aquellos sufridos por los bienes de las personas.

LIMITACION CUANTITATIVA DE LA RESPONSABILIDAD: CONSAGRACION, MEDIDA, CAUSALES DE PERDIDA DE BENEFICIO.- La limitación cuantitativa de la responsabilidad es fundamental en la responsabilidad frente a terceros y se halla aceptada por las legislaciones en general. Se basa en que los daños ocurridos

por siniestros aéreos en la superficie tienen alcances de grán magnitud que el explotador difícilmente podría cubrir. Por otro lado, es una forma de equilibrar los intereses de damnificados y responsables. Si la responsabilidad objetiva protege al damnificado la limitación cuantitativa se establece para el explotador y en última instancia protege a la actividad aeronáutica en general, además de hacer factible el funcionamiento del seguro, pues limita el monto asegurable. La responsabilidad objetiva sin la limitación hace que ésta sea severa, ya que no se toma en cuenta la culpa, pero sí el dolo.

Para que la limitación sea justa, los montos deben ser suficientemente elevados, de manera que el damnificado reciba una indemnización equilibrada.

La limitación se subordina al peso de la aeronave, pues se considera que en el daño que causa la aeronave, media una relación de causalidad. Esto es sólo relativamente exacto; muchas veces no se mantiene una relación proporcional con el peso de la máquina que causa los daños; sin embargo, estas cantidades siempre consultarán la realidad nacional.

Al igual que las responsabilidades de personas, equipaje y carga, esta responsabilidad se calcula en relación al DEG: por cada límite de kilogramos, una cantidad de DEGS que se calculan en moneda nacional de cada país.

El peso es el peso neto máximo de la aeronave autorizado para el despegue en el certificado de aeronavegabilidad (Peso

Bruto Máximo de Despegue-PBMD).

En caso de que los daños excedan del límite máximo establecido, se reducirán las indemnizaciones proporcionalmente hasta llegar al monto fijado. Entre bienes y personas, las personas cobran preferencia frente a los bienes.

Esta responsabilidad no se limita en caso de existencia de dolo por parte del transportador.

DAÑOS QUE DEBEN SER REPARADOS Y HECHOS GENERADORES DE

RESPONSABILIDAD.- Se deben indemnizar todos los daños

sufridos por bienes y personas. El marco de ellos es

sumamente amplio y comprende cualquier perjuicio aufrido en

la superficie y ligado con un nexo causal de la operación de

la aeronave en vuelo. Se contempla entre estos daños el

abordaje, incluyendose además como algo muy interesante , los

-----  
daños causados por ruido. Se solucionaba éste con la

-----  
elevación mayor de la aeronave, pero con la aparición de los

aviones supersónicos volvió a aparecer, especialmente en

zonas aledañas a los aeropuertos. Actualmente se hallan en

estudio incluso los daños por el fenómeno de la trepidación.

El Convenio de Roma no lo regula, pero nuestra legislación lo

tiene en cuenta con el fin de no excluir ningún daño

aeronáutico.

Los daños son producibles desde que se pone fuerza motriz a

la aeronave, hasta que ésta deje de funcionar.

GARANTIAS.- Es difícil instituir un sistema de garantías para

que se cumpla con las obligaciones resultantes de ésta responsabilidad. La legislación internacional optó por instituir el Seguro Obligatorio y garantías bancarias, cuyos regímenes serán estudiados al interior de nuestra legislación.

El Convenio de Roma establece que los estados pueden exigir que las aeronaves posean seguros o garantías bancarias.

ACCION DE RESPONSABILIDAD.- La acción de responsabilidad en materia aeronáutica reconoce las acciones de responsabilidad contractuales y extracontractuales, esto debido a la existencia de dos tipos de damnificados: los pasajeros y expedidores de mercancías por un lado y los terceros en la superficie por otro, las acciones de responsabilidad contractuales respecto de las mercancías y equipajes prescriben en un año; en tanto que las acciones de indemnización por daños a pasajeros prescriben en el término de dos años.

En cuanto a las acciones de responsabilidad extracontractuales, los terceros damnificados en la superficie prescriben su derecho a los dos años y en caso de que no tuviera conocimiento, la prescripción de su acción comienza desde el día en que se tiene conocimiento del daño pero en ningún caso puede exceder los tres años.

3) RESPONSABILIDAD POR DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO.- El transporte gratuito tiene características muy particulares, que justifican que a su respecto tengan vigencia normas

diferentes en materia de responsabilidad. El Convenio de Varsovia no contiene normas especiales para este transporte y efectúa una distinción según la naturaleza del transportista. Si éste es una empresa de transporte aérea las normas de responsabilidad se aplican, lo cual no ocurre cuando no revisten esta calidad, sino más bien se aplica la ley nacional.

El tema reviste interés por cuanto el índice de accidentes es menor en la aviación comercial, en que se toman las previsiones del caso, pero se recurre a principios generales, y sobre esta base, en el transporte gratuito, también tiene vigencia la regla según la cual 'todo el que causa daño debe repararlo'. Algunos lo niegan argumentando que no existe una responsabilidad contractual proveniente del hecho de ejercitar la actividad aeronáutica.

La limitación de esta responsabilidad es menor al no existir onerosidad.

4) RESPONSABILIDAD POR DAÑOS EN CASO DE ABORDAJE AEREO.- Se entiende por abordaje aéreo la colisión entre dos o más aeronaves en movimiento, ya sea en tierra o en vuelo.

Una aeronave se encuentra en movimiento cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz y cuando se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con la tripulación, pasajeros o carga a bordo.

Los abordajes entre aeronaves son poco frecuentes; no obstante, requieren la atención de los juristas por plantear

problemas complejos. Para que se de el daño por abordaje debe haber una real colisión entre aeronaves, es decir, un contacto físico. El Proyecto de París de 1960 señala que existe colisión cuando dos o mas aeronaves chocan en operaciones de vuelo o interfieren sus evoluciones, resultando de ello un daño.

Sobre esta base empezaremos a analizar el régimen de responsabilidad por abordaje. La complejidad de este régimen nace de la superposicion de diversas especies de daños, que hace que se apliquen diversas reglas.

Por un lado aparecen los daños causados a las personas y cosas transportadas en las aeronaves que intervinieron en el abordaje, y por otro estan los daños que se pueden ocasionar a terceros en la superficie; en ambos casos se requiere normas de solucion propias.

En otro ámbito se tiene los daños sufridos por las propias aereonaves que sufren el abordaje y también forman parte de la responsabilidad aeronáutica.

La regulación de la responsabilidad por abordaje aéreo, apunta: a los bienes y pasajeros, a los daños a terceros en la superficie y a los daños que se causan en la aeronave. En los dos primeros casos rige la responsabilidad objetiva y su limitación. No sucede lo mismo en lo referente a las aeronaves. Nos explicamos: impera la teoría del riesgo, pero no la limitación de la responsabilidad. No se establece límites y el daño debe ser reparado íntegramente. En este

caso, se remiten las legislaciones al ordenamiento civil, pues la ley específica guarda silencio al respecto. El explotador que causa el abordaje debe reparar los daños ocasionados a la aeronave damnificada, y además, éste último tiene el derecho de repetir los gastos ocasionados por la responsabilidad.

Los abordajes aéreos pueden ser emergentes del riesgo, o dolosos. Cuando emergan del riesgo, se aplica en relación a pasajeros, equipajes y mercancías como a terceros en la superficie. La limitación de la responsabilidad, si el daño es ocasionado por una sola de las aeronaves, recae sólo sobre el explotador de ella, y si es por caso fortuito, ambos responden solidariamente. Por último, si existe dolo, no cabe la limitación, el explotador se exime de la responsabilidad sólo en caso de que la víctima sea culpable o haya actuado con dolo.

5) LA RESPONSABILIDAD EN EL CODIGO AERONAUTICO BOLIVIANO.-  
Nuestro Código Aeronáutico: contempla la responsabilidad aeronáutica en su Título XI, el cual se encuentra subdividido en cuatro capítulos:

- Daños a pasajeros, equipajes y mercancías transportados
- Daños a terceros en la superficie
- Daños en el transporte gratuito y
- Daños en casos de abordaje aéreo

Sirvieron como fuentes de inspiración el Convenio de Varsovia, el Protocolo de La Haya y los Convenios de Roma de

1933 y 1952.

El sistema de responsabilidad adoptado es el de la responsabilidad objetiva, en consonancia con la actualidad del desarrollo jurídico aeronáutico. La responsabilidad objetiva prescinde de la culpa, pero no del dolo, en concordancia con el Protocolo de Guatemala de 1971.

Las razones para adoptar este sistema son:

- a) Las modernas tendencias hacia la objetivización de la culpa y de la aplicación del principio del riesgo;
- b) La finalidad de compensar al perjudicado con la limitación de la responsabilidad que se establece en favor del explotador.
- c) La consideración de que en la práctica es muy frecuente el accidente de aviación sin llegar a conocerse las causas, lo que por la presunción de la culpa llevaría a las mismas consecuencias, al no poder demostrar que tanto él como sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitarlo;
- d) El hecho de que la limitación de la responsabilidad permite al explotador contratar un seguro que no representa carga económica excesiva y viene a significar un gasto mas inherente a la explotación del transporte;
- e) La necesidad de evitar largos litigios que demoran el pago, en su caso, de la indemnización.

También se regulan los montos indemnizatorios en todos los supuestos de responsabilidad, que primordialmente consultan

la realidad económica del país.

Se permite su revisión por el Poder Ejecutivo en caso de fluctuaciones del tipo de cambio, evitándose así la necesidad de una nueva ley para cada modificación, en un procedimiento ágil y práctico.

Entramos a analizar, entonces, cada uno de los capítulos del Título XI.

CAPITULO I - DAÑOS A PASAJEROS, EQUIPAJES Y MERCANCIAS TRANSPORTADAS.- Este Capítulo I regula en primer lugar la responsabilidad del transportador en relación al pasajero. Cualquier lesión, o la muerte, si se produce en la aeronave, es de responsabilidad del transportador, excepto cuando ocurra por motivos inherentes a la salud del pasajero. se limita la responsabilidad en un monto determinado que puede ser elevado, si así lo acuerdan las partes, pero jamás puede ser inferior porque es nulo. El explotador no tiene derecho a la limitación si hay dolo de parte suya.

También se da la responsabilidad en cuanto a equipajes y mercancías, estableciendo que la pérdida, destrucción, retraso y avería son atribuibles al transportador si se presentan durante el transporte aéreo, excepto si el daño se produce por culpa del dañado y se limita la responsabilidad de la misma manera anterior.

En ambos casos, el explotador se exime de la responsabilidad si hay fuerza mayor.

En caso de que equipajes y mercancías sean recibidas sin

protesta, se presume que fueron entregadas en buen estado, salvo prueba en contrario.

Si existiera avería, el pasajero o destinatario hará conocer al transportador y formulará protesta en siete días si es equipaje, y catorce si es mercancía, a partir de la fecha de entrega.

Si hay retraso, pérdida o destrucción, la protesta se formulará veintiun días desde que se debió efectuar la entrega. Toda protesta debe formularse por reserva inscrita en el título de transporte y en los plazos fijados, sino son inadmisibles las acciones contra el transportador.

Si los daños son por interrupción, se devuelve al pasajero la parte proporcional del dinero y los gastos por desplazamiento y estada.

Si el viaje no se realiza, se devuelve el importe del pasaje. Si es el pasajero el culpable, sólo tiene derecho a usar el billete en otro vuelo, previo descuento del 10% del valor del pasaje.

Si el transporte se realiza por varios explotadores y así es acordado, se considera como un sólo viaje. Es responsable, el transportador que efectúa el transporte durante el cual se produjo el daño.

El transporte combinado crea responsabilidad si por contrato se considera parte del transporte aéreo, a los otros medios de transporte.

Si el contrato de transporte es realizado por uno y ejecutado

por otro, la responsabilidad es solidaria.

En caso de echazón, es responsable el explotador, y en la relación fletador-fletante, ambos son responsables.

Se establece, finalmente, el derecho de repetición.

CAPITULO II - DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.- Se estatuye la responsabilidad por daños ocasionados en la superficie, se limita la responsabilidad y se puede apreciar como excepción el dolo. Se exime la responsabilidad por culpa del damnificado y, en caso de fuerza mayor, se dispone la responsabilidad solidaria del fletador y fletante. Una innovación en este capítulo es la responsabilidad por daños por ruido de las aeronaves.

CAPITULO III.- DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO.- Se determina, la misma responsabilidad que para el transportador oneroso, limitando la responsabilidad por persona en un monto diferente.

CAPITULO IV.- DAÑOS EN CASO DE ABORDAJE AEREO.- Se conceptúa el abordaje y se establece la responsabilidad del explotador cuya aeronave causó el daño. Se remite, además, la limitación de la responsabilidad a los capítulos anteriores, no pudiendose amparar en dicha limitación en caso de dolo. Se establece que la responsabilidad es proporcional a la culpa cuando existe ésta, pero si la culpa es sólo de una de las aeronaves, la responsabilidad recaerá sobre el explotador de ella. Si no se prueba la culpa, la responsabilidad sera solidaria, y si existiera fuerza mayor, también.

### III.2.- TECNICA ESPECIAL DEL SEGURO DE AVIACION.-

1) CONSIDERACIONES PREVIAS.- Señalamos en el capítulo anterior que la técnica del seguro es parte del Derecho de Seguros, una vez que las normas que lo regulan utilizan sus propios elementos técnicos. Sólo de esta manera se logrará un cabal funcionamiento de los contratos de esta disciplina jurídica.

Dicho lo anterior, es necesario señalar que la técnica del seguro es una sola, y por razones de integralidad del Derecho Aeronáutico, el seguro de aviación debe ser estudiado por esta rama jurídica, pues al pertenecer a ésta y ser efectivo en la actividad aeronáutica, adquiere una connotación especial, como podremos ver a través de la subsiguiente exposición.

En definitiva, la Técnica Especial del Seguro de Aviación comprende los elementos que son incluidos en este contrato de seguro, riesgos que se cubren, clasificación de los contratos, sujetos, objetos, condiciones, modalidades e indemnización, etc.

2) BREVE RESEÑA HISTORICA DEL SEGURO DE AVIACION.- Comparado con los otros seguros, el ramo de la aviación es una especialidad que se puede considerar como reciente, pero dado el dinamismo de la actividad aeronáutica, su desarrollo fue vertiginoso. Podemos señalar que los primeros pasos en el seguro de aviación fueron dados antes de la primera Guerra Mundial. Países como Inglaterra, Alemania y Francia se

limitaron a cubrir la responsabilidad civil, pero con el desarrollo de la aeronavegación y su uso más frecuente en el transporte, hicieron que se formen grupos de aseguradores; así por ejemplo, en 1919 se formó en Francia el primer consorcio de aviación, que con el tiempo se transformó en grupo de coaseguradores, que el año 1924 ya estaba conformado por treinta y dos compañías de seguro y nueve de reaseguros. Después de la Segunda Guerra Mundial, se exigió que se formen pools en los que deberían distribuirse los riesgos.

Mas tarde, en Inglaterra, en 1924, los especialistas del Lloyd's Aviation Insurance Association, se asociaron con la Union Insurance Society of Canton y formaron la British Aviation Insurance Group; y en 1931 se agruparon diez compañías de seguros y dos corredores de seguros para formar la Compañía Aviation And General Insurance Company Ltda. Mención aparte merecen los sindicatos especializados en el seguro de aviación del Lloyd's de Londres.

En Alemania (1920), se creó un Pool de Seguro de Casco, que en 1924 se denominó Pool Aviation 1924, y se subdividió a su vez en cuatro secciones: casco, transporte, accidentes y responsabilidad civil.

Escandinavia, en 1919, constituyó un pool principal que se denominó Pool Nórdico de Seguro de Aviación, con sede en Estocolmo.

En Holanda, en 1932, fue creado el Pool Holandés de Seguro de Aviación, como organismo profesional de servicio de las

compañías interesadas en el desarrollo gradual de la cobertura común de los riesgos.

En Bélgica, al final de 1935, se creó la Compañía Belga de Aseguradores de Aviación, y en 1936 comenzaron sus actividades con la cooperación de la British Aviation, sobre consultas y reaseguros. En la década de 1920 los primeros aseguradores de riesgos fueron las compañías Winterthur y la Zurich.

Estas compañías sufrieron fuertes desequilibrios, sobre todo en cascos, debido a la gran necesidad de coberturas. En 1947 se creó la Schweizer Lutpool fur Elusikoversicherungen, que en 1950 se llamó Scheweizer Fur Luftfahrtversicherungen.

Este pool agrupa a casi todas las compañías autorizadas para -----  
comerciar en el seguro de aviación.

En Estados Unidos de Norteamérica (1928) se creó un pool de -----  
seguro de aviación por la United States Air Craft Insurance Group, y en 1929 se fundó la Association Aviation Under Writers y Aereo Associates.(5)

En nuestro país, una de las primeras compañías aseguradoras, que incluyó dentro los riesgos que cubrían el seguro de aviación, fué la Compañía Boliviana de Seguros S. A., que presta sus servicios desde el 14 de mayo de 1946, y fue autorizada para cubrir los riesgos provenientes de la aeronavegación mediante resolución número 623/62, de fecha 26 de diciembre de 1962, dictada por la Superintendencia de Bancos, a la sazón ente fiscalizador de bancos y compañías de

seguros.

Posteriormente, La Mercantil de Seguros y Reaseguros S.A., que empezó su funcionamiento autorizado en 1957, obtuvo el 24 de Junio de 1958 permiso para poder asegurar riesgos aeronáuticos.

La Compañía Bolívar de Seguros Generales S.A., comenzó su funcionamiento al 24 de Abril de 1953, contemplando dentro los seguros que concierne, el seguro de aviación desde septiembre de 1977.

Otras compañías aseguradoras como la Andes Insurance Corporation S.A., Credinform International S.A. de Seguros y Compañía Americana de Seguros y Reaseguros S.A., implementan el seguro de aviación entre los años 1965 y 1971.

A partir del año 1976 se crearon compañías importantes como la Continental de Seguros y Reaseguros S.A., Compañía de Seguros y Reaseguros S.A., Compañía de Seguros Illimani y otras que cubren el seguro de aeronavegación entre los años 1976 y 1980, con previo permiso otorgado por la Superintendencia Nacional de Seguros y Reaseguros S.A., actual ente fiscalizador del seguro, para operar en el ramo de la aeronavegación.

Con estos datos se confirma que Bolivia no se encuentra al margen de la práctica del seguro aéreo y que las compañías aseguradoras también se hallaron frente a la necesidad de cubrir los riesgos provenientes de la actividad aeronáutica.

En el campo de la legislación, la primera disposición expresa

sobre seguros aeronáuticos de orden internacional aparece en un Acuerdo sobre Navegación Aérea, celebrado en 1921 entre Noruega y Dinamarca. Este convenio exigía que toda aeronave que tuviera la nacionalidad de uno de los estados que lo suscribieron, para atravesar los límites del otro, debía contar con seguros destinados a cubrir todos los perjuicios que pudiera causar a cualquier persona, tanto en sí misma como en sus bienes, con excepción de otras aeronaves.

Más tarde, el Comité Jurídico Internacional de la Aviación (CIJA) trató el problema de seguro en el Congreso de Mónaco de 1921, donde los informes de Cannalli y de la Asociación Internacional de Aseguradores de Transporte, iniciaron la discusión y marcando la preocupación del CIJA por los seguros aéreos.

Estas primicias se manifiestan en el Congreso de Praga de 1922, en el que se consiguió la elaboración de un proyecto bajo la forma de Recomendación que contempla el principio de obligatoriedad del seguro del personal navegante y de una garantía de reparación de los daños causados a terceros.

Los siguientes congresos de Roma de 1924 y Lyon de 1925, continuaron las deliberaciones a través, principalmente, de los informes de Luzzati, Fabry y Roubier; llegándose a adoptar y votar un texto articulado incluíble en el llamado Código del Aire.

Este texto fue modificado en el Congreso de Madrid (1928), merced a los nuevos informes de Fabry y Roubier, en los que

se volvió al tema de la obligatoriedad del seguro frente a terceros, introduciéndose una subrogación de la víctima del asegurado frente al asegurador, el privilegio de la víctima sobre la indemnización del seguro y la noción del fondo de garantía con una nueva numeración. Así concebido el proyecto pasó definitivamente al Código del Aire, ocupando en la edición oficial de 1931 el Capítulo V del Libro Segundo.

El último Congreso de Aix en Provence, de 1948, después de tanto tiempo de paralización de trabajos del CIJA, se ocupó nuevamente de los seguros aéreos merced a los documentos informes de M. Homburg y M. Francois, adoptándose una recomendación o voto importante y articulado, pero no tuvo gran trascendencia, teniendo en cuenta que aparecía un tanto ligado al Convenio de Roma de 1933, de tan poco éxito.

Merece la pena señalar el esfuerzo individual del jurista italiano Francesco Consentini, quien influido por los trabajos del CIJA acometió con gran entusiasmo su primer Proyecto Internacional Code of Aviation de Mexico de 1933, el cual, recogiendo la labor y principios de los textos internacionales, lo convirtió en el Código Internacional de la Aviación que se ocupa de los problemas del seguro.

También debemos hacer referencia al Proyecto del Código Aeronáutico Iberoamericano, que se refiere al seguro de aviación.

Por su parte, el Anteproyecto del Código Aeronáutico Americano trata de extender la obligatoriedad del seguro no

sólo por los daños a terceros, sino también a todos los riesgos de la actividad aeronáutica.

Por su parte, la Resolución del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico del Espacio de la Aviación Comercial, en las últimas Jornadas de Sevilla de 1973, después de un amplio estudio del Seguro Aeronáutico, aprobo las siguientes conclusiones:

- 1.- Propiciar el estudio en los ámbitos nacionales e internacionales de la caracterización y modalidades de los seguros aeronáuticos para posterior sistematización legislativa;
- 2.- Propiciar, hasta tanto se logre esa sistematización, la implementación de una póliza-tipo generalizada, con un mínimo de condiciones de coberturas uniformes;
- 3.- Favorecer los coaseguros mediante la constitución de consorcios aseguradores nacionales, difundiendo ante las autoridades y entidades públicas y privadas los beneficios resultantes;
- 4.- Recomendar a las instituciones de seguros y reaseguros iberoamericanos el establecimiento de un mayor intercambio de reaseguros a fin de fortalecer los distintos mercados de seguros y las economías de dichos países.

En cuanto a los convenios internacionales de la materia, podemos señalar:

- a) EL CONVENIO DE VARSOVIA.- La Conferencia de Derecho Aéreo

Privado, efectuada en París el año 1925, dio origen a la Comisión Internacional Técnica de Expertos Jurídicos Aéreos, entre cuyos cometidos estaba el estudio del problema del seguro obligatorio, pero no lo hizo, a pesar de que se trata de la responsabilidad aeronáutica.

b) CONVENIO DE ROMA DE 1953.- Este era indudablemente el texto adecuado para contener alguna disposición sobre el seguro aéreo, puesto que se trataba de regular la responsabilidad por los daños a terceros ajenos a la navegación aérea y cuyas indemnizaciones, una vez admitido el principio de la responsabilidad objetiva, había que asegurar debidamente.

De aquí la declaración expresa de asegurar las aeronaves, respecto a los daños previstos en el Convenio, dejando a las legislaciones nacionales la posibilidad de sustituir dicho seguro por otra garantía suficiente, según se especifica. En opinión de un tratadista, el Convenio de Roma encontró dificultades para su ratificación por no haber abordado satisfactoriamente la regulación de los seguros, en el sentido de establecer una póliza internacional uniforme que diera una auténtica seguridad en favor de los terceros en la superficie.

c) PROTOCOLO DE BRUSELAS DE 1938.- Teniendo en cuenta que por una u otra causa, principalmente por la cuestión de seguros, el Convenio de Roma no fue ratificado, se buscó, con la adición de un texto, dar satisfacción a los Aseguradores y a

los Transportistas Asociados (IATA) y en la Unión Internacional de Aseguradores de la Aeronavegación (IUAI).

De solución de compromiso puede calificarse la adoptada, si bien creemos que con ella salieron un tanto perjudicados los aseguradores.

Entre el sistema de seguro absoluto e incondicional, pero con acción directa de la víctima contra el asegurador y la total libertad contractual sobre el seguro con la posibilidad de restarle eficacia, por cuanto la víctima quedaba a las resultas de las excepciones o cláusulas restrictivas impuestas por el asegurador, los redactores de Bruselas prefirieron optar por reglamentar y limitar las defensas permitidas al asegurador.

d) CONVENIO DE ROMA DE 1952.- El texto de Roma de 1933 fue sometido a revisión por el Comité Jurídico de la OACI, el que a través del proyecto de Taormina continuó las liberaciones de Montreal (1950) y en México (1951) para someterlas a la Conferencia Diplomática de Roma (1952).

Se trató en esta Conferencia las cuestiones de obligatoriedad, o posibilidad del seguro, la aceptación por los estados del asegurador, la documentación de a bordo, las excepciones oponibles, la prudencia en relación con la posibilidad de la acción directa de la víctima contra el asegurador, la moneda aplicable a los pagos, los casos de responsabilidad ilimitadas, las formas admisibles de garantía (además del seguro), la aceptación por los estados de la

elección hecha por el transportista, la jurisdicción aplicable a los posibles litigios, o el privilegio en beneficio de la víctima sobre la indemnización del seguro, son entre otros, los problemas importantes que a lo largo de los proyectos y deliberaciones fueron tratados.

Hay que concluir como resumen que, a pesar de las pocas ratificaciones del Convenio de 1952, debido en gran parte a la oposición de Estados Unidos de Norteamérica y las críticas inglesas muy apegadas a los aseguradores, este segundo texto de Roma constituye un adelanto en la regulación de la responsabilidad y puede ser un buen punto de arranque para nuevos acuerdos.(6)

III.3.- NOCION GENERAL DE SEGURO AERONAUTICO.- Los legisladores del Derecho Aeronáutico han prestado poca atención al tema de los seguros, lo cual se puede constatar en la reducida cantidad de textos referidos al mismo; sin embargo, el seguro reviste gran importancia en materia aeronáutica, ya que en el terreno práctico es el único medio realmente eficaz para cubrir los riesgos de la navegación aérea.

Su finalidad consiste en distribuir entre la colectividad los daños sufridos por algunos de sus miembros, de manera de impedir que los perjuicios sean abrumadores para los damnificados.

Tiene una función realmente importante, por la calidad y características del riesgo especial denominado aeronáutico,

(6) TAPIA SALINAS LUIS, CURSO DE DERECHO AERONAUTICO, ED. BOSCH 1984 ESPANA, PG. 474

pues constituye el hecho distintivo de esta especie de seguros del campo general de la institución, es decir, que el seguro de aviación es una especie dentro del género, pero por las características especiales que posee, el medio en que se desenvuelven los riesgos, la cobertura que poseen, las relaciones que origina al margen de las comunes, se hace objeto de estudio exclusivamente del Derecho Aeronáutico, aunque con las consideraciones de que tiene una estrecha relación con el Derecho de Seguros.

Procuramos, pues, dar una noción que nos sirva para caracterizar el seguro de aviación. Blum en su estudio acerca del seguro de aviación señalaba: 'El seguro de aviación es el referido a las aeronaves y sus accesorios, así como a las personas y cosas transportadas por ellas, y también a personas y cosas que no se hallan en la aeronave'.(7)

Lemoine por su parte sostenía: 'La denominación de seguros aeronáuticos debería reservarse para el conjunto de los que cubren riesgos aeronáuticos, ya que interesan habitualmente a aseguradores o grupos de aseguradores especializados y tienen un mercado y técnicas diferentes '(8). Es una definición interesante, especialmente porque señala la existencia de una técnica especial, pero sólo le da importancia a la empresa, que si bien es un elemento técnico fundamental en el seguro como parte, no es el único elemento técnico del seguro aeronáutico.

La Golf expresaba a su turno ' El seguro aeronáutico tiene

(7) VIDELA ESCALADA, DERECHO AERONAUTICO ED. ZAVALIA 1976 TOMO II VOL. B, PG. 830

(8) VER CITA ANTERIOR PG. 833

la finalidad de garantizar a cualquiera que utiliza una nave, transportistas, cargadores, pasajeros, la posibilidad de protegerse contra los peligros inherentes a la navegación aérea y los riesgos que originan´.(9)

Este concepto excluye los seguros de responsabilidad.

Tapia Salinas afirmaba finalmente: 'Son seguros aeronáuticos los destinados a cubrir todos y cualquiera de los riesgos emergentes de la aeronavegación'.

Consideramos que esta última definición es la correcta, pues a pesar de su brevedad abarca todos los seguros que comprende esta especie, es decir, el seguro de daños y de responsabilidad civil.

Nuestro Código Aeronáutico da una definición indirecta del seguro aeronáutico, al establecer en su artículo 240: 'El explotador está obligado a contratar seguros hasta los límites de responsabilidad establecidos en este Código, por daños a las personas y bienes transportados y a terceros en la superficie.

Los seguros deben cubrir también al personal que ejerce funciones a bordo de las aeronaves, ya sea habitual u ocasionalmente, contra todo accidente susceptible de producirse en cumplimiento de tales funciones o servicios, conforme a las leyes vigentes'.

En este punto reiteramos la sinonimia conceptual entre el contrato de seguro aeronáutico y el seguro aeronáutico, pues en definitiva el primero es la concreción legal del segundo y

(9) VER CITA ANTERIOR PG. 834

no se realiza sin tomar en cuenta los elementos de la técnica especial del seguro de aviación; por eso insistimos al señalar que el estudio de los elementos del contrato de seguro aeronáutico implica el de los elementos del seguro, y que tanto en uno y otro son de carácter técnico, sin perjuicio del concepto en sentido estricto de técnica especial del seguro de aviación, que comprende los estudios estadísticos, tasación de las aeronaves, riesgos, etc.

Con esta aclaración empezamos a estudiar la naturaleza de los seguros aeronáuticos.

#### III.4.- NATURALEZA DE LOS SEGUROS AERONAUTICOS.-

A) RASGOS COMUNES CON OTRAS ESPECIES DE SEGUROS.- Afirmada la calidad de especie dentro de un género mayor que revisten los seguros aeronáuticos, estimamos señalar, en primer término, los rasgos comunes que permiten comprobar la razón de este aserto. Para tal cometido, es necesario tomar elementos de índole jurídica y técnica, sin excluir los de carácter económico.

La primera exigencia radica en la necesidad de recurrir a las estadísticas; ellas nos permiten justificar la existencia del seguro aeronáutico en relación a las probabilidades de que los riesgos que se cubren queden concretados en siniestros. Este carácter se da en todos los seguros.

Por otro lado, todos los seguros requieren de una empresa aseguradora y un asegurado, cubren un riesgo, ya sea de daños o de personas, e indemnizan los daños ocasionados por los

siniestros, es decir, que la indemnización no se halla al margen del seguro aeronáutico. Todos los seguros, incluyendo el de aviación, se celebran con un contrato, que es la póliza, en la cual se fija la prima que se debe pagar, y también existe un interés asegurable.

El contrato de seguro aeronáutico es consensual, oneroso, bona fide, bilateral, etc.; es decir que el seguro aeronáutico tiene todos los elementos genéricos y específicos de los seguros.

Merece ser mencionada la similitud que algunos autores otorgan a este seguro con el de navegación marítima. Debemos señalar que si bien existe similitud no hay identidad, pues ambas actividades se realizan en medios distintos (10), incluso la evolución de una y otra actividad han sido diferentes: mientras la navegación marítima evoluciono lentamente, la aeronavegación lo hizo vertiginosamente. Por otro lado, la obligatoriedad en el seguro aeronáutico es rasgo específico del mismo. Algunos empero, tratan de asemejarlo al seguro social por el carácter obligatorio del mismo, pero sucede que sus diferencias son netas porque el seguro social sólo abarca a las personas y el seguro de aviación a las personas y a sus bienes.

B) CARACTERES PROPIOS DE LOS SEGUROS AERONAUTICOS.- La especialidad de estos seguros aeronáuticos resalta más en su aspecto técnico que en el jurídico, una vez que el primero dará la distinción a los elementos que se han de consignar

en los contratos. Estos seguros deben ajustarse a los hechos técnicos que han de dar lineamientos técnicos a la regulación destinada a regirla.

Primero debemos destacar las causas que originan los daños cubiertos por los seguros aeronáuticos; éstos pueden provenir del material de vuelo, de la infraestructura, del personal aeronáutico o de circunstancias externas a la actividad misma, pero siempre deben afectar el funcionamiento normal de la navegación aérea. Cuando el seguro cubre un daño emergente de cualquiera de estas causas, el seguro entra en la categoría aeronáutica.

Por otro lado, el interés asegurable debe ser un derecho o bien relacionado directa o indirectamente con la actividad aeronáutica.

Gay Montella señala que, desde el punto de vista jurídico, la diferencia hay que buscarla en el objeto y causa de los contratos (11): el objeto, como en todo seguro, es la cantidad de dinero que cubre un determinado riesgo, y la causa, el fin que se persigue, la indemnización.

El riesgo, entonces, en el seguro aeronáutico, es el proveniente de la actividad aeronáutica.

Otros elementos distintivos del seguro de aviación son la magnitud económica de los daños cubiertos y la acumulación y concentración del riesgo.

El elevado costo de las aeronaves, su amplia capacidad de transporte y el valor de las mercancías transportadas, como el

(11) TAPIA SALINAS LUIS, REGIMEN JURIDICO DEL SEGURO AERONAUTICO PG.313  
REVISTA DE DERECHO AERONAUTICO DE LA UNIVERSIDAD DE MORON

monto de la indemnización que origina los daños a terceros en la superficie, nos indican la magnitud económica que deben cubrir estos seguros.

Por otra parte, en el seguro aeronáutico se acumulan riesgos de naturaleza distinta, como por ejemplo daños a personas y bienes que originan la responsabilidad del explotador que debe ser asegurada y daños que sufre el patrimonio del propio explotador, y ambos pueden llegar a exceder de la capacidad patrimonial del asegurador, además en un solo siniestro puede llegar a concentrarse una serie de daños.

Aclaremos mayormente los caracteres propios del seguro aeronáutico con la exposición de los elementos fundamentales del seguro aeronáutico.

#### C) ELEMENTOS FUNDAMENTALES DEL SEGURO AERONAUTICO.-

1) EL RIESGO AERONAUTICO.- En sentido general, puede definirse el riesgo como el acontecimiento futuro e incierto tenido en mira por las partes en un contrato de seguro y cuya producción hace nacer, por consiguiente, las obligaciones a cargo del asegurador.

El riesgo aeronáutico es el derivado específicamente de la actividad aeronáutica y presenta notas que los diferencian de otros.

El seguro aeronáutico, en definitiva, difiere de los demás, por el riesgo cubierto, aunque Simone considera que, en la práctica aseguradora, las coberturas de los seguros aeronáuticos van más allá del riesgo específico, ya que

comprenden una pluralidad de riesgos, supuesto que Simone considera totalmente alejado del riesgo llamado riesgo propio de la aeronavegación; sin embargo, los casos que indica no están alejados de la actividad aeronáutica.

Los autores de la materia formularon conceptos de riesgo aeronáutico; por ejemplo, Lena Paz y Delascio lo definen como: 'El peligro que corren las personas y las cosas como consecuencia de un acontecimiento posible e incierto, independiente de la voluntad de las partes y derivado del hecho técnico de la actividad aérea'.(12)

Lemoine sostiene: 'Son riesgos aeronáuticos los provenientes de la utilización y ella debe entenderse en el sentido de empleo de la máquina conforme a su destino, es decir, para elevarse y mantenerse en el aire, de modo que la sustentación es esencial para caracterizar este riesgo' (13).

El concepto que consideramos preciso es el de Folchi y Cosentino, que dice: 'El riesgo aeronáutico es el acontecimiento incierto, individualizado y previsto en el contrato de seguro que deriva del empleo de la aeronave en actividades específicas aeronáuticas, y que origina el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el asegurador'.(14).

El riesgo aeronáutico es complejo; en él se integran elementos generales y específicos. En este riesgo quedan comprendidos daños por incendios, pérdida, etc. Pero deben estar relacionados específicamente con la aeronavegación,

(12), (13), (14) VIDELA ESCALADA; MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO ED. ZAVALIA 1976, PGS 734 - 752

como el movimiento de la aeronave por su propia fuerza. No debemos olvidar a los planeadores que son remolcados por los aviones tanto en tierra como en vuelo. Estos riesgos deben estar relacionados con todos los aspectos de la circulación aérea, pues por lo general los daños en tierra dan origen al seguro de casco y otros daños al seguro de responsabilidad.

Dentro de este marco, podemos clasificar a los riesgos de acuerdo a varios criterios por la función de la aeronave o por las consecuencias de los daños.

Estamos de acuerdo con la última, pues los riesgos serían variados y su regulación imposible; en cambio, clasificar a los seguros aeronáuticos por el daño que originan, facilita una sistematización. No debe olvidarse tampoco que el seguro aeronáutico concentra varios seguros; por ejemplo, los seguros de personas, bienes, etc.

El riesgo aeronáutico, al igual que su derecho, es dinámico, por lo que su tasación es variante. Permanentemente aparecen nuevos tipos de aeronaves, que ofrecen mayor seguridad y poseen más capacidad, lo que obliga a realizar nuevas tasaciones. Además, varía la capacidad de distribución de los riesgos: una aeronave con mayor bodega de carga y pasajeros elimina a otras aeronaves de su funcionamiento, y los daños que ocasionarían serían de mayores consecuencias económicas. Esto implica que las regulaciones sean elásticas y abiertas al reglamentarismo.

La concentración de los riesgos aeronáuticos es un rasgo

importante, pues este determina la acumulación de las indemnizaciones; de efectivizarse el siniestro, los daños serían de importancia y variados, lo que hace que los resultados de las pólizas sean inciertas. La dispersión también es otro rasgo importante en los otros seguros; en cambio, en el seguro aeronáutico ocurre lo inverso, pues afecta a una serie de personas, bienes, etc., lo que justifica con mayor razón la existencia de pools en el seguro aeronáutico para ser posible que los riesgos sean cubiertos y las primas fijadas.

En cuanto al interés asegurable en materia aeronáutica, podemos sostener que cualquiera que se halle vinculado con el riesgo aeronáutico puede ser asegurado.

2) LA OBLIGATORIEDAD DE LOS SEGUROS AERONAUTICOS.- La obligatoriedad del seguro aeronáutico ha sido discutida desde muchos puntos de vista. Se señala que lo que impulsa a la obligatoriedad de este seguro tiende a la distribución del riesgo para que las consecuencias no resulten abrumadoras para un solo sujeto, pues amplía el campo del seguro, impone la exigencia de contratar mayor número de pólizas, aumenta el mayor número de casos comprendidos y facilita la constitución de empresas o agrupamientos empresariales, con la consecuente mayor repartición de las consecuencias de los hechos dañosos; también facilita el cumplimiento de las indemnizaciones. Por otro lado, se señala que la importancia social que reviste la actividad aeronáutica justifica su obligatoriedad,

especialmente en lo que se refiere a la responsabilidad que origina; además, no es solo nacional, sino también internacional, una vez que el daño se puede dar en uno u otro Estado. Demás esta añadir el papel que juega la obligatoriedad en los daños que se pueden ocasionar a terceros en la superficie.

Pero una nota puntual que debe consignarse, radica en que el seguro aeronáutico basa su obligatoriedad en su calidad de garantía de las víctimas de que el explotador cumpliera con la obligación emergente de la responsabilidad aeronáutica. El carácter de obligatoriedad, por tanto, debe ser inherente a los seguros que cubren riesgos que revisten mayor carácter social. Por eso son obligatorios los seguros que se refieren a las personas y sus bienes, no tanto así el seguro de casco, en que el explotador puede o no asegurar el casco de la aeronave, debido a que protege con este seguro un bien individual.

Otro aspecto que debemos remarcar está en la discusión respecto a la obligatoriedad de seguro sobre pasajeros. En el Congreso de Lyon de 1925, Roubier señalaba que este seguro era innecesario, pues encarecía el costo de los billetes, una vez que este transporte es de por sí costoso; sin embargo, dada la utilización masiva de las aeronaves como medio de transporte, el costo adicional del transporte por pasajero es ínfima.

También se apuntaba que el Estado no podía inmiscuirse en un

contrato privado, pero no hay una verdadera intromisión del Estado en las relaciones particulares; este solamente lo hace en la medida del interés social.

Ripert por su parte sostenía que es necesaria la obligatoriedad del seguro de pasajeros y equipajes como contrapartida de la limitación de la responsabilidad que favorece al explotador, que de todas maneras es responsable del daño causado.

Otro punto dentro de la obligatoriedad del seguro aeronáutico está finalmente en que la acción de responsabilidad de los damnificados recae directamente sobre los aseguradores, cosa que favorece a los explotadores, porque garantiza el cumplimiento de la obligación.

3) PRIMA DEL SEGURO AERONAUTICO.- Cómo se sabe, jurídicamente, la prima es una contraprestación a cargo del asegurado. La prima a menudo se presenta como un porcentaje (por ciento o por mil) aplicado al valor del bien asegurado. El precio de la prima debe ser mayor al valor puro del riesgo asegurado. El asegurador tiene que transferir el precio del seguro, sus costos de producción y administración, más una utilidad que espera obtener por la explotación del negocio. Entonces, en el seguro aeronáutico, las primas de los seguros se otorgarán en lo que se refiere al seguro de responsabilidad en relación al límite de responsabilidad, más el costo de producción y administración y la utilidad que pretende el asegurador; lo propio ocurrirá con el seguro de

casco, haciendo las diferencias de si es seguro parcial o total. Sin embargo, para evaluar y posteriormente cotizar un riesgo de este ramo, es necesario reunir el mayor número de datos posibles, y así aquilatar los aspectos favorables y desfavorables que presente, con el objeto de que la cuota y condiciones del seguro se ajusten estrictamente a las características del riesgo.

Los factores de evaluación se agrupan en tres:

a) Factores Morales.- Se da este nombre a todo aquello que está referido con el asegurado, a saber: nombre, ocupación, solvencia económica, reputabilidad, etc., como así también a los aspectos generales acerca de la aeronave que puede tener relación con el objeto de uso que tiene o tendría la aeronave, motivo del seguro.

Así mismo, se incluyen aspectos generales que guardan relación con el piloto u operador de la aeronave, como son su experiencia, las prácticas de entrenamiento, record de accidentes, etc. La manera de seleccionar, entrenar y utilizar, que realice el asegurado de los operadores de la aeronave, también interesa para efectos evaluatorios de la prima del seguro que cobrará la compañía de seguros.

b) Factores Mecánicos.- Se incluyen en esa categoría los aspectos relacionados directamente con la aeronave, su funcionamiento y su operación y todas aquellas condiciones especiales de la aeronave que pueden significar aumento de riesgo o de mayores probabilidades de sufrir accidentes,

elementos que serán señalados en la exposición del seguro de casco.

c) Factores Operacionales.- En primer término está el factor piloto en la determinación de la tasa o prima cobrable por el seguro. No es fácil decidir los recargos por piloto en cada caso, pero sí se pueden establecer condiciones óptimas para el seguro mínimo y luego graduar los recargos mayores, a medida que las condiciones de algún piloto se alejen de las condiciones óptimas establecidas.

Un piloto con mayor número de horas de vuelo tiene mayor experiencia, sin embargo, es difícil asegurar que este dotado de mayor seguridad. Sucede que pilotos con más de diez mil horas de vuelo son más confiados y por tanto más propensos a accidentes.

Un segundo factor operacional es el relacionado con el ámbito geográfico en que la aeronave operará.

También se deben tomar en cuenta los itinerarios, es decir, si el vuelo está sujeto a escalas; porque a mayores escalas, mayor es el número de aterrizajes y despegues, y por tanto, las posibilidades de riesgo aumentan.

Cálculo práctico del primaje.- Los factores anteriormente señalados ayudan a determinar la prima del seguro aeronáutico. Por lo general, se toma como base el valor actual de la aeronave, que puede estar sujeto a variaciones, por los factores antes mencionados. En la práctica se recurre al cálculo realizado sobre la base de estadísticas de

riesgos, y sobre este cálculo la compañía aseguradora incrementa esos porcentajes en función de la apreciación que tenga el riesgo asumido.

Cabe aclarar que los factores morales, mecánicos y operacionales se toman en cuenta tanto para el seguro de casco como para el seguro de responsabilidad.

III.5.- EL CONTRATO DE SEGURO AERONAUTICO.- De acuerdo al ámbito asignado al seguro aeronáutico, este contrato puede ser definido como el acuerdo de voluntades en virtud del cual una parte, el asegurador, se obliga a indemnizar a otra persona, asegurado o beneficiario, por los riesgos de la aeronavegación mediante el pago de un premio.

Como se trata de una especie dentro del género de contratos de seguro, reviste los mismos caracteres de éste; por consiguiente, consensual, bilateral, oneroso, aleatorio o de previsión, de ejecución continuada y comercial.

También en sus efectos el contrato de seguro aeronáutico se ajusta a las normas de los contratos del género. No obstante, consideramos atinado formular algún breve comentario que contribuya a aclarar los lineamientos fundamentales de su régimen.

En materia de interpretación, se ha aplicado una regla básica en los contratos formados por adhesión y se ha dicho que el texto ambiguo debe entenderse en favor del asegurado, así como también las exigencias de prueba han sido reiteradamente impuestas en contra del asegurador.

Para tener los derechos emergentes de la póliza, el asegurado debe cumplir con sus propias obligaciones, que son iguales a los de cualquier contrato de seguro; por ejemplo, formular declaraciones exactas, informar del siniestro, etc.

Un elemento fundamental es la subrogación de los derechos del asegurado por parte del asegurador.

Una causal que exime al asegurador es que el hecho generador del siniestro no estaba comprendido en la póliza.

III.6.- CLASIFICACION DEL SEGURO AERONAUTICO.- En el ámbito del seguro cómo en cualquier otro, las clasificaciones de las distintas figuras no siempre son cabales. En el seguro aeronáutico, el riesgo que es su figura distintiva, debería ayudarnos a clasificar a este seguro, pero no es así porque existen clasificaciones bipartitas, tripartitas y cuatripartitas.

CLASIFICACION BIPARTITA.- Distingue los seguros de cosas y de personas. Según esta clasificación, en los seguros de personas se encuentran los de vida y de accidentes, y en el seguro de cosas, los bienes sujetos a riesgos contratados por el expedidor, los de casco y los de responsabilidad subdivididos a su vez según se contemplen daños al personal, los pasajeros, los expedidores de mercancía y los terceros en la superficie.

Otra clasificación bipartita señala que el seguro aeronáutico se divide en seguro de daños y responsabilidad. El primero comprende los daños a aeronaves, personas y pasajeros, y el

segundo, comprende la cobertura de las correspondientes obligaciones resarcitorias.

También debemos señalar otra clasificación, que distingue al seguro aeronáutico en seguro de daños corporales y los referidos a los daños materiales, los primeros cubren la vida y la integridad física, o sea se refieren a la muerte o lesiones del asegurado, mientras que los últimos comprenden los seguros de casco y de cosas transportadas y, lógicamente, cada una de estas categorías admite ser subdividida según el hecho generador del daño.

Finalmente debemos hacer referencia a la clasificación con la que estamos de acuerdo y que distingue al seguro aeronáutico por su rasgo específico: la obligatoriedad, según esta clasificación el seguro de aviación se divide en seguro obligatorio, por un lado y por otro en seguro no obligatorio; los seguros aeronáuticos obligatorios son los seguros de responsabilidad porque cubren los daños que se causan a terceros en sus bienes o en sus personas y que generan la obligación de indemnizar.

Los seguros aeronáuticos no obligatorios en cambio son los que protegen el interés del propietario, y no generan la obligación de indemnizar a terceros, no son obligatorios porque sólo interesa al propietario del bien protegerlo o no de algún riesgo, la cobertura del seguro aeronáutico no obligatorio no contempla los daños que generan responsabilidad; así por ejemplo tenemos al seguro de casco,

este seguro aeronáutico cubre a la aeronave misma, y su aseguramiento beneficia sólo al propietario de ella. Esta última clasificación admite al interior de ella subdivisiones que mostramos a continuación:

#### SEGUROS AERONAUTICOS

##### SEGUROS AERONAUTICOS OBLIGATORIOS.

- SEGUROS DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A PASAJEROS

A) Muerte.

B) Incapacidad Total y Parcial permanente.

C) Incapacidad Temporal Parcial.

D) Incapacidad temporal Total.

- SEGURO DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TRIPULANTES.

A) Muerte.

B) Incapacidad Parcial y Total Permanente.

C) Incapacidad Temporal Total.

D) Incapacidad Temporal Parcial.

- SEGURO DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A EQUIPAJES Y MERCANCIAS.

A) Pérdida.

B) Destrucción.

C) Retraso.

D) Avería o Echazón.

- RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE.

A) Muerte.

B) Invalidéz Total y Parcial Temporal o Permanente.

C) Daños a la propiedad ajena (se cubren todos los daños).

- RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE AEREO.

A) Cubre los daños ocasionados a la otra aeronave.

B) Cubre los daños ocasionados a pasajeros.

C) Cubre los daños ocasionados a tripulantes.

D) Cubre los daños ocasionados a Carga y Equipaje.

E) Cubre los daños ocasionados a Terceros en la Superficie.

SEGUROS AERONAUTICOS NO OBLIGATORIOS.-

SEGURO DE CASCO.

Cubre el casco de la aeronave contra todo riesgo de pérdida y/o daño físico ocasionado en vuelo, tierra, daños de ingestion, daños en despegue y carreteo, incluyendo vuelos de instrucción, inspección, acrobacia, vuelos de reconocimiento, enseñanza y en otro tipo de vuelos.

SEGURO DE PERDIDA DE LICENCIA.

Cubre la suspensión temporal y definitiva de la pérdida de licencia para volar.

SEGURO DE PERDIDA DE BENEFICIO.-

Cubre La pérdida de beneficios del asegurado a causa de los daños en las aeronaves.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD DE PRODUCTOS.-

Cubre los daños ocasionados por deficiencias de un producto utilizado en la reparación de una aeronave.

SEGURO POR PERDIDA DE COMBUSTIBLE.-

Cubre la pérdida de combustible.

Al margen de los seguros mencionados en el cuadro anterior, existen tres figuras de daños que podrían dar origen a otros

seguros aeronáuticos, en primer lugar tenemos el retraso que si bién es aceptado como daño, su indemnización corre directamente a cargo del explotador y no de las compañías aseguradoras, lo propio ocurre con la denegatoria de embarque de un pasajero con su reserva confirmada y la no presentación del pasajero a tiempo del embarque, ambas situaciones generan daños, la primera situación es aceptada como daños que generan responsabilidad voluntaria, en cuanto a lo segunda los autores señalan la necesidad de imponerla también al pasajero que no se presenta al embarque, debido a que ocasiona al explotador un perjuicio económico.

CLASIFICACION TRIPARTITA.- Probablemente, es la clasificación clásica. A pesar de la inexactitud de la clasificación que este seguro tiene, es apoyada por muchos autores y objetada por otros; sin embargo, en la práctica parece ser correcta.

Esta división admite los seguros de personas, cosas y responsabilidad. Videla Escalada partidario de esta clasificación, señala que si bién en última instancia los seguros de personas y cosas se trocan en seguros de responsabilidad, el seguro se funda en la intención de indemnizar. Esta situación empero, no cambia la calidad de seguros de personas o de diversos daños sobre las cosas. En esta división los seguros de personas incluyen a pasajeros y tripulantes; los seguros de cosas comprenden el seguro de casco y cosas transportadas (equipaje y mercancía).

Continúa este autor señalando que los seguros de cosas y

personas son fáciles de confundir con los de responsabilidad, pero hay entre unos y otros elementos que nos permiten distinguirlos. Los seguros de personas no cubren obligaciones resarcitorias de los transportistas o explotadores de las aeronaves, sino que las sumas fijadas corresponden a la producción del riesgo previsto, sin que tengan en cuenta si los perjuicios se han originado por algún hecho que engendra responsabilidad a cargo del transportista o explotador.

Los distinguimos al final por la causa que los mueve: en los de personas se procura un daño por el beneficiario de la póliza, y en los de responsabilidad se persigue la cobertura de las obligaciones resarcitorias que caen sobre el explotador. Los seguros de responsabilidad comprenden todos los destinados a la cobertura de las obligaciones de aquellos a indemnizar daños causados por la operación de aparatos o la prestación de servicios aéreos comerciales.

Estas indemnizaciones se deben a daños sufridos por personas a bordo de las aeronaves, por los equipajes y mercancías transportadas, por los terceros en la superficie en sus personas y en sus bienes y por perjuicios ocasionados por abordaje aéreo.

La división tripartita en la siguiente tesis será adoptada sólo con carácter de exposición.

SEGURO AERONAUTICO DE COSAS.- Como dijimos anteriormente, de acuerdo a esta clasificación, el seguro de cosas comprende el seguro de Casco y el Seguro de Equipajes y Mercancías.

SEGURO DE CASCO.- Las aeronaves son objetos complejos, delicados y valiosos, sujetas por lo tanto a riesgos variados, lo que explica la necesidad de asegurarlas, a ello tiende el seguro de casco, que ha sido calificado cómo la manifestación principal de los seguros aeronáuticos (15). Contempla a la aeronave como bien.

En la respectiva póliza se pueden cubrir todos los riesgos o simplemente sólo la pérdida del aparato.

Desde otro punto de vista, se pueden computar los riesgos en tierra o en vuelo, daños por incendio, explosión, destrucción por abordaje o choque, robo, sustracción fraudulenta y en general cualquier deterioro proveniente de accidentes o acontecimientos dañosos.

Pero a cabalidad podemos decir que el seguro de casco es ' El seguro aeronáutico que tiene por objeto garantizar al propietario, operador o utilizador del aparato de pistón, turborreactor, reactor, planeador, helicóptero, por los daños parciales o totales que pueda sufrir el casco del aparato y sus equipos tanto instrumentales como de radio y otros sistemas, contra los riesgos de incendio, explosión, robo, abordaje, daños maliciosos, etc.'

Entendemos por casco a la estructura del avión y sus accesorios, es decir que se asegura a la aeronave en sí.

Las aeronaves que se pueden asegurar, son entonces, aquellas que generalmente permiten la aeronavegación; en este sentido los seguros pueden tomarse para:

a) Aviones pequeños, por lo general monomotores, bimotores, de construcción ligera, mando mecánico, dos o cuatro asientos (plazas), posibilidades limitadas de vuelo;

b) Aviones de porte medio, que pueden ser aparatos de pistón, turbohélice y reactor, entre cinco o quince asientos, con posibilidad de vuelo a grán altura (techo) y largo recorrido (radio de acción);

c) Aviones de grán porte, son aparatos que mayormente usan las líneas aéreas comerciales, están bien equipados, con tres o cuatro motores con capacidad de 360 a 490 pasajeros y una capacidad de 20 a 80 toneladas de carga alcanzando grán altura y grán autonomía.

Dijimos que el seguro aeronáutico cubre los riesgos de la aeronavegación. En cuanto al seguro de casco, una aeronave está en situación de riesgo por el sólo hecho de volar, y por tanto es pasible de sufrir un siniestro parcial y total. El avión puede siniestrarse en vuelo, carreteo y en tierra, de tal manera que el asegurado puede optar por uno, por dos, o por los tres casos, lo cuál se traduce en que las compañías de seguro ofrezcan a sus clientes las siguientes alternativas de cobertura:

a) Seguro para el vuelo, carreteo y en tierra;

b) Seguro para el vuelo y carreteo;

c) Seguro sólo en tierra.

Estas coberturas pueden otorgarse contra todo riesgo sujetas a las exclusiones normales de la póliza o para ciertos

riesgos específicos, que pueden ser los riesgos mencionados en la conceptualización del seguro de casco.

SUMA ASEGURADA O LIMITE DE RESPONSABILIDAD.- En la suma asegurada pueden darse varios componentes:

- a) Por el valor del aparato nuevo (precio de fábrica);
- b) Valor del aparato de segunda mano (valor actual del mercado);
- c) Valor convenido, cuando la compañía aseguradora y el asegurado convienen en asegurar una suma determinada por el aparato. Por lo general se suele poner en el valor asegurable el costo que permita renovar el aparato y a veces un porcentaje por gastos de traslado;
- d) Por el valor de las partes componentes. Se le da un valor a cada componente de la aeronave. Esta forma de suma se da por lo general en aeronaves viejas o en aquellas por sumas muy elevadas.

FORMA DE LA POLIZA DEL SEGURO DE CASCO.- Como sabemos, la póliza es el contrato de seguro y determinará el objeto del seguro, riesgo que se cubre, prima, indemnización, etc., por lo tanto es necesario su estudio.

Esta póliza, como todo seguro, indicará el riesgo que cubre, obviamente de casco e indicará si es parcial, es decir si cubre algunos componentes del avión, o su totalidad, en cuyo caso es seguro total, así como la cobertura abarca los riesgos en vuelo, carreteo y tierra, vuelo y carreteo, ó sólo en tierra.

LIMITE GEOGRAFICO.- También determinará el límite geográfico en que el seguro cubre el riesgo. Por lo general en aeronaves pequeñas, el ámbito es nacional o se circunscribe a una región. Tanto en aeronaves grandes como medianas, el seguro en términos geográficos suele ser de cobertura mundial.

TIPO Y USO DE LA AERONAVE.- Se debe individualizar perfectamente a la aeronave y el uso o destino que se le ha de dar, pues de estos factores depende la cotización de la prima. No es lo mismo asegurar una aeronave pequeña que una grande, ni un avión de uso comercial, ya que la pequeña opera su seguro en un medio geográfico más restringido que la grande. En su caso un avión de salvamento correrá riesgos distintos a otro que se dedique a la fumigación. por este motivo es necesario individualizar perfectamente a la aeronave asegurada.

FRANQUICIAS O DEDUCIBLES.- Para motivar a los pilotos y explotadores al cuidado de los aparatos, el asegurado siempre tiene que asumir una franquicia en caso de siniestro en casco. Las franquicias normalmente son del orden del 1% de la suma asegurada para los riesgos de vuelo y de carreteo, y de un importe fijo (alrededor del 2%) para los riesgos en tierra. Se entiende por franquicia deducible la suma que reduce la responsabilidad del asegurador.

EXCLUSIONES.- La póliza debe excluir claramente los daños que no cubre, por lo general no se cubren daños por dolo del propietario, vicio propio de la aeronave, guerra, invasión,

actos de enemigos extranjeros, huelgas, motines, actos maliciosos o sabotaje, daños nucleares, nacionalización, secuestro, o ejercicio mal intencionado de la aeronave por tripulación ajena al asegurado, aunque estos últimos pueden ser cubiertos pagando una prima mayor, excepto el caso de dolo.

DETERMINACION DE LA PRIMA DE CASCO.- La prima del seguro de casco se determina despues de haber efectuado el estudio del riesgo, sin olvidar las deducibles. Se debe multiplicar la tasa por la suma asegurada del aparato. En el deducible se efectúa un máximo del 2,50% sobre el total del aparato, cuando se trata de vuelo o carreteo, y en tierra o anclada, una determinada suma de dinero.

Existe una fórmula especial para la determinación de la prima de casco. Se dividen las primas en dos partes, 50% para el riesgo de pérdida total y 50% para el riesgo de pérdida parcial. Para la prima de pérdida parcial se calcula sobre el valor del aparato nuevo.

La prima por lo general, debe tener un carácter anual, y si el plazo de cobertura fenece mientras la aeronave esta en vuelo, se extendera hasta que el vuelo concluya.

LOS SEGUROS DE CASCO DE AVIONES DE FUMIGACION, HELICOPTEROS Y PLANEADORES.- Los aviones de fumigación son aparatos por lo general, pequeños, pero con una serie de características diferentes, equipos especiales; son más maniobrables. En ellos es necesario saber el ámbito geográfico de operación,

pues las corrientes de aire afectan el riesgo, los pilotos deben ser tomados en cuenta en lo que se refiere a su experiencia, las exclusiones son las mismas y el valor asegurable siempre es el de fábrica; se aplica la prima anual, pero por lo general es de periodos cortos.

Los planeadores son frágiles, con alto riesgo de daños, tanto en tierra como en aire, y casi siempre la cobertura es total. Tienen las mismas exclusiones que las otras aeronaves.

En cuanto a los helicópteros, su costo es elevado. Trabajan en áreas mas reducidas. Los daños en ellos son mas frecuentes. La cobertura es normal como también las exclusiones. Se debe tomar muy en cuenta el uso, pues por lo general son de rescate, policia y trabajo aéreo en que se prevee el riesgo más o menos posible. Los pilotos deben ser evaluados con un alto nivel técnico y su salud debe ser óptima. Por último en cuanto a los límites geográficos, se deben eliminar el mar, regiones pantanosas, desérticas y de selva virgén.

SEGURO DE CASCO DE FABRICANTES DE AVIONES Y TALLERES DE AVIONES.- El objeto de este seguro es garantizar al fabricante o taller de reparación de un aparato la eventualidad de un daño parcial o total del aparato mientras esté en construcción, reparación, demostración o exposición. Se cubren los riesgos en vuelo y en tierra, vuelos de prueba o demostración, su valor asegurable se determina por su costo en el mercado y la duración o plazo comienza mientras el

aparato se encuentra en el taller de construcción o reparación.

SEGURO DE EQUIPAJE Y MERCANCIAS.- Son los seguros que cubren los riesgos que pueden sufrir por lo general los equipajes y mercancías. Se suelen asegurar a estos elementos contra el daño de pérdidas, destrucción, avería y retraso. Los límites asegurados son establecidos por los convenios salvo declaración expresa del valor y pago de sobreprimas. Generalmente se los incluye en los seguros de responsabilidad. Su concertación no es usual, es decir que rara vez se celebra un contrato de seguro por equipaje y mercancía de manera separada del seguro por responsabilidad.

SEGURO AERONAUTICO DE PERSONAS.- El seguro aeronáutico de personas comprende el seguro de accidentes personales de pilotos y miembros de la tripulación y seguros de accidentes personales de pasajeros, automático o por asiento y seguro de accidentes personales de pasajeros por cupón.

SEGURO DE ACCIDENTES PERSONALES DE PILOTOS Y MIEMBROS DE LA TRIPULACION.- Este seguro cubre los riesgos particulares que la aeronavegación crea para quienes en relación de dependencia participan activamente de ella. Videla Escalada señala que son verdaderos seguros de responsabilidad, pero tienen el carácter obligatorio por la relación laboral entre explotador y tripulante.

COBERTURA.- Las coberturas principales son de muerte y lesiones corporales, estas últimas contemplan la incapacidad

total y parcial permanente, incapacidad temporal parcial, incapacidad total temporal y gastos médicos.

El asegurado es cualquier piloto o miembro de la tripulación, autorizado por el contratante, con la debida licencia y documentación complementaria expedida por las autoridades competentes para conducir el tipo de aeronave en ella indicada. El contratante de la póliza es la empresa aérea que asume todas las responsabilidades que según la póliza le pueden corresponder al asegurado. La cobertura sólo se refiere a los accidentes ocasionados por la actividad aérea o en relación directa con ella.

EXCLUSIONES.- Se excluyen vuelos que realizan marcas extraordinarias de velocidad o vuelos acrobáticos, vuelos realizados al margen de las disposiciones legales o sin autorización reglamentaria, saltos de paracaídas, excepto cuando este se hace para salvar la vida.

SUMA ASEGURADA.- Como en todo seguro de personas, es difícil establecer una cantidad, esta dependerá de los estudios realizados en relación a la persona asegurada. Se tomarán en cuenta elementos como el tipo de licencia, experiencia de vuelo, especialización, salud de la tripulación, etc.

PRIMA.- La prima sera calculada en relación a cada persona, primero, y luego se sumarán a cada concepto para obtener una prima única, o también se podrán establecer primas por cada tripulante.

PLAZO DE SEGURO.- Por lo general, este seguro es anual, pero se puede establecer por periodos o por cada vuelo. Se ha establecido que en estos casos la prima se deduzca en porcentaje de la prima anual por cada periodo de seguro.

SEGUROS DE ACCIDENTES PERSONALES DE PASAJEROS.- Estos seguros cubren los riesgos que ocasionan daños en la integridad física del pasajero, es decir, muerte o lesión corporal. Las lesiones corporales comprenden la incapacidad temporal total, incapacidad parcial y total permanente y gastos médicos.

El asegurado es cualquier pasajero que sea poseedor de un billete de pasaje para el uso de las aeronaves del contrante.

El contratante es la empresa aérea que asume todas las responsabilidades que, según la póliza, asume el transportador, cómo el pago de las primas, declaraciones informaciones, etc.

COBERTURA.- El seguro ampara unicamente las consecuencias de accidentes que sufiere el asegurado y mientras se encuentre a bordo de la aeronave o en situaciones que tengan relación directa con el transporte aéreo. Es muy corriente cubrir además, los riesgos en tierra durante escalas intermedias o en relación con la utilización del avión, así como aterrizajes forzosos.

Las líneas aéreas suelen cubrir los riesgos señalados con otros medios de transporte de sustitución, pero siempre que

formen parte del transporte.

SUMAS ASEGURADAS.- Se debe fijar el límite prudencial para el caso de muerte o de invalidez permanente del pasajero. A veces se fija un límite prudencial para el caso de muerte o de invalidez permanente del pasajero. Otras se fija un límite en la suma asegurada por el valor global del aparato.

La tarificación puede establecerse sobre una base anual o prima ajustada de acuerdo al movimiento de pasajeros.

RESPONSABILIDAD CIVIL FRENTE A TERCEROS.- Al margen de lo ya expresado sobre esta modalidad, podemos indicar que en este caso se cubren dos tipos de riesgos: los riesgos que ocasionan daños a las personas y a los bienes.

Los primeros cubrirán los daños corporales o muerte a personas. Bajo esta cobertura, la compañía se obliga a todo pago derivado de la responsabilidad civil del asegurado por daños corporales a terceras personas o por su muerte, excluyendo a cualquier pasajero, piloto o miembro de la tripulación de la aeronave. La cobertura también comprende la atención médica y hospitalaria de las personas aseguradas y la pérdida que a éstas sobrevienen por no poder atender en forma anual sus obligaciones profesionales. Estos daños deben ser consecuencia directa y única de un siniestro aéreo.

La prima se establece lógicamente en un porcentaje anual o por diferentes períodos de la suma asegurada, que es la que establece la limitación de las responsabilidades y tomando en cuenta los aspectos indicados en la póliza de casco, y su

cobertura en el ámbito geográfico debe ser mundial; si la aeronave sobrevuela territorio extranjero, por lo general la prima es de un 1.5% al 2.5% del monto asegurado.

Este seguro excluye las aeronaves usadas para actividades ilícitas e igualmente si la aeronave tiene sobrepeso.

Los porcentajes de primas señalados para todas las modalidades de seguros varían de acuerdo al índice de siniestralidad anual a nivel mundial, pudiendo en consecuencia disminuir o aumentar de acuerdo a las estadísticas.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE AEREO.- Este seguro cubre los daños que pudieren ocasionar las colisiones entre aeronaves. Estos daños pueden ser a pasajeros, equipajes y carga, como a terceros en la superficie, tanto a personas como a bienes.

Se rigen por las reglas atinentes a la responsabilidad aeronáutica en general con la distinción de que también cubren los daños que se casionan a las aeronaves afectadas.

SEGURO DE PERDIDA DE BENEFICIOS POR PARALIZACION.- El objeto de este seguro es cubrir la pérdida de beneficios del asegurado a causa de daños en las aeronaves. La pérdida debe ser consecuencia directa de un accidente ocurrido durante el periodo del seguro de casco del avión y encontrarse operando en las coberturas de los riesgos de vuelo y tierra.

OBJETO DEL SEGURO.- Su objeto es amparar aeronaves que sirvan para el transporte remunerado de pasajeros, cargas o correo y

específicamente de compañías aéreas comerciales.

COBERTURAS.- La cobertura de este seguro corresponde al beneficio diario que realiza la empresa asegurada con el tipo de avión cubierto en la póliza. Esta indemnización no debe ser superior a los seis meses (180 días).

Generalmente se excluye la cobertura de pérdida total del aparato. La cobertura debe ser sobre la pérdida parcial.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD POR PERDIDA DE BENEFICIOS.- Estas pérdidas por lo general, son ocasionadas por el retraso de los vuelos y las primas deben estar en relación, también, a la limitación de la responsabilidad por pasajero y por el peso de transporte aéreo. En este caso se incluyen los gastos a los pasajeros como seguro de pérdida de beneficios, gastos de hospedaje y alimentación.

SEGURO DE PERDIDA DE LICENCIA.- Al igual que el seguro de casco, el de la pérdida de licencia, protege directamente al explotador, de los perjuicios que sufren mecánicos y tripulantes que pierden la licencia que les permite ser parte del personal de vuelo.

Los tripulantes de una aeronave se someten a un examen médico que por lo general es anual para verificar si están o no en condiciones físicas que les permitan desempeñar idóneamente funciones aeronáuticas. Si no es así, se les suspende la licencia, y si esta suspensión es definitiva, se opera un cambio brusco en sus ingresos, situación que les ocasiona daños.

Bajo esta cobertura, el tripulante se protege contra la suspensión de la licencia ya sea parcial o definitiva.

**SUMA ASEGURADA.**- Por lo general se asegura el monto equivalente a cuatro o cinco veces el ingreso anual del asegurado, las limitaciones de este seguro estan en función de la edad: el límite máximo para concertar este seguro es de cuarenta años y cubre el riesgo hasta los sesenta años.

Un punto que debe ser señalado respecto de este seguro aeronáutico, relativamente novedoso es el que trata de 'La responsabilidad de la administración pública de los servicios aeroportuarios', tema tratado en las XIII jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronautico, del Espacio y de la Aviación Comercial realizada en España el año 1983. En estas jornadas se presentaron varias ponencias referidas al tema de la responsabilidad de los propietarios y operadores de aeropuertos, sean estos del Estado o particulares.

Se señala que los aeropuertos y sus operadores tienen una función importante en la aeronavegación, pues el aeropuerto es el punto de llegada y partida de un vuelo determinado, y es el operador de un aeropuerto el sujeto llamado a orientar a la tripulación de una aeronave para que puedan aterrizar y despegar; de manera que cuando estas indicaciones no son correctas, o los aeropuertos estan en malas condiciones materiales, se pueden ocasionar accidentes con alcances verdaderamente dañosos para todos los elementos que participan en la actividad aeronáutica, así cómo terceros

en la superficie. Estos daños por tanto, deben ser resarcidos por el responsable de los mismos.

En las Jornadas se pusieron ejemplos como el de la colisión de 5 de marzo de 1973 en la vertical de La Planche (Loire Atlantique) entre un Convair Coronado de la compañía Spantax y un D.C. 9 de Iberia, el abordaje fue ocasionado por la falta de orientación por parte de los operadores del aeropuerto que debían indicar en ambas aeronaves elevar su nivel de vuelo para evitar la colisión, o en su defecto disminuir la altura del mismo; sin embargo, esto no ocurrió, produciéndose el siniestro.

Es evidente entonces la necesidad de instituir la responsabilidad de los operadores de los aeropuertos, Estado o particulares, así como la limitación de la misma, hecho que en términos de seguro aeronáutico, originaría la existencia de un seguro de responsabilidad civil, pero dirigido a cubrir la responsabilidad del propietario u operador del aeropuerto. En este sentido, podemos señalar que hay una existencia efectiva de este seguro que recibe dentro la técnica del seguro la denominación de 'Seguro de Responsabilidad Civil de los Propietarios y Operadores de Aeropuertos'.

Este seguro cubre la responsabilidad civil que puede derivarse contra el asegurado a consecuencia de los riesgos relacionados con la explotación del aeropuerto, es decir, la utilización y mantenimiento del terreno de vuelo, pistas de

aterrizaje y despegues, pistas de accesos y otras de las instalaciones fijas; de los puestos de gasolina, hangares, edificios, aparcamiento de vehículos, de instalaciones de seguridad de vuelo, torre de control; de las instalaciones de radar, estaciones de señalización óptica y radiotelegráficas, etc. Cómo vemos, se pueden cubrir todos los daños generadores de responsabilidad frente a los elementos relacionados con la aeronavegación, así como a los terceros en la superficie. Para la verificación de la prima se debe tomar en cuenta el movimiento de los aviones en aterrizaje y despegue, movimiento de las categorías y derechos pagados por los usuarios.

REASEGURO DE AVIACION.- El reaseguro en el ramo de la aviación juega un papel fundamental en las operaciones de seguro. Debido a la gran concentración de los riesgos, se hace necesario lograr un equilibrio en la limitación y repartición de dichos riesgos. Una vez obtenido este equilibrio, el reaseguro juzga la colocación de los riesgos aceptados para poder soportar las pérdidas que se pueden producir.

Con frecuencia los reaseguros se enfrentan a problemas de capacidad especialmente en los ramos de responsabilidad.

El reaseguro puede ser facultativo u obligatorio.

La cobertura de este seguro incluye todos los riesgos de aviación. En cuanto a las primas, estas se fijan, de la misma manera que en otros ramos, la doctrina habla de que el

reaseguro en materia aeronáutica debería ser obligatorio, pues más de las veces el asegurador no puede cubrir las indemnizaciones a que está obligado.

III.7 TENDENCIA HACIA UNA REGULACION INTERNACIONAL.- El carácter internacional de la aeronavegación es factor de incidencia para que todos los países se planteen problemas semejantes en materia de seguros aeronáuticos, los cuales también revisten marcado carácter internacional. Tal circunstancia ha motivado que se establezcan relaciones entre los aseguradores y pools de diferentes nacionalidades.

Esta interrelación favorece el avance hacia una regulación internacional codificada de los seguros, pero nada se ha hecho en concreto y sólo existe el propósito de crear una póliza única. Sin embargo, en nuestro trabajo, de acuerdo a las diferentes posiciones de los especialistas, trataremos de lograr una demarcación si no perfecta, por lo menos acertada del seguro aeronáutico, de acuerdo a los principios generales del seguro, con la intención de que al margen de esa tendencia universal, nuestra legislación adelante en materia de seguros aeronáuticos y sirva a nuestra realidad jurídica, para poder llenar ese vacío jurídico existente y contrarrestar de alguna manera esa actitud de espera de los diferentes trabajos que nos propongan los organismos internacionales, que sin duda alguna para plasmar un ordenamiento jurídico dedicado a los seguros recurrirá a la técnica del seguro de aviación que dará pautas de regulación.

# CAPITULO IV

## CAPITULO IV

---

### EL SEGURO AERONAUTICO EN LA ECONOMIA JURIDICA BOLIVIANA

---

Una vez consideradas las categorías correspondientes al Derecho Aeronáutico y a la técnica del seguro como elemento fundamental del Derecho de Seguros, y expuesta con la mayor claridad posible la técnica especial del seguro de aviación, nos corresponde analizar ahora, desde el punto de vista de esta técnica, la legislación nacional referente al seguro aeronáutico.

IV.1.- DECRETO SUPREMO DEL 24 DE OCTUBRE DE 1930 DEL PATRIMONIO NACIONAL DE LA AVIACION BOLIVIANA.- Este Decreto Supremo constituye el antecedente más antiguo de la legislación aeronáutica. Quedó vigente, como se señala en su considerando con carácter transitorio, 'mientras se dicte una ley para el tráfico aéreo', y se la decretó con el fin de resguardar el espacio aéreo, pero sobre todo perseguía reglamentar la situación aduanera: era necesario un régimen que limitara el movimiento de aeronaves, estableciendo situaciones de permisión excepcional de aterrizaje de aeronaves extranjeras en el territorio nacional.

El Decreto Supremo consta de dieciocho artículos y regula más que todo lo referente a la soberanía nacional y la matriculación de las aeronaves.

En cuanto al respecto que nos interesa, es decir, el seguro aeronáutico, no se encuentra ninguna norma referente a él; sin embargo, hay normas que se ocupan de manera indirecta de los daños emergentes de la aeronavegación y la responsabilidad consiguiente.

El artículo 3ro. (inciso a) señala: 'Todos los propietarios o personas que tengan sus aviones con la matrícula nacional, están en la obligación de dar parte al Ministerio de Fomento y Comunicación en caso de accidentes o daños graves sufridos por aviones en vuelo, aterrizajes, etc., para evitar peligros, tanto en la vida de pasajeros como para resguardar las poblaciones'.

Aunque no se hace referencia a la responsabilidad de los daños aéreos, se nota que el explotador tenía la obligación de comunicar sobre ellos para evitar consecuencias negativas mayores, tanto a pasajeros como a terceros en la superficie, aunque a éstos se les da el denominativo de poblaciones.

El daño, como ya sabemos, es parte del seguro, pues su fin es indemnizarlo si aquél ocurre. Se trata, pues, de una norma con carácter de seguridad.

El inciso b) del mismo artículo dice: 'Para obtener nueva matrícula, los propietarios o empresas de aviación presentarán al Ministerio de Fomento y Comunicaciones, para su aprobación certificados expedidos por personal técnico, por los que se compruebe plenamente que los arreglos efectuados dan la garantía plena aerodinámicamente para la seguridad de vuelo.

En el inciso a), el Ministerio de Fomento y Comunicaciones puede retener o anular la matrícula nacional'.

Este inciso sujeta el no acaecimiento de un infortunio aeronáutico al perfecto funcionamiento de las aeronaves, sin tomar en cuenta que el riesgo de que suceda un daño aeronáutico está sujeto a muchas causas que escapan a la observancia del tráfico aéreo, como por ejemplo las condiciones meteorológicas, fallas humanas, fallas mecánicas, o cualquier otra circunstancia, pues sabemos que el riesgo es imprevisible e incierto.

Por otro lado, el artículo 9 prescribe: 'En toda aeronave que al entrar o salir del país se vea obligada a efectuar un aterrizaje o acuatizaje forzoso fuera de los aeródromos aduaneros o lugares de aterrizaje o acuatizaje forzoso, que se hayan indicado, el piloto y tripulante serán responsables de toda salida de personal, carga, correspondencia, documentos y accesorios de la nave'.

En este artículo vemos nuevamente que no se da preeminencia al daño que se ha evitado al realizar un aterrizaje forzoso, sino al peligro de transgredir las leyes aduaneras, haciendo responsables a pilotos y tripulantes.

El artículo 10 señala: 'Ninguna nave podrá volar sobre ciudades y aglomeraciones importantes, a una altura inferior a la que permite, en caso de falla del motor, alcanzar un lugar favorable para el aterrizaje o acuatizaje'.

'Esta igualmente prohibida a las aeronaves ejecutar acrobacia

sobre ciudades o aglomeraciones de edificios, como también volar a baja altura sobre todo donde se efectuen reuniones o espectáculos públicos.

Todo piloto que quiera efectuar una exhibición acrobática, especialmente en días de fiesta, necesita un permiso especial del Ministerio de Fomento y Comunicaciones, pero después de haber demostrado ante una comisión su aptitud para la acrobacia, anotándose la declaración en el brevet respectivo. Asimismo, el piloto debe probar, en cada caso, que el avión tiene licencia para la acrobacia, coeficiente de seguridad, etc.

Las demostraciones de los paracaidistas están sujetas a análogas condiciones.

La acrobacia comprende el looping, rolling, tonneau, immelman, turn, vuelo invertido, tirabuzón, y todas aquellas pruebas combinadas.

La altura mínima para la ejecución de acrobacia es de 700 metros encima del aeródromo.

En este artículo se contempla medidas de seguridad destinadas a evitar accidentes que dañen a la tripulación, así como a los terceros en la superficie.

El inciso b) del artículo 12 prohíbe dejar caer desde la aeronave, durante el vuelo, cualquier clase de objetos que puedan causar daños o molestias, exceptuándose arena fina y agua.

Este inciso vela sólo por los terceros en la superficie, sin

tomar en cuenta que para evitar daños tanto a la aeronave, pasajeros, tripulantes, equipajes, y mercancía como a terceros en la superficie, a veces es necesario la echazón.

El artículo 14 parece establecer indirectamente la responsabilidad objetiva, cuando señala: 'Las aeronaves, tripulantes y pasajeros que vuelan sobre el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, cualquiera que sea su condición, están sometidas a todas las obligaciones jurídicas resultantes de la legislación vigente en el país; por consiguiente le son aplicables las leyes aduaneras, fiscales, sanitarias, de seguridad pública, etc.', es decir que indirectamente se hace responsable, no al explotador o dueño de la aeronave, sino a la tripulación, y también a los pasajeros, de todos sus actos.

Como vemos, este decreto, a pesar de su deficiencia en muchos aspectos, resultaba útil para su época. No había empero, un instrumento legal, una sola norma que haga referencia al seguro y tampoco a la responsabilidad de manera directa; simplemente, se dan reglas disciplinarias para evitar los accidentes aéreos. Como dijimos con anterioridad no se considera el riesgo aeronáutico como cualquier otro, sino que mas bien parece entrañar en sus normas el pensamiento de que en la aeronavegación son imposibles los daños; esto en vista de la seguridad aeronáutica que tiende a disminuir los riesgos.

IV.2.- REGLAMENTO SOBRE TRAFICO AEREO EN EL TERRITORIO

NACIONAL (resolución suprema de 10 de enero de 1939).- Nueve años mas tarde de la primera disposición legal aeronáutica ya comentada, el 10 de enero de 1939, mediante Resolución Suprema, se puso en vigencia el Reglamento sobre Tráfico Aéreo en el Territorio Nacional, durante el gobierno del presidente Germán Busch. Este Reglamento consta de 215 artículos, 18 capítulos y 8 anexos que contiene disposiciones técnicas administrativas y jurídicas regulatorias de toda la actividad de la aviación civil en Bolivia y como una función principal del Ministerio de Defensa Nacional.

No contempla disposición alguna sobre el seguro aéreo.

Sin dar referencia a su articulado, podemos decir que en directa relación con el seguro, reglamenta la responsabilidad del transportador en el capítulo IX, que trata sobre daños y responsabilidades. No se ciñe estrictamente a sus verdaderos alcances y mas bien legisla sobre la conducta que debe observar un piloto y su obligación de acatar las disposiciones relativas a la policía de circulación, a las prescripciones de las rutas aéreas, a las señales y precauciones que deben tomarse para no causar daños ni perjuicios; asimismo, el abordaje, cuya responsabilidad se regula conforme al Código Civil (Santa Cruz).

De la disposición pertinente fluye que el Reglamento opta por una solución basada en el principio de responsabilidad objetiva, cuando señala que el explotador es responsable de pleno derecho de los perjuicios causados a las personas o

bienes situados en la superficie y establece como existente la culpa de la víctima.

Al ser el seguro de aviación un instrumento en directa relación con la responsabilidad que se origina por los daños causados, este reglamento debió establecer normas que se refieran al seguro; sin embargo no fue así, puesto que se tomó como fuente el Convenio de París de 1919, ratificado por Bolivia en lro. de julio de 1922.

Este Reglamento al igual que el instrumento legal anterior, si bien considera la responsabilidad del explotador, trata de evitar los daños y siniestros aeronáuticos mediante medidas disciplinarias, sin considerar la naturaleza de los riesgos, es decir, que dentro de esta concepción el daño era previsible por todos los medios disciplinarios.

Se refiere también al caso de arrendamiento de una aeronave. La responsabilidad en este caso es solidaria entre propietario y explotador, a no ser que el contrato de arrendamiento no sea inscrito en el Registro de Matriculación.

En lo relativo a los daños que se pueden ocasionar a terceros en la superficie, regula el caso de la echazón, manteniendo la responsabilidad del portador por los daños causados en la superficie y determina los daños ocurridos y responsabilidades durante el transporte aéreo.

El Reglamento no siguió los lineamientos del Convenio de Varsovia de 1929 que ya contemplaba la obligatoriedad del

seguro, sino mas bien remitía las obligaciones al Código Civil; se seguía el espíritu de la Convención de París, observándose cierta heterogeneidad entre el año que se aprobo este Reglamento (1939) y su fuente que data de 1929. Frente a esa situación no podemos negar que este Reglamento fue de mucha utilidad en su tiempo en orden a la regulación de las relaciones emergentes de la actividad aeronáutica, y en cuento al seguro aeronáutico, si bien no quedó regulado, tampoco existía una prohibición al respecto, es decir que si se quiere interpretar este Reglamento, deja el seguro de aviación a voluntad del explotador, los pasajeros y tripulantes.

IV.3.- LA REGULACION DEL SEGURO AERONAUTICO EN EL CODIGO DE COMERCIO.- El Código de Comercio vigente, en razón de que el Derecho Comercial abarca el seguro y su regulación, legisla a éste como relación jurídico - económica, no importando cual sea su objeto; así, regula el seguro de daños y al interior de este como modalidades del mismo los de incendio, transporte, agricultura, robo, etc. En un artículo aparte y considerando al seguro marítimo como un seguro especial, dicta normas acerca de éste en el Título III, mas no existe una regulación específica respecto al seguro aeronáutico, que es el que nos interesa. Esta situación se presenta como consecuencia de las siguientes causas:

a) El Seguro Aeronáutico es un elemento integrante de la actividad aérea, que por el carácter integral del Derecho

Aeronáutico es estudiado exclusivamente por esta rama jurídica.

- b) Si nuestra legislación no aceptara la independencia del Derecho Aeronáutico, el Código de Comercio regularía este seguro, pero no lo hace, precisamente debido al carácter nuevo de esta institución y a la falta de estudios realizados a nivel nacional e internacional. Personalmente nos inclinamos por la interpretación de que esta falta de regulación, se debe a que éste seguro constituye parte del Código Aeronáutico en razón de la integralidad del Derecho Aeronáutico.
- c) Nuestro Código de Comercio considera a este seguro como una modalidad especial ya que los riesgos y daños emergentes de la actividad aeronáutica, responden, como indicamos en el capítulo anterior, a características especiales, pues el medio en que se desenvuelven es el espacio aéreo y las circunstancias relacionadas con la actividad aérea en general.
- d) El riesgo aeronáutico, como en ningún otro seguro, tiende a concentrar una serie de daños; así por ejemplo, a personas y bienes, ocasionando de esta manera la acumulación de indemnizaciones.
- e) Como confirmación de las anteriores causas, el Código Aeronáutico regula el seguro aéreo en su Título XIV.

Dadas las explicaciones anteriores y partiendo principalmente del supuesto doctrinal que considera al Derecho Aeronáutico

como autónomo y es aceptada de manera general por todas las legislaciones, empezamos sucintamente a analizar el articulado referente al seguro aeronáutico en el Código de Comercio.

Algunos autores sostienen que el seguro aeronáutico es un seguro de transporte, puesto que la actividad principal de la aeronavegación es ésta. Videla Escalada, en cuanto a la naturaleza del seguro de aviación, esta de acuerdo con esta opinión, ya que en su criterio, considerar al seguro de aviación como un seguro de daños, eliminaría los seguros de personas que se encuentran en esta especie, puesto que no se debe olvidar los seguros de personas, pasajeros y tripulantes.

Este criterio como dijimos anteriormente está sujeto a discusión de nuestra parte, pues no debemos olvidar tampoco que existe una gran división primaria del seguro, y es la que distingue entre seguro social y seguro privado y, dentro de éste último a su vez están los seguros que distinguen los seguros de incendio, robo, etc., así como el seguro de transporte, al que Videla Escalada alude, lo mismo que otros autores.

Es, pues, correcto su alusión referente a la naturaleza del seguro de aviación, cuando sostiene que es un seguro de transporte, pero acaso se equivoca al no considerarlo como un seguro de daños, debido a que el seguro de transporte es una especie del mismo. Así lo confirma nuestro Código de Comercio

al regular al seguro de transporte como especie del de daños (Título II, Capítulo II, Sección II).

Sin embargo, debemos hacer referencia al seguro marítimo que, estando englobado en el de transporte, es regulado en un título aparte: El Seguro Marítimo, si bien tiene el carácter de seguro de transporte, es regulado de manera peculiar por las características del medio en que se desenvuelve: el mar. Lo propio ocurre con el seguro aeronáutico, y así se debe interpretar el artículo 1076 del Código de Comercio, que dice: 'El seguro de transporte comprende todos los riesgos inherentes al transporte. El asegurador no responde por el daño originado en la naturaleza intrínseca de la mercadería, vicio propio, merma natural y aquellas expresamente excluidas en la póliza, a no ser que los daños provengan de demora u otras consecuencias directas de un riesgo cubierto.

Comprende además, todos los gastos necesarios para el salvamento de la cosa asegurada'.

Si bien la aeronavegación, por otro lado, tiene como principal actividad el transporte, existen situaciones que no pueden ser cubiertas por este seguro; así por ejemplo, el daño que se pueda ocasionar a terceros en la superficie, o daños ocasionados a otras aeronaves.

Porque, y aquí concordamos con Alfredo Gildemeister; el seguro de aviación es un seguro de la aeroanvegación. Así como el seguro marítimo por las características que tiene es regulado como tal; de manera separada en las legislaciones,

lo propio debe interpretarse en el seguro aeronáutico, y éste debe ser regulado por su respectivo derecho.

Debemos mencionar también el artículo 1086 del Código de Comercio: '(Aplicación subsidiaria del seguro marítimo y aéreo). En los casos no previstos en esta Sección, son aplicables subsidiariamente las disposiciones del seguro marítimo.

'Las normas de este capítulo son aplicables al seguro de transporte aéreo, con sujeción al Código Aeronáutico'.

Como podemos observar en este artículo, al seguro aeronáutico se le da la calidad de seguro de transporte, pero al sujetarlo a disposiciones del Código Aeronáutico, se le reconoce el carácter especial que posee y por tanto la regulación a que esta sujeta, es decir, a la del Código Aeronáutico.

Otro artículo que debe ser analizado con referencia al seguro aeronáutico es el 1154: 'En el seguro marítimo el asegurador se obliga a indemnizar las pérdidas causadas por riesgos propios de la navegación marítima. Este seguro es extensivo a los riesgos terrestres, fluviales lacustres o aéreos, accesorios a una expedición marítima'.

Este artículo no debe interpretarse como una sujeción normativa del seguro aéreo al del marítimo, sino más bien como la extensión de este seguro a otros seguros de transporte, entre ellos el aéreo, siempre que sean accesorios al transporte marítimo, es decir que esté contemplado en el

contrato de transporte como en la póliza.

En directa concordancia con este artículo tenemos el 1113 del Código de Comercio, a saber: '(Otros seguros de daños).- Pueden ser objeto del contrato de seguro de daños, cualquier riesgo que afecte al patrimonio del asegurado, debiendo ajustarse a lo señalado en el capítulo II de este Título.

Entre ellos están los seguros contra daños causados por motines y huelgas, daño malicioso, robo, atraco, hurto, rotura de cristales, explosión de calderas, rotura de maquinaria y otros. Asimismo, pueden emitirse pólizas de riesgos combinados, como los seguros de automotores, aviones y otros'.

Este artículo considera al seguro aeronáutico como un seguro combinado en el que se unen varios seguros: de cosas, de personas, etc.

En resumen, el Código de Comercio no presenta normas que se refieran clara y directamente al seguro aeronáutico.

IV.4.- EL SEGURO AERONAUTICO EN EL CODIGO AERONAUTICO BOLIVIANO.- El seguro de aviación en nuestra legislación aeronáutica está regulado en el Título XIV bajo el título de 'SEGUROS' que comprende siete artículos (240 al 246). El análisis que vamos a realizar estará en relación a categorías del Derecho Aeronáutico, Técnica General del Derecho de Seguros y Técnica Especial del Seguro Aeronáutico.

En cuanto a la denominación que adopta este título, 'SEGUROS', daría la impresión de dar el denominativo de

seguro aéreo; así se desprende de la lectura de otros títulos destinados a regular actividades en relación con la aeronavegación, tales como el trabajo, transporte y otros que vienen seguidos del calificativo 'aéreo'. Nosotros consideramos que debemos adoptar el nombre de Seguro Aeronáutico, ya que nuestro Código lleva ese calificativo. sin embargo, no excluimos la otra posibilidad, como tampoco el SEGURO DE AVIACION.

1.- ARTICULO DOCIENTOS CUARENTA (240).- El explotador está obligado a contratar seguros hasta los límites de responsabilidad establecidos en este Código, por daños a las personas y bienes transportados y a terceros en la superficie.

Los seguros deben cubrir también al personal que ejerce funciones a bordo de las aeronaves, ya sea habitual u ocasionalmente, contra todo accidente susceptible de producirse en el cumplimiento de tales funciones o servicios, conforme a leyes vigentes'.

Este artículo consagra una de las características mas importantes de este seguro: la obligatoriedad, que como señalamos anteriormente, distingue a este seguro de los demás, y este principio resguarda la indemnización de la víctima del daño por el responsable (el explotador).

Establece también el valor asegurado en la póliza, es decir, las sumas indicadas en la limitación de la responsabilidad del explotador, que deben consultar constantemente la

realidad económica.

Este artículo continúa estableciendo también el seguro obligatorio que cubre al personal que ejerce funciones a bordo de las aeronaves, de manera habitual u ocasional contra todo accidente que ocurra en el cumplimiento de sus funciones.

Respecto de la tripulación establece un seguro de responsabilidad. Pareciera que el legislador no quiso olvidar la responsabilidad laboral que tiene el explotador, y en este sentido no limita el valor asegurado del seguro, dejando mas bien librado este a leyes vigentes. En este sentido surge la duda de si este seguro debe regirse a leyes sociales o simplemente a aquéllas que rigen el seguro de personas. Si consultamos los contratos de seguro aeronáutico que constituyen también nuestro objeto de estudio, constataremos que existen seguros de personas destinados a cubrir daños sufridos por la tripulación. Sin embargo, el artículo 101 del Código Aeronáutico señala 'Las relaciones jurídico laborales y de seguridad social serán reguladas por las leyes de la materia'.

Se trata en definitiva de cubrir los riesgos de los tripulantes al servicio de la empresa en ejercicio de sus funciones. Parece que habría de tratarse de problemas o cuestiones de tipo laboral regulables por el Derecho Aplicable, es decir que si la legislación de un país establece el seguro obligatorio a favor del trabajador por

parte del patron o empresa, el seguro al personal navegante tendrá también ese tratamiento, puesto que la naturaleza del riesgo es al fin y al cabo profesional y en relación con la actividad aeronáutica merece ese carácter. Sin embargo, este seguro no cubre los riesgos que se concreten fuera de la aeronave, sino que tienen que ser riesgos a bordo de la aeronave, dejando los riesgos fuera de funciones, bajo la cobertura del seguro social.

Por otro lado este primer artículo define indirectamente al seguro, sólo como aquel que constituye un seguro de responsabilidad por daños ocasionados a personas y bienes, olvidandose regular los seguros no obligatorios por ejemplo el seguro de casco, de pérdida de licencia, etc.

En definitiva, se considera que estos últimos seguros no son obligatorios, pero sin duda alguna, dada la integralidad del Derecho Aeronáutico y la existencia real de estos riesgos, es necesaria su regulación en nuestro Código de acuerdo a bases técnicas, y cuyo planteamiento será expuesto en las conclusiones finales.

Resumiendo, el artículo analizado no define de manera general el seguro aeronáutico, limita este concepto al seguro de responsabilidad, restringiendo, en consecuencia, su cobertura, y dejando de lado a los seguros no obligatorios, que no pueden dejar de ser regulados.

2.- ARTICULO DOCIENTOS CUARENTA Y UNO (241).- 'El seguro será considerado satisfactorio si es conforme a las disposiciones

de este Código y fue contratado en compañías de seguro legalmente establecidas'.

Este artículo sujeta la formación de los contratos de seguro a su ordenamiento general, es decir que éste será satisfactorio si no contraria lo que el Código Aeronáutico establece.

También le da un carácter importante a la empresa aseguradora, pues sujeta la validez del contrato a su celebración con una compañía establecida, aceptando la importancia técnica de la empresa, tanto que el asegurador debe ser necesariamente una sociedad anónima, cooperativa, mutual; pero siempre una empresa, ya que solo de esta manera se podrá organizar el funcionamiento del seguro.

No hacemos observación a este artículo, pues es cabal la regulación que contiene.

3.- ARTICULO DOCIENTOS CUARENTA Y DOS (242).- El tenor de este artículo sostiene: 'Los seguros podrán ser sustituidos por depósitos en efectivo, fianzas o garantías bancarias'.

Este artículo hace referencia exclusiva al seguro de responsabilidad, que si no es contratado puede ser sustituido por un depósito, fianza o garantía bancaria.

Esta disposición da otras alternativas para garantizar el pago de las indemnizaciones a las víctimas y se basa en los Convenios de Roma de 1933 y 1952.

El artículo 12 del Convenio de Roma de 1933 señala: 'Todo aeromóvil matriculado en el registro de un estado que a la

Convención se adhiera, para poder circular sobre el territorio de otro estado signatario, debe estar asegurado contra los daños previstos por la Convención misma y por una compañía de seguros autorizada en el Estado de matriculación para cubrir tales riesgos. En determinados casos, el seguro puede ser sustituido por un depósito de dinero efectuado en una caja pública o en un banco autorizado a tales fines o por una garantía concedida por un banco autorizado en el territorio de matriculación del aeromóvil'.

este artículo del Código, volvemos a reiterar, ofrece otras opciones al explotador para que garanticen el cumplimiento de las obligaciones surgidas del daño ocasionado a la víctima y se refiere en todo caso al seguro de responsabilidad que tiene carácter obligatorio.

4.- ARTICULO DOCIENTOS CUARENTA Y TRES (243).- 'Para las operaciones en el territorio y espacio aéreo nacionales, las aeronaves extranjeras deberán acreditar ante la autoridad aeronáutica la cobertura de seguros por daños a las personas y bienes transportados y a terceros en la superficie, en los límites fijados en este Código.

En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdo o convenios internacionales, los seguros deberán cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

Estos seguros podrán ser sustituidos por una garantía, si la ley de la nacionalidad de la aeronave así lo autoriza'.

Este artículo extiende lo dispuesto en los artículos 240 y

242 del Código, a las aeronaves extranjeras, ofreciéndoles la posibilidad de escoger el valor asegurable del seguro entre los topes de limitación que señala el mismo y la limitación que disponen los convenios existentes, siempre que su responsabilidad se rija por ellos.

Cabe realizar una observación a este artículo, que también se hace extensiva al 240. Ambos norman los seguros de responsabilidad emergentes de daños ocasionados a personas (pasajeros, tripulantes y terceros en la superficie), como también a los bienes (equipajes, mercancías y bienes de terceros situados en la superficie). En la práctica del seguro aeronáutico, es decir los contratos de seguro de esta especie, se acostumbra asegurar a pasajeros y tripulantes bajo la forma de seguros de personas y no de seguros de responsabilidad; en cambio se conciertan seguros de responsabilidad en relación a los daños ocasionados a terceros en la superficie tanto a personas como a bienes, equipajes y mercancías.

Señalábamos al respecto, en el capítulo anterior, nuestro desacuerdo con la división tripartita de Videla Escalada y otros autores (1), las mismas que clasificaban al seguro aeronáutico en:

- SEGURO DE PERSONAS, que abarca el seguro de personas por daños a pasajeros y seguro de personas por daños a tripulación;
- SEGURO DE COSAS, que cubre los riesgos a que están sujetos

(1) VER CAPITULO III SUBTITULO CLASIFICACION DEL SEGURO AERONAUTICO

la mercancía y el equipaje, como la propia aeronave, en cuanto bien, es decir, el seguro de casco; y

- SEGURO DE RESPONSABILIDAD, que comprende el seguro de responsabilidad por daños a terceros en la superficie, abarca personas y bienes.

Videla Escalada señalaba, además, que es fácil confundir dentro del seguro aéreo al seguro de personas con el de responsabilidad civil, añadiendo que los seguros de personas no cubren obligaciones resarcitorias, sino que contemplan los perjuicios que se originan por algún hecho que engendre responsabilidad a cargo del transportador. Lo mismo ocurre en cuanto a las cosas, y el seguro de responsabilidad en el Derecho Aeronáutico, se refiere a los daños ocasionados a terceros en la superficie, tanto en sus personas como en sus bienes.

Videla Escalada y los seguidores de su posición parecen tener razón en cuanto a la práctica del seguro, es decir, en la concertación de los contratos de seguros aeronáuticos. En éstos no se libra una póliza (2) de seguro de Responsabilidad Civil que cubra daños ocasionados a pasajeros, tripulantes, equipajes, mercancías y terceros en la superficie, sino más bien se estipula sólo la cobertura de los daños ocasionados a terceros en la superficie, y en lo que se refiere a pasajeros y tripulantes, se elaboran pólizas de seguro de personas por daños a pasajeros, por un lado, y pólizas de seguro de personas ocasionados a la tripulación, por otro. En cuanto a

(2) VIDELA ESCALADA DERECHO AERONAUTICO ED. ZAVALA 1976 TOMO II VOL. B, PG. 835

los bienes y mercancías, se suele incluirlos en el seguro de responsabilidad.

Pero cabe hacer una observación doctrinal en la que basamos nuestro desacuerdo: el seguro aeronáutico es obligatorio y nace con la finalidad de garantizar al damnificado el cumplimiento de la obligación de la indemnización por parte del explotador, emergente de su responsabilidad, la cual puede referirse a pasajeros, tripulantes, equipajes, mercancía y terceros en la superficie tanto en sus personas como en sus bienes.

Tampoco debemos olvidar que uno de los principios importantes del Derecho Aeronáutico es la responsabilidad objetiva que origina la existencia obligatoria del seguro de aviación: el explotador es responsable de los daños que se ocasiona a personas y bienes.

Con esta observación, la división de Videla Escalada (seguro de personas, seguro de cosas, seguro de responsabilidad) no se justifica, ya que el seguro de personas existe con el fin de indemnizar a la víctima, y en este caso quien celebra el contrato es el explotador en beneficio del tripulante o pasajero.

Por otro lado, debemos hacer referencia a la división clásica del seguro, en seguro privado y seguro social. El primero es el que nos interesa y el que distingue a su vez al seguro de daños y el de personas; los seguros de personas cubren los riesgos que afectan la existencia, la integridad corporal o

la salud de las personas; los seguros de daños, en cambio, cubren los daños que afectan bienes y patrimonio de las personas. En este sentido se distinguen los seguros de incendio, transporte, robo, etc., y los seguros de responsabilidad que cubren los daños sufridos por el asegurado como consecuencia de determinada responsabilidad en que incurra frente a un tercero, responsabilidad que puede generarse en un daño causado a personas y bienes que no son del asegurado.

De manera que el explotador de la actividad aeronáutica, cuando celebra un contrato de personas por daños a pasajeros y tripulantes, lo hace con el fin de cubrir los daños que esta responsabilidad le ocasiona, y es el asegurador quien cumple la obligación de indemnizar los daños.

En conclusión, entonces, el seguro de responsabilidad cubriría los daños ocasionados como responsabilidad del explotador a pasajeros, tripulantes, equipajes, mercancía y terceros en la superficie tanto en sus personas como en sus bienes.

Los seguros no obligatorios entrarían en una categoría aparte, es decir, en el seguro de daños, y entre ellos tendríamos a manera de ejemplo al seguro de casco, seguro de pérdida de licencia, seguro de pérdida de combustible y otros.

Con este análisis, llegamos a la conclusión de que el Código Aeronáutico reconoce de manera indirecta la clasificación

bipartita que planteamos: que es aquella que distingue al seguro aeronáutico en:

a) SÉGUROS OBLIGATORIOS O DE RESPONSABILIDAD CIVIL.- Que comprenderían los seguros de:

- Responsabilidad civil por daños a pasajeros (muerte y lesiones corporales).

- Responsabilidad civil por daños a tripulantes (muerte y lesiones corporales).

- Responsabilidad civil por daños a equipajes y mercancía (pérdida, destrucción y avería).

- Responsabilidad por daños a terceros en la superficie (personas y bienes).

- Responsabilidad civil por abordaje aéreo (en tierra y en vuelo).

b) SEGUROS NO OBLIGATORIOS.- Los seguros aeronáuticos no obligatorios son aquellos que no son impuestos por la ley, es decir que, como su nombre lo indica, el asegurado no tiene el deber de concertarlos. Estos seguros cubren el interés del propietario y sólo le interesa al asegurado la efectivización o no efectivización del riesgo.

Para corroborar esta afirmación, volvamos a analizar el artículo 240: 'El explotador esta obligado a contratar seguros hasta los límites de responsabilidad establecidos en este Código, por daños a las personas y bienes transportados y a terceros en la superficie.

'Los seguros deben cubrir también al personal que ejerce

funciones a bordo de las aeronaves, ya sea habitual u ocasionalmente, contra todo accidente susceptible de producirse en cumplimiento de tales funciones o servicios, conforme a leyes vigentes.'

Vemos que en el artículo precedente se reconoce la existencia del Seguro Obligatorio o de Responsabilidad frente a pasajeros, tripulantes, equipaje y mercancías, así como a terceros en la superficie, y aunque no se hace referencia a los seguros de responsabilidad por abordaje aéreo, interpretamos como una extensión del seguro a esta responsabilidad, pues los daños que ocasiona se refieren a todos los señalados con anterioridad, que generan responsabilidad, incluyendo los daños a otras aeronaves.

No hace ninguna referencia a los Seguros obligatorios tales como el seguro de casco, pérdida de licencia, pérdida de beneficios, pérdida de combustible, etc; reconociendo indirectamente que estos seguros existen y sin duda alguna son seguros aeronáuticos, pues los daños que cubren están en directa relación con la aeronavegación.

Finalmente, el Código Aeronáutico acepta la división bipartita porque por un lado reconoce la existencia en el artículo 240 del Seguro de Responsabilidad que según nuestro Código de Comercio es un seguro de Daños, y no niega la existencia de los seguros no obligatorios, que en definitiva son celebrados por explotadores y aseguradores, pues el Código Aeronáutico no prohíbe ni regula su concertación,

otorgando libertad para ello.

Concluimos en que, por sus características, los seguros no obligatorios no son de responsabilidad, sino que simplemente adquieren la denominación de los riesgos que cubren, seguros a los cuales la Técnica Especial de Seguro aéreo los denomina SEGUROS AERONAUTICOS NO OBLIGATORIOS.

Demostrando que la división que debe aplicarse para una regulación armónica del seguro es la bipartita, surge el problema de la no adecuación de los contratos de los seguros aeronáuticos en el ámbito nacional, a la división que al parecer establece el Código Aeronáutico, ya que en la práctica dichos contratos no se celebran bajo la forma de seguros de responsabilidad, sino mas bien con pólizas de seguros de accidentes personales de pasajeros, y seguro de accidentes personales de tripulación. Sólo se celebran contratos de seguros de responsabilidad en relación a los daños ocasionados a terceros en la superficie.

Esta realidad significaría transformar el fin del seguro de aviación obligatorio, es decir el cumplimiento de la indemnización, pero esto sería solo en términos formales, ya que estos contratos, al igual que los de responsabilidad, terminan con la indemnización a la víctima del siniestro aéreo.

Por esta razón y por el principio científico de toda investigación, que señala que hay que adaptar el método a la realidad y no la realidad al método, plantearemos una

solución que permita a asegurado y asegurador concertar los contratos de seguro aeronáutico, bajo la forma que vean conveniente, pero velando que su fin esencial sea siempre la indemnización a la víctima.

5.- ARTICULO DOCIENTOS CUARENTA Y CUATRO (244).- 'La vigencia de los seguros obligatorios cuya expiración se produzca mientras se efectúe el vuelo, se considerará prorrogada hasta la terminación del mismo'.

Este artículo vela por el asegurado y por la víctima ante quien es responsable, pues si el seguro expira durante el vuelo de la aeronave, de concretarse el riesgo, quedarían desamparados el explotador y las víctimas, viendose posiblemente el asegurado incapacitado de indemnizar a los beneficiarios por su propia cuenta, el damnificado sin ninguna garantía de recibir la indemnización. Se confirma la calidad de garantía del seguro aéreo, que poseen las personas de que el explotador cumpla su responsabilidad.

6.- ARTICULO DOCIENTOS CUARENTA Y CINCO (245).- 'Toda cláusula de seguro de vida o incapacidad por accidente que excluya el riesgo o reparación de daños resultantes de los servicios de transporte aéreo público, será nulo de pleno derecho'.

Esta norma preserva la obligatoriedad del seguro de aviación, anulando todo seguro de vida que excluya los riesgos provenientes de la aeronavegación.

Por otro lado viene a reconocer la existencia del seguro de

personas o de accidentes personales de pasajeros de cupones, en que el contratante es el propio pasajero, que se asegura por el tiempo que transcurre el transporte aéreo, así como el seguro que puede concertar contra estos daños el tercero en la superficie.

7.- ARTICULO DOCIENTOS CUARENTA Y SEIS (246).-

‘Periódicamente, los asegurados comunicarán a la autoridad aeronáutica la vigencia de los seguros a que se refiere el presente Título, conforme a reglamentación’.

El fin principal de este artículo es resguardar la obligatoriedad del seguro de aviación, y que en caso de que este seguro no este en vigencia, la autoridad pertinente tenga el conocimiento respectivo para evitar que aeronaves sin seguro ejerciten el transporte aéreo, pues en caso contrario dicha obligatoriedad no tendría sentido, y las víctimas del siniestro aéreo no tendrían garantizado el cumplimiento de la obligación resarcitoria.

Por otro lado proteger al asegurador que una vez fenecido el plazo de vigencia de la póliza, éste no tiene obligación ni con el explotador, ni con la víctima.

## CONCLUSIONES

-----

Una vez estudiados los elementos teóricos de nuestra tesis, y habiendo dejado sentado que la técnica del seguro no debe ser entendida en su sentido estricto, sino mas bien en el lato, que no reduce dicha técnica a las matemáticas, estadística, probabilística, etc., y que la entiende en un sentido mas amplio como: 'la organización compleja de elementos técnicos, financieros y jurídicos de los que depende el funcionamiento cabal de los contratos de seguro que tienen aplicación práctica de los elementos del mismo'. Con este razonamiento, si los contratos de seguro en su cabal funcionamiento dependen de esta técnica, es lógico que toda legislación sobre seguros contemple en sus normas elementos del mismo; asi por ejemplo, el Código de Comercio regula el riesgo, prima, sujetos del contrato de seguro, etc., que, si se analizan, son también elementos jurídicos.

Con este criterio y sobre la base de un análisis tanto de los contratos de seguro aeronáutico, como de nuestro Código Aeronáutico en el Título XIV que legisla los Contratos de Seguro en directa relación con el Título XI que se ocupa de la responsabilidad, y en cuya estructura basamos el criterio de que la falencia de nuestro Código en lo que se refiere a la carencia de normas que regulen el seguro aeronáutico no

obligatorio, así como de reglas que aclaren la cobertura del seguro de aviación, y así mismo el propio seguro de responsabilidad, debe ser llenada recurriendo a la división bipartita del seguro que nos ocupa, división que se encuentra al interior de la técnica especial del mismo.

Antes de proponer las normas incorporables a nuestro Código Aeronáutico, presentamos las siguientes conclusiones que emanan del análisis realizado en el capítulo IV de esta tesis.

- 1.- El artículo 240 del Código Aeronáutico no ofrece un concepto claro que especifique la cobertura del seguro aeronáutico; limita, mas bien, su cobertura al seguro de responsabilidad, es decir, al seguro aéreo obligatorio.
- 2.- Este mismo artículo admite indirectamente y siempre en relación al título que regula la responsabilidad y la división clásica del seguro, que es aceptada en el Código de Comercio, la clasificación bipartita del seguro aeronáutico.
- 3.- El Título XIV referente a los seguros no contempla en su articulado . . . normas que se refieran a los seguros no obligatorios, tal como el Seguro de Casco, Seguro de Pérdida de Licencia, Seguro de Pérdida de Beneficio, Seguro de Pérdida de Combustible, y Reaseguro.
- 4.- Los contratos de Seguro de Aviación en la práctica se celebran, en lo que se refiere a la responsabilidad, bajo la forma de seguros de accidentes personales de

tripulación y pasajeros, excepto la responsabilidad por daños a terceros.

5.- En relación a los puntos 3ro. y 4to., se debe buscar una regulación que armonice los principios básicos del seguro aeronáutico con los contratos de seguro, que otorguen en el caso de los seguros obligatorios tanto al explotador como al asegurador, la posibilidad de escoger la forma de póliza conveniente, como seguros de accidentes personales de pasajeros y tripulantes y seguros de responsabilidad, en términos que garanticen la indemnización de la víctima del siniestro aéreo.

6.- No se debe dejar de lado los seguros de responsabilidad por abordaje aéreo ya que si bien este riesgo no tiene muchas posibilidades de concretarse, sigue existiendo como hecho futuro e incierto.

7.- Finalmente, con el análisis precedente resumido en los seis puntos anteriores, se demuestra el vacío jurídico de nuestro Código Aeronáutico en materia de seguros, justificándose de esta manera la implementación de normas técnicas que llenen ese vacío jurídico, bajo la sistemantización de la división bipartita del Seguro de Aviación, para poder lograr un ordenamiento jurídico armónico en relación al Título XI del Código Aeronáutico y velando la integridad de mismo.

Una vez expuesto lo anterior, cabe formular el proyecto de articulado que construya las reglas que serán insertas en el

título XIV, para poder lograr un entendimiento lógico de las mismas. Debemos recordar nuevamente que estas normas, como toda legislación sobre seguros, contiene elementos técnicos que permiten una mayor precisión conceptual en los contratos de seguros.

(Las normas que se implementan llevarán un asterisco para poder distinguirlas de las que contiene el texto vigente).

TITULO

-----

SEGUROS

-----

CAPITULO

-----

SEGUROS OBLIGATORIOS

-----

Artículo (\*).- El seguro aeronáutico presta cobertura a todos los riesgos inherentes a la actividad aeronáutica. Los daños deben ser consecuencia directa de dicha actividad.

El asegurador no es responsable de los daños originados por vicio propio del bien o por el estado de salud de la persona.

Artículo.- El explotador está obligado a contratar seguros hasta los límites de responsabilidad establecidos en este Código por daños a personas y bienes transportados y a terceros en la superficie.

Los seguros deben cubrir también al personal que ejerce funciones a bordo de la aeronave, ya sea habitual u ocasionalmente, contra todo accidente susceptible de producirse en cumplimiento de tales funciones o servicios, conforme a leyes vigentes.

Artículo (\*).- Los seguros por daños provenientes de abordaje aéreo se registrarán por las previsiones referentes al seguro obligatorio, consignadas en este Título.

Artículo (\*).- Los seguros obligatorios podrán concertarse bajo la modalidad de seguros de accidentes personales de pasajeros, seguro de accidentes personales de tripulantes y seguro de daños a terceros en la superficie; o bien bajo la modalidad de seguro de responsabilidad civil, pero cualquiera de ellos tendrá como objeto indemnizar a las víctimas del siniestro. ✓

{ La suma asegurada podrá ser superior a la determinada por ley, siempre que así lo convengan las partes; en ningún caso podrá ser ~~superior~~ inferior.

Artículo.- El seguro será considerado satisfactorio si es conforme a las disposiciones de este Código y fue contratado en compañías de seguro legalmente establecidas. ✓

{ Artículo.- Los seguros podrán ser sustituidos por depósitos en efectivo, fianzas o garantías bancarias. ✓

Artículo.- Para las operaciones en el territorio y espacio aéreo nacionales, las aeronaves extranjeras deberán acreditar ante la autoridad aeronáutica la cobertura de seguros por daños a las personas y a bienes transportados y a terceros en la superficie, en los límites fijados en este Código.

En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o convenios internacionales, los seguros deberán cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

Estos seguros podrán ser sustituidos por otra garantía si la ley de la nacionalidad de la aeronave así lo autoriza. *oja*

Artículo.- La agencia de los seguros obligatorios cuya

expiración se produzca mientras se efectúe el vuelo, se considera prorrogada hasta la terminación del mismo. ✓

Artículo.- Toda cláusula de seguro de vida o incapacidad por accidente que excluya el riesgo o reparación de daños resultantes de los servicios de transporte aéreo público, es nula de pleno derecho. ✓

Artículo.- Periódicamente, los aseguradores comunicarán a la autoridad aeronáutica la vigencia de los seguros que se refieren al presente Título, conforme a reglamentación. ✓

## CAPITULO

### SEGUROS NO OBLIGATORIOS

Artículo (\*).- El seguro de casco no tiene carácter obligatorio y cubre los riesgos que afectan al casco de la aeronave y sus equipos complementarios de manera total o parcial, por daños en vuelo, carreteo e ingestión y en tierra. ✓

Artículo (\*).- El ámbito geográfico del seguro de casco podrá ser regional, nacional o mundial, dependiendo de la voluntad de las partes. ✓

Artículo (\*).- El valor asegurable en el seguro de casco será fijado en relación a los equipos asegurados y su costo de fábrica, si la cobertura es parcial. Si la cobertura es total, se fijará sobre la base del valor real de la aeronave. ✓

Artículo (\*).- No corren a cargo del asegurador los daños ocasionados por riesgos expresamente excluidos en la póliza de seguro. ✓

Artículo (\*).- El seguro de pérdida de licencia tampoco tiene carácter obligatorio, y protege al asegurado tripulante contra la suspensión temporal o definitiva de su licencia profesional. ✓

Artículo (\*).- El valor asegurable del seguro de pérdida de licencia se fijará en un porcentaje relacionado con el

ingreso anual del asegurado. ✓

Artículo (\*).- El asegurador no es responsable si la pérdida de licencia se debe a hechos o actos delictivos del asegurado, accidentes provocados intencionalmente o violación de las reglas de la navegación aérea. ✓

Artículo (\*).- El seguro de pérdida de beneficios por paralización cubre la pérdida de beneficios del asegurado a causa de daños de la aeronave provenientes de un accidente durante la vigencia del seguro de casco. ✓

Artículo (\*).- El valor asegurable en el seguro de pérdida de beneficios por paralización de la aeronave, se determinará en relación a un porcentaje del ingreso diario del asegurado; en ningún caso podrá exceder a los seis meses de paralización. ✓

Artículo (\*).- El seguro de pérdida de combustible, cubre la pérdida de combustible de una aeronave debido a daños o roturas de los tanques y tuberías, así como por operaciones de emergencia. ✓

Artículo (\*).- El valor asegurable en el seguro de pérdida de combustible se determinará en relación al costo de los galones de combustible perdidos. ✓

Artículo (\*).- El asegurador podrá concertar contratos de Reaseguros con compañías autorizadas al efecto y podrá cubrir la totalidad de los seguros concertados por el reasegurado. ✓

Artículo (\*).- La suma asegurada del reaseguro se determinará bajo las mismas formas del reaseguro en general. ✓