



Escaneado por Biblioteca Judicial "Fernando Coto Albán"

LOS SEGUROS AEREOS

Lic. Carlos Boza M.

Trataré en este artículo, explicar algunas cosas acerca de los seguros aeronáuticos, seguros éstos, que se iniciaron a raíz del vertiginoso avance que sufrió la actividad aeronáutica a partir del año 1903. La primera póliza de que se tiene noticia fue suscrita en 1912 por el LLOYD' OF LONDON, 9 años después del primer vuelo con motor y en aparato más pesado que el aire, efectuado por el hombre, y que marcó el inicio de la época de la aviación (1). Esta clase de seguros tiene como base, el signo de cooperación en una sociedad individualista y capitalista ante los vacíos existentes en ciertos sectores de la actividad humana, intrínsecamente relacionados con los riesgos sobrevenidos a su persona y a sus bienes, y tal como dice Bonet Correa en su libro acerca de la responsabilidad en el derecho aéreo: *"En definitiva, el seguro es una institución que en sus perfiles y detalles viene a llevar una importante función social, a pesar de que no haya alcanzado su plena madurez; entre los defectos de que aún adolece pueden señalarse los de su organización y explotación. Iniciado bajo un signo liberal e individualista, las empresas tan sólo buscaban su lucro económico sin imprimir un sentido de responsabilidad social en concordancia con la genuina función que implicaban"*. Y continúa diciendo (. . .) que el seguro no consiste tan solo en una me-

ra función económica, sino que trasciende como institución de solidaridad social, en cuanto a garantía de seguridad y resulta una modalidad equitativa ante las fuerzas peligrosas que maneja el hombre en el mundo contemporáneo (2).

Adentrándonos en la materia debemos de decir que los seguros aeronáuticos tienen individualización propia y que éstos constituyen un tipo particularizado de los seguros en general, Blas Simone nos da en su trabajo "Cuestiones jurídicas y económicas actuales en relación con los seguros aéreos", al respecto, las siguientes características que particularizan al seguro aéreo:

1) En principio, deberá admitirse que en lugar del llamado "riesgo aeronáutico", como único y exclusivo, las prácticas y coberturas aseguradoras más corrientes, extienden los seguros aeronáuticos hasta amparar una pluralidad o universalidad de riesgos, de distinta naturaleza y donde las exclusiones a la cobertura deben ser precisas y determinadas;

2) La posibilidad de producirse un evento dañoso que llegue a constituirse en el mismo riesgo asegurado o en la causa determinante de la acción de otros riesgos, lleva a la necesidad de reconocer que la caracterización antes apuntada en los seguros aeronáuticos consiste en la existencia de una

(1) CHACON M., José A., *Los seguros de Aviación, y Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico*, San José, Costa Rica, mayo 1973.

(2) BONET CORREA, José, *La Responsabilidad en el Derecho Aéreo*, página 207, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Junta de Estudios Económicos, Jurídicos y Sociales, Madrid 1963.

pluralidad o universalidad de riesgos heterogéneos o si se quiere de un riesgo complejo;

3) Antes que la individualización de los riesgos aeronáuticos, importa más señalar cuándo o en qué momento esa pluralidad de riesgos podría afectar los intereses asegurables correspondientes para encontrarse amparados por las pólizas. Por ello, y para evitar caer en contradicciones, estimase que las coberturas de los seguros aeronáuticos se extienden durante o en ocasión de determinada actividad aeronáutica: transporte, trabajo agroaéreo, vuelos de prueba, de publicidad, etc. La amplitud de la adverbiación sirve para exteriorizar las connotaciones referidas precedentemente;

4) Asimismo, deberá de observarse que los seguros aeronáuticos protegen diversos bienes e intereses impuestos a esa pluralidad heterogénea de los riesgos que comprenden a personas, cosas y responsabilidad. Esta circunstancia no tiene ni debe dársele trascendencia como para calificar a dichos seguros pues, si así fuera, le haría participar de la clasificación más comúnmente adoptada, basada en la utilidad expuesta a riesgo;

5) También se caracterizan algunos seguros aeronáuticos, y ¡mucho! por su concertación obligatoria. Además de lo dispuesto en alguna convención internacional, numerosas legislaciones nacionales imponen al transportista y al explotador, la obligación de asegurar su responsabilidad por lesiones y muerte de los pasajeros, y por los daños a equipajes y carga y a los que pudiera provocar a los terceros superficiarios. Por otras leyes o convenciones colectivas, también nacionales, se extiende igual obligación por los accidentes y enfermedades profesionales que pudiera sufrir el personal aeronavegante. En realidad, en todos estos seguros se cubre la responsabilidad del transportista o del explotador hacia terceros con lo cual la única nota distintiva que le confiere es la de su obligatoriedad legal;

6) Esta particularidad hace que los seguros aeronáuticos participen de una de las características de los denominados "Seguros Sociales"; su imposición legal, la obligatoriedad de ciertas coberturas, como requisito previo para la debida autorización al transportador o explotador, para operar procura satisfacer un doble interés general a través del particular interés de los beneficiarios (terceros, superficiarios, tripulantes, y pasajeros),

por un lado y el de la comunidad misma, por el otro, al posibilitar a aquéllos la garantía de su responsabilidad y de continuar en su actividad de progreso, sin el peligro de tener que afrontar consecuencias económicas catastróficas;

7) Esa obligación lleva a los seguros aeronáuticos a compartir a criterio de quien esto escribe y de jure condendo, una de las resultantes de los llamados seguros sociales: el reconocimiento de una acción directa en favor de los terceros damnificados (superficiarios, pasajeros y tripulantes o sus derechohabientes) contra el asegurador del transportista o explotador obligado;

8) Finalmente no deberá escapar al menos avisado, la íntima relación que los seguros aeronáuticos tienen con los sujetos, bienes y acciones reguladas por el Derecho Aeronáutico al participar de un mismo realismo jurídico finalista que busca posibilitar permanente realización de la navegación aérea. La imposición de determinados seguros en convenciones y leyes específicamente aeronáuticos revela esta caracterización" (3).

Como veremos más adelante, existen muchas clases de pólizas de seguros en el derecho aéreo, las que obedecen a las necesidades que imponen las actividades aeronáuticas más allá de los seguros tradicionales, principalmente tomándose en cuenta el riesgo ejercido en todas estas actividades.

Al principio de este tema, dije que los seguros aeronáuticos conllevan una gran función social, pero esto no quiere decir que los seguros aeronáuticos deberán de ser incluidos dentro de la clasificación de los seguros sociales, ya que no deben confundirse unos con otros, puesto que éstos se diferencian de aquellos grandemente, tomando como base de partida para esa afirmación, las modalidades funcionales de ambos tipos de seguros, y he dicho que los seguros aeronáuticos conllevan una gran función social, porque vienen a nacer jurídicamente hablando, a raíz de un interés social, cual sería la relativa valoración de la vida humana o del daño causado a una persona, como también que éste ha sido un modo de nivelación de la carga económica que debe de soportar el empresario, transportador o explotador de una actividad aviatoria, ya que los daños ocasionados a una persona o las cosas, podría haberlo llevado al borde de la quiebra, pero que ahora y gracias al seguro aeronáutico estos pagos por indemnización por los da-

(3) BLAS SIMONE, Osvaldo, *Cuestiones Jurídicas y económicas actuales en relación con los seguros aéreos*, Trabajo presentado en las VII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Sevilla, España 1973.

ños producidos, son repartidos entre la aseguradora, coaseguradora y reaseguradora según el caso. Además no debemos de olvidarnos del seguro obligatorio exigido en la mayoría de las legislaciones nacionales; es así entonces, como de este modo triunfa la idea de neutralidad o desplazamiento del riesgo sobre un sector social más, tal y como dice Bonet Correa en su obra citada: *"La tendencia actual es no dejar en descubierto a la víctima y mediante el seguro siempre se encuentra determinada persona solvente que responda del daño. De este modo la justicia conmutativa queda restablecida al compensarse mediante la Indemnización del daño que sufra la persona lesionada"* (4).

Y por eso creo conveniente, que debo de hacer la diferenciación entre los seguros sociales y los seguros aeronáuticos, poniendo sus características más importantes y sobresalientes en cuanto a las modalidades funcionales de ambos:

Los Seguros Sociales se destacan por:

- a) Tienen un origen y una normativa integralmente legales;
- b) Se caracterizan por su automaticidad en la prestación sin la vigencia del sinalagma funcional, aún en el caso de falta de pago de la prima.
- c) Generalmente son prestadas por el Estado a través de organismos públicos;
- d) No existe una concordancia matemática entre la contribución del asegurado y la prestación del asegurador destacándose, además la ausencia del lucro entre ambos módulos económicos.

Paralelamente de los seguros aeronáuticos corresponde señalar que:

- A) Generalmente son cubiertos por entidades aseguradoras privadas.
- B) Se lo hace bajo la impronta de un contrato regulado por el mismo ordenamiento legal que norma a los seguros privados y que se aplica sic et simpliciter.
- C) El sinalagma funcional del contrato dependerá del cumplimiento por el asegurado de las obligaciones a su cargo y del régimen de caducidades previsto.

D) Tiene similares bases Técnico-económicas a las de los restantes seguros privados: pretendida equivalencia de las primas a los riesgos adicionándosele un "plus" por el beneficio esperado por el asegurador en su actividad (5).

Como podemos apreciar no debemos confundir unos con otros, puesto que sus características varían notablemente y únicamente podemos decir que tienen un común, el hecho de que, en ambos se deberá de dirigir una acción directa por parte de terceros contra el asegurador del transportista o explotador de la línea aérea.

Pasaré de inmediato a enunciar y derimir los alcances de los seguros tradicionales así como los nuevos, dado el avance de la aviación últimamente y el riesgo implícito de ésta; en primer lugar tenemos el seguro de:

1) CASCO (Corpus) o denominado en nuestro país "TODO RIESGO" o sea que la póliza protege y asegura la pérdida o daño directo que sufra la aeronave, proveniente de cualquier causa, siempre y cuando ésta no esté expresamente excluida de la póliza. Los daños que ampara esta póliza y que pagará la compañía aseguradora serán aquellos que se produzcan mientras la aeronave esté en vuelo, tocando o estacionada en nuestro país "se establece un deducible porcentual para los dos primeros casos que puede ser el 2 por ciento al 10 por ciento y una suma fija para el último evento (en tierra y estacionada)" (6).

Entre las causas de exclusión que figuran en la mayoría de las pólizas aeronáuticas en cuanto al seguro de casco se refiere, se encuentran los terremotos, maremotos, inundación, transmutaciones nucleares, violación del Reglamento de Seguridad de Vuelo, guerra, huelga, piratería, defectos de fabricación, operaciones de montaje, motines, conmociones civiles etc., por lo que esto ha obligado a los transportistas o explotadores a que se les diseñara por parte de las aseguradoras, una forma para obviar y eliminar esas limitaciones, llegando a crear estas últimas los llamados endosos, con los cuales, naturalmente el costo del seguro viene a ser más elevado, dependiendo su costo de los factores que

(4) BONET CORREA, José, op, cit., pág. 40.

(5) BLAS SIMONE, trabajo cit., pág. 12, nota (24). En la República de Argentina, por resolución No. 9553 de la superintendencia de seguros de la Nación, del 20 de enero de 1969, se aprobaron las condiciones generales de póliza para la cobertura "de daños a Aeronaves de Responsabilidad Civil Aeronáutica, de accidente de trabajo de personal aeronáutico y de accidentes personales aeronáuticos" de aplicación obligatoria por los aseguradores y donde se hace constante remisión a las disposiciones genéricas de la Ley de Seguros No. 17418.

(6) CHACON M., José, trabajo cit., pág. 6.

incidan en el grado de exposición del riesgo. Como dijimos, casi todas las pólizas de seguros aéreos llevan incluidas las limitaciones antes dichas y la cláusula que las contiene se conoce en los círculos aseguradores como la cláusula AVN-48A. Dentro de la cobertura llamada de Casco, se incluyen las aeronaves destinadas al servicio de líneas regulares, charter, de enseñanza, prueba y trabajo agroaéreo, así como las de placer.

2) DE RESPONSABILIDAD SOBRE O HACIA LOS TERCEROS SUPERFICIARIOS: por daños en su persona o bienes, por la caída de aeronaves o de sus componentes, por el "ruido anormal" de sus motores o por el "sonic boom"; Costa Rica únicamente protege bajo esta póliza de responsabilidad los daños a terceros, cuando otros países como Argentina, El Salvador, España, Uruguay, etc., también contemplan los daños producidos en el transporte. Al respecto nos dice el doctor Folchi y Cosentino lo siguiente: *"La cuestión de los terceros en la superficie constituye uno de los temas más interesantes de todo el Derecho Aeronáutico y uno de los que, con mayor intensidad, justifican la autonomía de esta rama en las ciencias jurídicas. Ello no puede sino conformar, a su vez, un riesgo específico dentro del estudio de los seguros aéreos, dado que existe aquí una posible relación de causalidad entre el vuelo técnico de la aviación y el daño en la superficie, que engendra un seguro de responsabilidad a través del interés asegurable, del explotador de la aeronave. El tema posee un interés mayor cuando el estudio contempla el ruido de las aeronaves, que algunas legislaciones internas, como la Argentina, por ejemplo, han incorporado como daño a la superficie"* (7). Tanto en Costa Rica como en Argentina, las pólizas comunes no excluyen ni hacen mención alguna en cuanto al ruido, pero actualmente se puede insertar éste en pólizas especiales con un incremento en el costo de las primas, con lo cual se dejaría a criterio de las legislaciones nacionales el regir e interpretación de las mismas.

3) DE INFORTUNIO: Sobre la vida de los pasajeros, del personal aeronavegante, derivada de hechos externos, con excepción de los accidentes que se produzcan por dolo o culpa de aquellos o

de enfermedades anteriores. En Costa Rica se les llama a estas pólizas, seguros de accidentes personales y amparan tanto a los tripulantes como a los pasajeros, cubriendo los gastos médico-hospitalarios, incapacidades y otras indemnizaciones mayores, provenientes de lesiones corporales a resultas de un accidente de aviación. Además el artículo 256 de la Ley General de Aviación Civil, dice que "Las empresas de Aviación o dueños de aeronaves serán responsables por la lesión o muerte que sufrieren los tripulantes en las operaciones de sus aeronaves, quedando obligados a protegerlos mediante un Régimen de Riesgos Profesionales cuya indemnización, en ningún caso será inferior a lo establecido en el artículo 251 (8) o sea la suma de ₡ 100.000 o su equivalente en \$ que son \$11.627,90 sin perjuicio, claro está, de que esta suma pueda ser mayor al tipo oficial.

Dentro de las NUEVAS COBERTURAS DE LOS SEGUROS aeronáuticos tenemos los siguientes riesgos:

a) Guerra, invasión, actos de fuerzas enemigas, hostilidades con o sin declaración formal, rebelión, revolución, usurpación, etc.

Los tipos de póliza usados normalmente excluyen los riesgos de guerra. Ahora, refiriéndonos a los últimos dramáticos sucede: ¿cómo deben comportarse los aseguradores? En el caso del B-747 de Pan American, desviado primero y hecho explotar en el aire después con bombas, ¿debe de ser configurado como un acto de piratería y desviación, en cuyo caso el riesgo estaría cubierto por la póliza normal o debe configurarse como un acto de guerra, riesgo no cubierto por los tipos de pólizas comunes"? (en Rev. "Air Cargo", setiembre 1970).

b) Huelga, conmociones civiles o laborales, "lock out", etc.;

c) Actos maliciosos de sabotaje;

d) Confiscación, nacionalización, captura, detención u otro tipo de requisición o uso o bajo orden de un gobierno (civil, militar o de facto), etc.;

e) "Hi-Jacking" o cualquier medio de captura o impropio ejercicio del control de una aeronave o tripulación en vuelo;

f) Responsabilidad del operador del aeropuerto por daños a personas o cosas por accidentes

(7) FOLCHI, Mario, COSENTINO, Eduardo, *Apuntes para una Sistematización de los seguros Aeronáuticos*, pág. 7, 1973.

(8) Artículo 256, LGAC. de C.R. de 1973 y sus reformas.

ocurridos en dicho ámbito, sea por incendio, explosión, daños por agua, o proyección de vapor, por mal estado de edificios, construcciones, máquinas, pistas, etc., y por pérdidas o daños a aeronaves depositadas en el terreno bajo la custodia del asegurado;

g) Responsabilidad de los constructores de motores, instrumental, aeronaves, etc., por defectos de material y/o de construcción, vicio oculto, etc. (9). La caída de una aeronave por desperfecto de material responsabiliza no solamente al explotador y al transportista, por los daños a los pasajeros y a los terceros superficiarios, sino también a su constructor a quien no alcanzan los beneficios de la limitación de responsabilidad prevista en los ordenamientos internacionales y nacionales. Además, esa responsabilidad se extiende por igual a las aeronaves salidas de la fábrica del mismo constructor, hecho conocido como "grounding";

h) Responsabilidad de los proveedores de carburantes, lubricantes, de víveres, etc.;

i) Responsabilidad de las agencias de control de Tránsito Aéreo, A.T.C.;

j) Seguros personales acumulativos o individuales de los pasajeros;

k) Seguros por equipajes de turistas;

l) Seguros por "loos of license" en favor del personal aeronavegante;

m) Seguros de "loos or use" por la responsabilidad del explotador hacia su personal aeronavegante (10). Como dije anteriormente estas nuevas coberturas, podrán ser tomadas en cualquier momento por el asegurado, si así los deseara, pagando un incremento en la prima a satisfacer al asegurador; y la misma será incluida en la póliza original por medio de un "addendum".

No debemos olvidar en ningún momento que la necesidad de la creación de los seguros de aviación nació a raíz, lógicamente, de los riesgos aeronáuticos o de la actividad aviatoria, como dicen González Estevez y Dieguez Dilón: *"la palabra riesgo, en materia de seguros tiene usualmente dos interpretaciones, una es lo que constituye el bien físico motivo del seguro y otra el peligro a que está expuesto tal bien por cuya consecuencia el seguro indemnizará (...) el riesgo lo entenderemos como*

"la eventualidad de que ocurra un peligro que ocasiona daños a las personas o bienes". Será entonces riesgo asegurado aquel peligro incluido en la cobertura del contrato de seguros (11). Para los Drs. Folchi y Cosentino el riesgo aeronáutico "es el acontecimiento incierto, individualizado y previsto en el contrato de seguros, que dirime del empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas y que origina el cumplimiento de las indemnizaciones asumidas por el asegurador" (12). Vemos tal y como lo afirman ellos también, de que tenemos en el concepto dado, elementos generales y específicos, siendo los primeros, la eventualidad del riesgo, su individualización y certeza, generando así ese riesgo el cumplimiento de la obligación contraída por el asegurador, cual sería pagar los daños asegurados y que eventualmente se vería compelido a hacerlo; en cuanto a los segundos diré que son específicamente dos los elementos, la actividad aérea y la aeronave, pues sin éstos no se daría el seguro aéreo.

De ahí es que me pregunto: ¿Es necesario esa protección dada a través de los seguros aéreos? Lógico y categóricamente, la respuesta ha de ser en definitiva ¡sí!

"Durante los últimos cinco años ha habido algunos desastres aéreos de gran magnitud:

Un DC 10 de las Líneas Aéreas de Turquía se estrelló "cerca" de París. Imposible concebir los resultados de no poder emplear el vocablo "cerca". Aún así, el accidente ocurrió el tres de marzo, un domingo como a las 12:30 p.m. en un bosque nacional. La noche anterior había caído una pequeña nevada. De haber ocurrido a las 12:30 p.m. de un domingo del mes de julio, hubiera habido centenares de personas paseando por el bosque o merendando.

La lista de pasajeros hubiera sido insuficiente para determinar quiénes habían sido las víctimas. Debido a las velocidades que alcanzan las aeronaves de hoy, solo habría bastado unos cuantos segundos en cualquier dirección, para colocar el avión sobre cualquier número de poblados o pueblos o hasta sobre la propia ciudad de París. La destrucción hubiera sido más que comparable con la producida por los ejércitos de las grandes gue-

(9) SIMONE, Blas, op. cit., pág. 17 nota 39, pág. 53 ibídem; nota 42, pág. 54.

(10) SIMONE, Blas, op. cit., pág. 17, 18.

(11) GONZALEZ ESTEVEZ, Leonel, DIEGUEZ PILON, Armando, *Seguro de aviación*, XII Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico, VIII Jornadas de Derecho Aeronáutico y Espacial, Guatemala 1975, pág. 3.

(12) FOLCHI y COSENTINO, op. cit., pág. 3.

rras. En Tenerife, ambos aviones se encontraban sobre la pista; ¿a qué distancia se encontraban éstos de la terminal donde estaban los edificios y el personal del aeropuerto, y donde estaban estacionadas numerosas aeronaves con quizás unos 2.000 pasajeros que esperaban dentro de sus aviones o en la propia terminal a que sus vuelos los llevaran a su destino? Si el avión de la K.L.M. hubiese logrado evadir al avión de la Pan American, como oportunamente trató de hacerlo, pudiera haber perdido velocidad y caído hacia la derecha sobre la terminal. En ese caso, jamás hubieran podido determinarse las pérdidas por concepto de daños y vidas.

En cada uno de esos casos, la pérdida de vidas y las lesiones se limitaron a un grupo de pasajeros que fue posible determinar, no hubo terceros salvo la responsabilidad civil de una de las líneas aéreas para con los pasajeros de la otra línea aérea, los daños a la propiedad fueron insignificantes". Nos continúa manifestando Wilcor Lee en su interesante trabajo, que: *"los aseguradores estaban a punto de dar por terminado el caso del desastre de París cuando ocurrió el de Tenerife"*. Ese fue más complicado ya que había distintos límites de responsabilidad civil para cada pasajero. A continuación las partes afectadas y las bases de su responsabilidad civil:

1. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA K.L.M. HACIA:

a) sus pasajeros está regida por su Boleto (contrato), es decir, por el Protocolo de La Haya, enmendado contractualmente a \$58.000 bajo un acuerdo similar al Acuerdo de Montreal;

b) los pasajeros de la Pan American es ilimitada. Son terceros de la K.L.M. y por tanto no están sujetos a las limitaciones de la K.L.M.;

c) su tripulación se basa en leyes aplicables a contratos de empleo de los países bajos: Compensación legal por Accidentes de Trabajo, Seguro Social, contratos laborales, etc.;

d) la tripulación de la Pan American es, sin embargo ilimitada. Por lo que atañe a la K.L.M., esas personas tienen el mismo estado legal de los pasajeros de la Pan American, es decir, terceros.

2. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA PAN AMERICAN ES CONTRARIA A LA DE LA K.L.M. ES DECIR, LA RESPONSABILIDAD DE LA PAN AMERICAN HACIA:

a) los pasajeros está regida por su boleto (contrato), o sea, la Convención de Varsovia en-

mendada por el acuerdo de Montreal (CAB 18.900) hasta US\$75.000 (Los E.E.U.U. jamás han firmado el Protocolo de La Haya);

b) los pasajeros de la K.L.M. es ilimitada pues son terceros de la Pan American;

c) su propia tripulación está sujeta a las leyes de compensaciones por accidentes de trabajo y contratos laborales;

d) La tripulación de la K.L.M. como terceros de la Pan American, es ilimitada.

3. La Autoridad Española de Aeropuertos no tiene la ventaja de las limitaciones de responsabilidad civil con que cuentan las líneas aéreas amparadas por convenciones internacionales y, por tanto, su responsabilidad hacia todas las partes es ilimitada.

4. La Compañía Boeing, como fabricantes, si es que tiene responsabilidad, civil, se encuentra en las mismas condiciones que la Autoridad Española de Aeropuertos, en cuanto a que tendría responsabilidad ilimitada hacia todas las partes.

A pesar de los numerosos aspectos de esa responsabilidad, el mercado de seguros de aviación que acababa de pagar las compensaciones del DC 10 inmediatamente reconoció que:

1) Los pasajeros y/o los familiares más cercanos tienen derecho a recibir compensación de una o más de las partes.

2) Las autoridades aeronáuticas o jurisdiccionales pueden tardar por lo menos un año o más, antes de rendir su informe oficial.

3) Las demoras o pagos aumentarán el valor de las reclamaciones, así como los gastos de manejo, sin mencionar el efecto que podrían tener en su representación o en la de sus clientes.

Como resultado de la excelente colaboración que existe entre los corredores, los aseguradores y sus respectivos clientes, dentro de los treinta días de ocurrido el accidente se estableció un fondo inicial de US\$50.000.000, y se instituyeron los procedimientos necesarios para pagar inmediatamente a los que legalmente tenían derecho a compensación.

Las normas de procedimiento son básicas y sencillas:

a) Hay que aprobar los daños. En la mayoría de los casos es más bien fácil. Las personas que están en condiciones de hacer cruceros de larga duración o de visitar otros países, por orden general dejan sus asuntos en orden.

b) Se estableció un límite de \$150.000 por persona, como pago inmediato. Mientras que esa

cantidad es el doble del límite máximo de uno de los transportadores, debe recordarse que la responsabilidad civil de las otras tres partes no es limitada. (Desde un punto de vista práctico, había muchos matrimonios en el vuelo, lo que significaba un pago de \$300.000 a los herederos).

c) Los demandantes no tienen necesidad de asesor legal, pero en caso de desearlo, el trabajo de verificar el finiquito y otros documentos puede obtenerse a costo razonable.

Para reducir aún más el papeleo y las consultas interminables, así como para eliminar la posibilidad de que las diferentes partes persigan fines distintos, se facultó a dos organizaciones para transar las reclamaciones de todas las partes y para retirar efectivo del fondo.

Una en Holanda, para transar las reclamaciones de los pasajeros de la K.L.M.

La otra, en los E.E.U.U., para transar las reclamaciones de los pasajeros de la Pan American.

Esas organizaciones no esperaron que el reclamante viniera a ellas, y los contactos que éstas hicieron inmediatamente respondieron de manera admirable. Al año de ocurrido el accidente, dos terceras partes de los casos se habían transado. Al igual que en el caso del DC 10, el demandante puede optar por no aceptar la suma recomendada u ofrecida y entablar acción judicial. No obstante, esa vía requiere mucho tiempo y dinero, quizás años y millones de dólares, sin mencionar la angustia mental experimentada por los herederos.

Con el establecimiento del fondo y la transacción de las reclamaciones sobre el seguro de casco, el mercado mundial de seguro aéreo pagó en cosa

de unos cuarenta y cinco días, la suma de \$113.000.000.00 como apoyo a la industria de la aviación. Esa cantidad representa sólo un poco más de la mitad de lo que se espera habrá de pagarse. Se establecieron reservas por la cantidad de US\$200.000.000.00. Vemos así a través de los casos anteriormente descritos, cómo los seguros vinieron a remediar prontamente en muchos pasos, la responsabilidad civil de las partes, así como la situación en que habían quedado muchas familias de los pasajeros afectados.

Año año, las compañías aseguradoras y reaseguradoras han tenido que adecuar las primas a pagar, por sus clientes, dada la magnitud de las sumas que deben de cubrir en cada siniestro, siendo los dos últimos años (79-80), catastróficos en el mundo de los seguros. Es de esperarse, que para el año de 1981 las primas a cobrar, por las compañías aseguradoras hayan sido superiores a las cobradas anteriormente, ya que el mercado ha venido en crecimiento constante, como lo confirma su capacidad de aceptar "cascos" de más de US\$70.000.000.00 y responsabilidad civil de más de \$400.000.000.00.

A manera de información únicamente y para que pueda el lector comprender el por qué, las compañías de seguros se han visto presionadas a aumentar sus primas les presentaré un cuadro descriptivo de los accidentes aéreos ocurridos durante el año de 1979 los que han debido de ser sufragados por Frank B. Hall & Co. PARKER AVIATION DIVISION, una de las más grandes aseguradoras de los Estados Unidos y sus reaseguradores en cuanto a las pérdidas totales y parciales sufridas por diferentes líneas aéreas del mundo.

PERDIDAS TOTALES

LINEA AEREA	DIA PERDIDA	TIPO AVIACION	VALOR CASCO	RESERVA RESP.
VARIG	30/1/79	B-20	\$ 6.000.000	—
E.A.L	9/2/79	DC-9	\$ 2.000.000	—
N.A.S.D.A.	9/2/79	SATELITE	\$14.500.000	—
GARUDA	6/3/79	F-28	\$ 5.300.000	—
ALIA	14/3/79	B-727	\$ 9.500.000	\$ 5.600.000
INDIAN AIR LINES	26/4/79	B-737	\$ 9.500.000	—
AMERICAN	25/5/79	DC-10	\$37.000.000	\$130.000.000
GARUDA	11/7/79	F-28	\$ 4.250.000	\$ 300.000
T.M.A.	23/7/79	B-707	\$ 6.000.000	—
D.L.H.	26/7/79	B-707	\$ 7.000.000	—
CIPRUS	19/8/79	B-707	\$ 4.500.000	—
CHINA	11/9/79	B-707	\$ 5.000.000	—
A.T.I.	14/9/79	DC-9	\$ 7.700.000	\$ 1.000.000
SWISSAIR	7/10/79	DC-8	\$10.000.000	\$ 6.000.000
WESTERN	31/10/79	DC-10	\$37.000.000	\$ 29.000.000
PAKISTAN	26/11/79	B-707	\$ 8.000.000	\$ 5.000.000
A.N.Z.	28/11/79	DC-10	\$43.000.000	\$ 50.000.000
R.C.A.	10/12/79	SATELITE	\$70.000.000	—
TURKISH A/L	23/12/79	F-2B	\$ 5.000.000	\$ 2.000.000

PERDIDAS PARCIALES

LINEA AEREA	DIA PERDIDA	TIPO AVIACION	VALOR CASCO	RESERVA RESP.
PAKISTAN G/L	14/1/79	B-707	\$ 1.200.000	—
AIRLIFT INTL	15/2/79	B-727	\$ 1.575.000	—
FLYING TIGERS	15/2/79	B-747	\$ 16.000.000	—
SEABOARD	16/4/79	B-747	\$ 11.000.000	—
FLYING TIGERS	7/6/79	DC-8	\$ 850.000	—
CIA. MEXICANA	25/7/79	B-727	\$ 1.000.000	—
AEROLINEAS	24/9/79	B-747	\$ 1.000.000	—
UNITED G/L	25/10/79	B-727	\$ 3.000.000	—
PERTAMINA	3/12/79	F-28	\$ 320.000	—
			\$327.195.000	\$228.900.000

GRAN TOTAL: \$556.095.000 (14).

Como se puede apreciar en el cuadro antes expuesto, las sumas de dinero pagadas por los aseguradores dichos, son sumas bastante elevadas, de ahí que se tenga forzosamente que elevar las primas a pagar por los asegurados.

Por otro lado, he de manifestar que nuestro país no se ha quedado por fuera de dichos aumentos, situación que se ha agravado aún más, por el hecho del tipo libre de cambio que últimamente se operó, viéndose el Instituto Nacional de Seguros en la imperiosa necesidad de aumentar las primas y de cobrar las mismas en el porcentaje del 50 por ciento al cambio del tipo oficial (Q8,60) y el restante 50 por ciento al tipo libre de cambio, específicamente en la materia que nos ocupa. Podemos entonces así, tomar en consideración la importancia que tienen en este momento, las pólizas de seguros que deben de mantener las compañías aéreas en todo el mundo, ya que sin ellas, más de una compañía estaría completamente arruinada y fuera de operación, dada la magnitud de las sumas a pagar por ella dado el caso de que sufriera un grave accidente, cualquiera de sus aviones, no solo por las pérdidas materiales a que quedaría expuesta, sino a las pérdidas que debería afrontar, pago de indemnización a los pasajeros o causahabientes, o bien a terceros superficiarios.

De ahí, la importante misión que cumplen los seguros aéreos en el mundo contemporáneo, importancia incuestionable al menos, en el negocio de la aviación, que si bien es cierto hoy día es uno de los más seguros, en cuanto a seguridad y eficacia, me deja de ser menos cierto, que los resultados de un accidente, aparte de sus consecuencias funestas, pueden llevar al traste el esfuerzo de años de trabajo, porque como dije antes, se le debe de considerar indispensable en el campo aeronáutico, ya que desde el punto de vista económico, el seguro permite la reparación inmediata de los daños ocasionados por la operación de una aeronave, así como los sufridos por sus propietarios explotadores o los transportistas. Asimismo, como la seguridad que brindan a los capitales que entran en juego en la actividad aviatoria, los cuales son extremadamente grandes e imprescindibles para asegurar el desarrollo y éxito de aquella.

"El transcurso del tiempo ha incidido para aumentar esa importancia y es evidente que ese proceso de crecimiento ha de continuar en el futuro, como inevitable consecuencia del progreso de la aviación, que crea riesgos continuamente mayores, a medida que crecen las aeronaves, su capacidad y velocidad" (15).

BIBLIOGRAFIA

CHACON M., José A., *"Los Seguros de Aviación"*, Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico. San José, C.R., mayo 1973.

BONET CORREA, José, *"La Responsabilidad en el Derecho Aéreo"*, pág. 207, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Junta de Estudios Económicos, Jurídicos y Sociales, Madrid, 1963.

BLAS SIMONE, Osvaldo, *Cuestiones Jurídicas y Económicas Actuales en Relación con los Seguros Aéreos*, Trabajo presentado en las VII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Sevilla, España 1973.

FOLCHI, Mario, COSENTINO, Eduardo, *Apuntes para una Sistematización de los Seguros Aéreos*, pág. 7, 1973.

GONZALEZ ESTEVEZ, Leonel, DIEGUEZ PILON, Demando, *"Seguro de Aviación"*, trabajo presentado en XII Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico, VIII Jornadas de Derecho Aeronáutico y Espacial, Guatemala 1975, pág. 3.

WILCOX, L.H. *"El seguro Aéreo"*, Trabajo presentado en Conferencia de Transporte Aéreo, patrocinada por la Universidad de Miami, abril 5, 1978.

VIDELA ESCALADA, Federico N., *"Derecho Aeronáutico"* tomo IV, volumen B. Víctor P. de Zavalía Editor, Buenos Aires, Argentina 1976.

Ley General de Aviación Civil de C.R. 1973 y sus reformas.

Carta Circular de Frank B., Hall, Parker Aviation Division. *"Aviation Insurance Market Conditions"*. Octubre 28, 1980.

* * *