

EL SEGURO AÉREO

Ana Catalina Apú

I. Nociones preliminares

La modernidad ha implicado considerar a las aeronaves un medio de transporte muy común, no obstante al principio, su gran riesgo constituyó un elemento determinante en la aviación.

En este sentido, es notable la influencia de la nueva *Lex Mercatoria* en el campo de la responsabilidad aérea, con tendencias expansiva a una regulación privada, ejercida por entes como la OACI y la IATA.

En el área específicamente del seguro aéreo se encuentra la primera normativa en el Convenio de Varsovia, que tiende hacia la evolución y actualidad de la responsabilidad y los seguros.

Los seguros aéreos deben su génesis a los principios del seguro marítimo y hasta su tratamiento es aparejado, claro que posee características de la teoría general del seguro pero con un matiz particular el cual le imprime la naturaleza de su actividad.

Es conocido que un accidente aéreo puede producir múltiples eventos, la destrucción de la aeronave, la muerte de las personas a bordo, daños a terceros en la superficie, daños de extraordinaria magnitud económica; situación que arruinaría a la mayoría de los empresarios de aerolíneas. Piénsese que

estos incidentes hasta pueden llevar a la quiebra a la misma aseguradora.

En la presente monografía se desarrolla la temática de los seguros aéreos estableciendo lineamientos generales y por último, se hará una reseña su tratamiento en Costa Rica.

Para el desarrollo del tema se parte de la premisa de que al menos, el contrato de seguro se configura de dos actores o elementos subjetivos: el asegurado y el asegurador; el beneficiario no es estrictamente parte del contrato, no interviene en su formación a pesar de que tiene interés en éste.

II. Generalidades de Seguro Aéreo

1. Definición de Seguro Aéreo

Algunos autores encasillan al seguro aéreo como parte del derecho aeronáutico; sin embargo, los seguros aeronáuticos tienen una individualización propia y constituyen un tipo particularizado de los seguros en general¹.

A efectos de contar con una definición de seguros, se enuncia la que expresa la Ley de Navegación de Aérea de España la cual indica al respecto:

“...los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan la aeronave, mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades

1 Así, BOZA CARLOS: *Los Seguros Aéreos* en *Revista Judicial*, Año VII, N° 24, marzo 1983, p. 41

derivadas de los daños causados a un tercero por la aeronave en tierra, agua o vuelo...².

III. Importancia de los seguros aéreos

El seguro aéreo cumple una función: social, económica³ y jurídico en materia aeronáutica.

En lo económico, trata de evitar grandes riesgos de la materia de transporte, como un accidente, que puede determinar graves consecuencias económicas para el transportador e incluso, hasta su insolvencia.

El seguro tiende a la reparación de una pérdida y permite que haga recaer el resarcimiento del evento dañoso en otro sujeto, el asegurador. Lo cual permite mantener un equilibrio entre los intereses comprometidos en o por la actividad aeronáutica⁴.

En el aspecto jurídico, el seguro está estrechamente vinculado con el problema de la responsabilidad aeronáutica. La Ley en cada país⁵ y desde la Convención de Varsovia en 1929⁶ se impone la obligación de de contratar seguros de responsabilidad civil, que fijan montos de resarcimiento pecuniario al efecto⁷.

Su función social, puesto que nace de un interés social relativo a la valoración de la vida humana o del daño causado o como nivelación de la carga económica⁸.

IV. Características del seguro aeronáutico

1. Internacionalidad

Es evidente la internacionalidad del instituto jurídico del seguro aéreo, producto de la

2 *Vid.* al respecto el artículo 126 de la Ley de Navegación de Aérea de España No.48, de 21 de julio de 1960.

3 *Vid.* BONET CORREA JOSE: La responsabilidad en el Derecho Aéreo. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Junta de Estudios Económicos y Sociales, España, 1963, p. 207, indica al respecto: "... el seguro no consiste tan solo en una mera 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".

4 En este sentido, FOGLIA RICARDO/MERCADO ANGEL: Derecho aeronáutico. Abeledo-Perrot, Argentina, 1968, p.180 y LENA PAZ JUAN: Compendio de Derecho Aeronáutico. 5ª edición, Editorial Plus Ultra, Argentina, 1987, p.349 quien además señala: "Por otra parte, al repartir los perjuicios entre un elevado número de operaciones similares, se evita que el responsable de los mismos deba soportarlos íntegramente, con la posibilidad de que un solo accidente puedan ocasionar su ruina".

5 Ley General de Aviación Civil en Costa Rica

6 Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, el Protocolo de Montreal de 1975 "se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia"

7 Así, BONET CORREA JOSE: La responsabilidad en el Derecho Aéreo..., p. 40, explica "La tendencia actual es no dejar en descubierto a la víctima y mediante el seguro siempre encuentra determinada persona solvente que responda al daño. De este modo la justicia conmutativa queda reestablecida al compensarse mediante la indemnización del daño que sufra la persona lesionada".

8 *Vid.* BOZA CARLOS: Los Seguros Aéreos en Revista Judicial, Año VII, No. 24, marzo 1983, p.42 y 43 quien establece la diferencia entre seguros sociales y el seguro aeronáutico como de interés social

naturaleza de la actividad que regula, del derecho aplicable y de la producción del riesgo independiente del lugar y nacionalidad.

Lo anterior, pone en relieve dos temas importantes:

- a) Se requiere la expansión de la cobertura que presta un asegurador entre diversos lugares, su ámbito y contenido, resultado de un consenso que necesariamente ha de existir entre los diversos mercados. Posiblemente se recurra a figuras como el coaseguro⁹ y el reaseguro^{10 11} para alcanzar este propósito.
- b) Uniformidad en las indemnizaciones que resultan establecidas en los convenios multilaterales vigentes a nivel internacional¹².

2. Generalización de su Obligatoriedad

El contrato de seguro aéreo vincula directamente al asegurado con el asegurador y con frecuencia estos seguros por su naturaleza, corresponden a una cantidad muy elevada de dinero.

Es en esta situación donde instrumentos como el coaseguro y reaseguro¹³ tienen su campo de acción como se mencionó, a fin de hacer frente a la pérdida derivada de los siniestros entre diferentes aseguradores.

Esta atomización de aseguradores y reaseguradores participantes en diversos países lleva a conflictos de leyes y de jurisdicciones intervinientes, para ventilar los conflictos debido a que no

9 "En la contratación, suma de varios seguros parciales de una misma cosa; y en la responsabilidad, división de los riesgos entre varias empresas, ya proporcionalmente, si existe mancomunidad, ya por partes determinadas de lo asegurado, si así está convenido..." Así en CABANELLAS GUILLERMO: Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, T.II, Editorial Heliasta, Argentina, p.177

10 "...el seguro que, mediante una obligación de reembolso, cubre al asegurador proveniente de los contratos de seguro que celebró" así en HALPERIN ISAAC: El Contrato de Seguro. Seguros Terrestres. Tipográfica Editora Argentina, argentina, 1946, p.48

11 LENA PAZ JUAN: Compendio de Derecho Aeronáutico..., p.348 puntualiza que en Argentina funciona una entidad denominada ADA "Aseguradores de Aeronavegación" que toma en coaseguro los seguros contratados por las compañías adheridas.

12 Como el caso del *Convenio de Roma de 1952* y más reciente el *Convenio de Montreal de 1999 sobre la unificación de ciertas reglas en materia de transporte aéreo internacional*.

13 Los principales reaseguradores internacionales se encuentran en París, Londres y Nueva York. Por diversas razones, muchas de ellas de carácter histórico han definido a Londres como la plaza internacional del seguro aeronáutico, a pesar de la existencia de aseguradores de grandes riesgos emplazados en otras localidades como Estados Unidos, Francia, Alemania, Italia, Japón, Países Escandinavos y Suiza.

existe internacionalmente un instrumento internacional sobre seguro aeronáutico¹⁴.

Como indica LENA PAZ: "...el seguro posibilita la liquidación y pronto pago de las correspondientes indemnizaciones, la mayoría de las legislaciones internas impone al explotador de aeronaves la obligación de constituir seguros de responsabilidad contra daños que pudieran sufrir las personas y cosas transportadas¹⁵, los miembros de la tripulación y los terceros en la superficie"¹⁶.

3. Actividad cíclica

Entendida la actividad cíclica por los ingredientes de la oferta y demanda a los que se encuentra sujeto el mercado de estos seguros. En virtud de que todo depende de la configuración de una situación de sobre capacidad "*over capacity*" o bien de una reducida capacidad "*reduced capacity*".

Consecuencia directa es que con el tiempo los precios de las primas bajen y con ello los beneficios y viceversa.

Para la Dra. Marina Donato¹⁷ "...el mercado de seguros y reaseguros estaba saliendo de un prolongado ciclo de más de 12 años de mercado muy blando es decir con bajas primas y alta siniestralidad que produjo el retiro de muchos reaseguradores dejando la plaza con menor capacidad de suscripción. Después del 11 de septiembre de 2001 sucede lo que todos conocen sobre la cancelación de las coberturas vigentes de terceros en superficie ocasionados en hechos tipificados como de guerra".

V. Riesgo Aéreo

Constituye premisa para la existencia del seguro el "riesgo", en gran medida el riesgo como acontecimiento hipotético o bien, implica una incertidumbre con respecto a la producción de un acontecimiento fortuito previsible, que por lo general sus consecuencias son económicamente adversas. Coexisten dos rasgos que la determinan: la *eventualidad* en cuanto al momento y la *antieconomicidad* de sus consecuencias¹⁸.

Para FOGLIA¹⁹ riesgo aeronáutico debe entenderse como:

14 El principio conocido como "proper law" del contrato en el cual las partes escogen de común acuerdo cual será la ley y jurisdicción aplicable es un elemento importante para esclarecer conflictos de leyes. Hay supuestos en los que en ausencia de este entendimiento la "proper law" surgirá del análisis del punto de conexión adecuado según los principios del derecho internacional privado. El Consejo de las Comunidades Europeas dictó el 22 de junio de 1988 la Directiva 88/357 que entró en vigencia en 1990, que indica que los aseguradores de grandes riesgos (large risks) pueden ofrecer a los interesados sus servicios de manera transnacional sin que importe la autorización de la autoridad del lugar en la que se encuentren los bienes.

15 En Costa Rica Ley General de Aviación Civil, artículos 248 y ss

16 LENA PAZ JUAN: Compendio de Derecho Aeronáutico....., p.348

17 Así en, XXX JORNADAS LATINO AMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL (Punta del Este, Uruguay 22-25 Marzo 2006) Tema 1: "Situación Actual del Seguro en la Aviación Civil Evaluación de Alternativas".

18 Vid. GARRIDO/COMAS: Los Seguros de Aviación. Premio Delas editado por El Sindicato Vertical del Seguro, 1950, p. 15

19 Al respecto, FOGLIA RICARDO/MERCADO ÁNGEL: Derecho aeronáutico. Abeledo-Perrot, Argentina, 1968, p.181

“...todo aquello que destinado a ser transportado por aire, está sujeto a soportar un daño propio, ajeno a la voluntad y fuerza de los contratantes”.

Al respecto, FOLCHI y COSENTINO²⁰ establecen que el riesgo aeronáutico:

“es el acontecimiento incierto, individualizado y previsto en el contrato de seguro, que deriva del empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas y que origina el cumplimiento de las indemnizaciones asumidas por el asegurador”.

Asimismo es posible indicar los elementos constitutivos del riesgo²¹, en generales y específicos.

Generales: Estos responden a la configuración de cualquier clase de seguros, por ejemplo, la eventualidad del riesgo, su certeza y su individualización. Siendo que el acaecimiento del riesgo genera el cumplimiento de la aseguradora respecto de los daños asegurados.

Específicos: Los elementos constitutivos específicos se refieren a un doble aspecto; en primer lugar, la aeronave y en segundo término, las actividades específicamente aeronáuticas.

De manera que la doctrina acepta que los riesgos de las pólizas de seguro pueden ocurrir en tierra como en vuelo:

En tierra: también se denominan riesgos debido a la infraestructura. La aeronave requiere de instalaciones adecuadas para que su navegación sea lo más segura tales como: electricidad, radio y otros, de modo que si faltan o su funcionamiento es deficiente, acrecienta el riesgo, motivo por el que los aseguradores deben estudiar estas variables para determinar el riesgo.

En vuelo: la máquina debe estar provista del certificado de navegabilidad, o sea debe estar autorizada para volar, también las causas pueden surgir de condiciones atmosféricas, estado del tiempo, entre otras.

1. Certificado de Aeronavegabilidad

Aeronavegabilidad es una característica vital para determinar la exigibilidad de los seguros aéreos y se debe entender como “...la condición que habilita a una aeronave para operar con base en la normativa técnica y legal determinada tanto por el fabricante como por las autoridades que la certifican”²².

Se podría definir como las condiciones mínimas de funcionamiento de una aeronave a nivel técnico y jurídico que se renueva periódicamente.

Los españoles GARRIDO Y COMAS conceptualizan el certificado de navegabilidad como aquel “documento de importancia sustantiva mediante el cual acreditan las

20 Vid. FOLCHI MARIO/COSENTINO EDUARDO: Derecho aeronáutico y transporte aéreo Editorial Astrea, Argentina, 1977 p.137

21 Así: FOLCHI MARIO/COSENTINO EDUARDO: Derecho aeronáutico y transporte aéreo ..., p.138

22 Así en: Instituto Parauniversitario de Educación en Seguros y Afines. Unidad Didáctica de Seguros de Transportes. IPESA, Costa Rica, Año 2002, p.121

condiciones necesarias para que la aeronave pueda utilizarse en todo momento²³. Y es imperativo que se efectúe un reconocimiento de la aeronave cada vez que sufra una alteración que interese a su estructura o modifique sus características esenciales.

Es decir, que si una nave aérea asegurada le ocurre un siniestro y esta no cuenta con el Certificado de Aeronavegabilidad²⁴, la entidad aseguradora no indemnizará los daños o consecuencias derivas de ella, lo cual se constituye en un exclusión de las pólizas de seguro.

VI. Interés Asegurable

El Interés Asegurable es el interés económico que una persona tiene frente

a la ocurrencia de un riesgo, razón por la que se indica que es una relación lícita de valor económico y su importancia es trascendental en el contrato de seguro ya que constituye el objeto del contrato²⁵.

BONET CORREA²⁶ expresa en este sentido:

“Al ser el seguro una institución que tiene por excelencia la previsión, actúa como protectora de las consecuencias dañosas de los riesgos que amenazan al hombre actual, tanto en su vida como a su patrimonio. El interés asegurable es, pues, el objeto fundamental del contrato de seguros que se prevale de un riesgo, económicamente apreciable en dinero, expuesto a una pérdida como consecuencia de un siniestro. En definitiva, que el riesgo es la causa del contrato de seguros”.

23 GARRIDO/COMAS: Los Seguros de Aviación..., p. 44, "En dicho certificado se hará figurar: el número de la certificación; nombres, domicilio y nacionalidad del propietario; nombres del constructor; marcas de nacionalidad y matrícula; tipo, serie y número de construcción; clase del aparato; número de planos; motores y plazas incluyendo la tripulación; clasificación que corresponde a la aeronave; largo, ancho y altos máximos de la aeronave en posición de vuelo; número de motores y tipos de los mismos, así como el número de caballos y las revoluciones por minuto de sus cigüeñales y las del propulsor, consumo por hora de combustible y aceite; tipo, marca, peso diámetro de la hélice o hélices; peso de la aeronave en vacío, incluyendo el agua de los radiadores (si los tiene); peso total del combustible y del aceite (depósitos llenos); peso reservado para la tripulación; carga reservada para el equipo, excluidos los aparatos para T.S.H.; peso de los aparatos de T.S.H.; carga máxima, útil, comercial autorizada para pasajeros y para mercancías cuando los depósitos de combustibles estén llenos; peso máximo total autorizado y número mínimo de tripulación necesarios". Además de especificarse el material de la construcción y que la nave esté construida de acuerdo las reglas y llevar adherida una fotografía de la aeronave.

24 Vid. los artículos: Artículo 45.- "Toda aeronave civil que vuele sobre territorio costarricense, deberá estar provista de su certificado de aeronavegabilidad vigente o documento equivalente" Artículo 46.- "Es función privativa de la Dirección General de Aviación Civil el otorgamiento, revalidación, suspensión o cancelación de los certificados de aeronavegabilidad y documentos equivalentes, a las aeronaves civiles de nacionalidad costarricense". Artículo 47.- "Los certificados de aeronavegabilidad otorgados en país extranjero podrán ser reconocidos o convalidados en Costa Rica de acuerdo con los tratados vigentes y en su defecto, con las normas internacionales aprobadas por la Organización de Aviación Civil Internacional". Artículo 48.- "El Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes reglamentará a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, la forma y contenido del certificado de aeronavegabilidad, en las aeronaves de las distintas clasificaciones, así como los motivos o causas determinantes de la suspensión o cancelación de dicho certificado".

25 Vid. HALPERIN ISAAC: El Contrato de Seguro. Seguros Terrestres..., 19465, p.427, además señala "no existen intereses eventuales (inciertos, condicionados, dudosos, suspensos): es contrario al concepto de interés. En todo momento del seguro debe existir el interés determinado..."

26 BONET CORREA JOSE: La responsabilidad en el Derecho Aéreo. Premio "Castan Tobeñas" 1961 de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. Consejo Superior de Investigaciones Científicas Junta de Estudios Económicos, Jurídicos y Sociales, España, 1963, p.149

Los intereses asegurables en el seguro aéreo son el casco, la responsabilidad civil y el infortunio.

1. Seguros de Casco o Corpus

Cubre los daños que puedan sufrir las aeronaves o su pérdida en vuelo, en la superficie terrestre o durante las operaciones de despegue o descenso.

En Costa Rica se denomina “*Todo Riesgo*”. En otras palabras, la póliza cubre la pérdida de daño directo de la aeronave, siempre que no esté expresamente excluida de la póliza.

Su función se remonta a los primeros tiempos de la aeronavegación, como resultado del alto precio de las máquinas y la frecuencia de los peligros que corrían²⁷.

Por otra parte, “los seguros sobre los bienes transportados (carga) que pudieran concertar los interesados (cargadores, consignatarios, acreedores, etc.), si bien participarán de las mismas características que proporciona el transporte aéreo (riesgo propio, ambiente, destino específico de la aeronave), no se los considera estrictamente dentro de los seguros aeronáuticos. Su cobertura se hace por póliza de “transportes” o “marítima”²⁸.

2. Seguros de Responsabilidad Civil Aeronáutica

Cubre las indemnizaciones que el explotador de la nave deba abonar por daños a los pasajeros, al personal aeronáutico, terceros en la superficie por la caída de la aeronave o cosas que se le desprenden de la misma siempre que la misma esté prevista del Certificado de Aeronavegabilidad.

El asegurador se compromete a pagar al asegurado las reparaciones por los daños ocasionados, que en relación con la ley esté civilmente obligado a hacerlo, se refiere sin lugar a dudas de la responsabilidad civil objetiva.

Algunas legislaciones extranjeras como la Argentina y España incluyen en este seguro, los daños producidos en el transporte, en Costa Rica forma parte de un seguro diferenciado.

3. Seguro de Infortunio

Cubre los daños por lesiones, muerte o incapacidad del asegurado debido a un accidente aéreo y suelen ser contratados por el propio interesado.

Este seguro es sobre la vida de los pasajeros, del personal aeronavegante, derivada de

27 Así en: FOGLIA RICARDO/MERCADO ÁNGEL: Derecho aeronáutico..., p.180 y LENA PAZ JUAN: Compendio de Derecho Aeronáutico..., 1987, p.183

28 SIMONE citado por LENA PAZ JUAN: Compendio de Derecho Aeronáutico..., pp. 349 y 350

hechos externos, con excepción de los que se produzcan por dolo o culpa de ellos o de enfermedades anteriores²⁹.

En Costa Rica se les denomina a estas pólizas, seguros de accidentes personales y amparan a los tripulantes y pasajeros, cubre gastos médicos, hospitalarios, incapacidades y otras lesiones provenientes de lesiones corporales.

VII. Siniestro

El siniestro es "...el acaecimiento de los riesgos se llama siniestro; éste, sin ser un elemento accidental del contrato (pues es impensable un seguro sin este condicionamiento a un hecho futuro e incierto) funciona a la manera de una condición suspensiva, en cuanto a la obligación indemnizatoria del asegurador"³⁰.

VIII. La Póliza

La póliza es el documento donde se formaliza el contrato de seguro³¹, siendo parte de ella las condiciones generales impresas, las condiciones especiales escritas y los anexos³². La póliza del seguro, es el documento que prueba que una expedición está cubierta por un contrato de seguros³³.

Existen diferentes tipos de póliza entre ellas la cerrada, la abierta o la de declaración anual. En esa misma línea la jurisprudencia costarricense cuando asevera:

"... el Contrato de Seguro es toda una ecuación económica en que el monto de la prima, el riesgo cubierto y el monto de la indemnización están calculados, de manera que si se tiene por existente y cierto un seguro debe serlo a base de considerar incorporadas e incluidas en él todas las condiciones y cláusulas que aparecen en las fórmulas de las pólizas..."³⁴

1. Póliza cerrada o de un viaje

"La póliza cerrada o particular como se suele llamar, se utiliza para asegurar un cargamento en transporte único y determinado, de manera que se contrata para un solo viaje y terminado este, termina también la póliza. Para cada operación de seguro o cobertura individual se estipula un contrato de seguro y se expide una póliza concreta"³⁵.

Se determina con exactitud: clase y cantidad de mercadería; valor de la misma y valor que se quiere asegurar; clase de embalaje; cuántas y qué unidades se transportan; peso de cada bulto o unidad; lugar en dónde

29 Vid. al respecto, BOZA CARLOS: Los Seguros Aéreos..., p. 44.

30 Vid. PEREZ VARGAS VICTOR: El contrato de seguro marítimo en Revista Iustitia, núm.168, año 14, Costa Rica, p.9

31 HALPERIN ISAAC: El Contrato de Seguro. Seguros Terrestres..., pp.132 y 133, indica "La póliza presupone la perfección del contrato, del que es una consecuencia, su prueba capital y guía de interpretación".

32 En este sentido, vid. PÉREZ VARGAS VÍCTOR: *El contrato de seguro marítimo* ..., p.10.

33 Internacional Air Transport Association: Manuals The Air Cargo Tariff, Octubre, 2002

34 SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Núm. 51 de las 15:40 horas del 9 de setiembre de 1983.

35 BROSETA PONT: Manual de Derecho Mercantil. Editorial Tecnos, 3ª edición, España, 1978, p.430.

comienza el transporte; ruta que tomará; donde termina el transporte; cuáles medios de transporte son utilizados³⁶.

2. Póliza abierta, de declaraciones o flotante –floating policies–

En el idioma español la póliza flotante tiene un doble significado, que la doctrina estadounidense, probablemente por una situación idiomática, ha podido establecer una clara distinción de la misma, así se encuentra la *floater* y *floating*. La primera es aquella que acompaña el bien asegurado donde se encuentre y la segunda, es la póliza abierta, en donde el interés asegurable cubre todos los embarques³⁷.

Para este estudio, se considera la *floating policy*, de modo que: “Suele utilizarse la póliza flotante (o de declaraciones) cuando un sujeto tiene necesidad de estipular periódicamente una pluralidad de seguros (por ejemplo: por remitir frecuentemente mercancías en transporte, sea bien por barco o por avión). En este caso para no tener que estipular tantos contratos como intereses se desean cubrir, se estipula una póliza de abono o declaraciones, la cual constituye una especie

de contrato automático, mediante el cual el asegurado pacta el aseguramiento de todos los embarques de mercancías, sean de exportación o de importación sin necesidad de estar reportando cada uno de ellos”³⁸.

IX. Obligaciones y Cargas

Previo a enumerar las cargas y obligaciones, es necesario diferenciar ambos términos. Así la obligación es un mandato jurídico cuyo incumplimiento es violación de la ley, en interés ajeno, con sanción jurídica y con ejecución forzada eventual o por un tercero. La carga es una regla de conveniencia, mandato de ley condicionado a la voluntad del sujeto, de manera que la inobservancia está prevista como lícita por el mismo mandato, interés propio, con sanción meramente económica (no obtención del resultado), sin posibilidad de ejecución forzosa o a satisfacerse por un tercero³⁹.

En síntesis “La carga puede entenderse como un deber hacer, si se quiere un resultado favorable. De ahí que tiene una faceta necesitada, pero también de libertad...”⁴⁰ Y la obligación es “un deber hacer” pero con contenido patrimonial o patrimonialmente determinable⁴¹.

36 CORDERO GONZÁLEZ JUAN/ MOLINARI VÍLCHEZ WILLIAM: El contrato de seguro de transporte aéreo y marítimo en el comercio internacional. Tesis de grado para optar por el grado de licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, Costa Rica, 1991, pp. 151 y 152.

37 Vid. en este sentido PÉREZ VARGAS VÍCTOR: El contrato de seguro marítimo..., p.11.

38 RIPERT GEORGES: Compendio de Derecho Marítimo. Tipografía Editora Argentina, Argentina, 1954, p.409.

39 HALPERIN ISAAC: Lecciones de Seguros. Depalma, 7ª reimpresión, Argentina, 1993, p. 50.

40 PÉREZ VARGAS VÍCTOR: Las Situaciones Jurídicas en Apuntes para el curso de Derecho Privado I. Universidad de Costa Rica, Abril 2006, p. 25.

41 PÉREZ VARGAS VÍCTOR: Las Situaciones Jurídicas en Apuntes para el curso de Derecho Privado I..., p. 22.

1. La Carga

El asegurado tiene las cargas⁴² de:

- Carga de declaraciones de buena fe
- Carga de aviso del acaecimiento del siniestro y los daños sufridos
- Carga de prevenir el siniestro
- Carga de salvamento o de disminuir los efectos del siniestro
- Carga de conservación del estado de riesgo
- Carga de cumplimiento en el procedimiento de reclamo

2. La Obligación

- a) El asegurado tiene la obligación de pagar la prima que es el precio del seguro, es decir la contraprestación del asegurado por la garantía del asegurador de pagar si ocurre el siniestro en las condiciones del contrato⁴³.
- b) El asegurador, únicamente asume obligaciones, nunca cargas. La obligación de indemnizar que incumbe en la ejecución del contrato y no por su violación⁴⁴. Por supuesto que su obligación surge eventualmente ocurrido el siniestro.

X. Tipos de Cobertura en Costa Rica

Básicamente se pueden catalogar de dos maneras: las coberturas por daño directo y las coberturas de responsabilidad civil extracontractual, según clasificación de Instituto Nacional de Seguros. No obstante, el segundo grupo debería denominarse “coberturas por responsabilidad civil”.

Como se verá más adelante el INS subdivide en esta área de responsabilidad: la civil de personas excluyendo pasajeros y la responsabilidad civil de pasajeros, situación ésta última donde efectivamente se da un vínculo contractual, el cual podría desencadenar una responsabilidad civil contractual. De manera que si bien es cierto, el contrato que suscriben los pasajeros con la línea aérea no es de seguro de vida, sino es de transporte donde lógicamente el objeto del contrato, es el traslado, que supone el arribo al destino de los transportados, en idénticas condiciones a su abordaje. Por tanto, no existe duda de que la responsabilidad en este caso es contractual, a nuestro entender.

La cobertura “es la acción de cubrir o amparar al asegurado en los siniestros que amenazan sus intereses asegurables. Se trata de los seguros mencionados en la póliza”⁴⁵.

El clausulado en términos generales sigue los lineamientos de las condiciones

42 HALPERIN ISAAC: Lecciones de Seguros... y PÉREZ VARGAS VICTOR: El contrato de seguro marítimo..., p.16 .

43 HALPERIN ISAAC: Lecciones de Seguros..., p.52.

44 HALPERIN ISAAC: Lecciones de Seguros..., p.65.

45 PEREZ VARGAS VICTOR: El contrato de seguro marítimo..., pp.8 y 9.

internacionales, regidas por el *Lloyd's Aviation Underwriters Association*, su clave específica evita dudas en cuando al contenido e incorporación de ellas.

1. Coberturas de Daño Directo

a) COBERTURA E: en vuelo

Cubre la pérdida física directa o daños sufridos por la aeronave, incluyendo su desaparición (si la aeronave no se reporta en el transcurso de sesenta días después de iniciado el vuelo) mientras se encuentre en vuelo, pero únicamente por el monto de cada pérdida separada menos el deducible establecido en las condiciones particulares de la póliza.

b) COBERTURA G: taxeo⁴⁶ o en tierra

Cubre la pérdida física directa o daños sufridos por la aeronave mientras no esté en vuelo,

pero únicamente por el monto de cada pérdida separada menos el deducible establecido en las condiciones particulares de la póliza.

c) COBERTURA H: en tierra

Cubre la pérdida física directa o daños sufridos por la aeronave mientras no esté en vuelo o taxeo, pero únicamente por el monto de cada pérdida separada menos el deducible establecido en las condiciones particulares de la póliza.

2. Coberturas por Daño Civil

En Costa Rica la Ley General de Aviación Civil establece un tipo de responsabilidad civil objetiva⁴⁷ para aquellas aeronaves de uso comercial, siguiendo el esquema internacional que inició con la Convención de Varsovia, en otros términos existe obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad civil.

⁴⁶ Se considera que la aeronave es "taxeada" cuando está siendo movida en tierra por su propio motor o movimiento de inercia generando por el mismo, siempre que no esté en vuelo. Así en las Condiciones Generales de la Póliza de Seguro Aéreo del Instituto Nacional de Seguros.

⁴⁷ Así en Ley General de Aviación Civil, ex artículos Artículo 112.- "Antes de iniciar sus operaciones, toda persona física o jurídica que haya sido autorizada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, para realizar un servicio aéreo distinto, conforme a las estipulaciones del Artículo 104(*) precedente, deberá garantizar, ante la Dirección General de Aviación Civil, el pago de las responsabilidades en que pueda incurrir por daños causados a terceros en la superficie y a tripulantes, mediante los seguros correspondientes". Artículo 152.- "Otorgado el certificado de explotación, la empresa solo podrá iniciar operaciones si antes demuestra que tiene contratos de seguro garantes, de conformidad con esta ley, de la reparación de los daños y perjuicios causados tanto a los pasajeros y propietarios de la carga como a las personas o los bienes de terceros en la superficie". Artículo 260.- "Las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que operen en Costa Rica deberán demostrar la existencia de sus pólizas de seguros vigentes, que en ningún caso podrán ser inferiores a las establecidas por esta ley".

El Instituto Nacional de Seguros prevé las siguientes coberturas:

a) COBERTURA A:

Responsabilidad Civil por lesión o muerte de personas excluyendo pasajeros

Cubre las pérdidas en razón de responsabilidad civil impuesta por ley al asegurado por daños, incluyendo el costo de atención y privación de servicios, a causa de lesiones corporales o muerte que resulte de ellas, que sufran una o varias personas, excluidos los pasajeros, causadas por accidentes originados por la propiedad o mantenimiento de la aeronave asegurada.

b) COBERTURA B:

Responsabilidad Civil por lesión o muerte de pasajeros

Cubre las pérdidas en razón de responsabilidad civil impuesta por ley al asegurado por daños, incluyendo el costo de atención y privación de servicios, a causa de lesiones corporales o muerte que resulte de ellas, que sufran uno o varios pasajeros, causadas por accidentes originados por la propiedad o mantenimiento de la aeronave asegurada.

c) COBERTURA C:

Responsabilidad Civil por daños a la propiedad de terceros

Cubre las pérdidas en razón de responsabilidad civil impuesta por ley al asegurado por daños, destrucción o deterioro de la propiedad de terceros, incluyendo la pérdida de uso de éstas, causadas por un accidente originado

por la propiedad, uso y mantenimiento de la aeronave asegurada.

d) COBERTURA ADICIONALES

Son coberturas que ampara sin prueba de la responsabilidad hasta la suma asegurada, sin esperar como en las coberturas por responsabilidad Civil el fallo de los Tribunales de Justicia, permite ahorrar tiempo y dinero en situaciones especiales donde exista certeza de una eventual responsabilidad.

d.1) COBERTURA D:

Pagos voluntarios

Ampara los pasajeros contra pérdida de la vida y pérdida orgánica ocurridas a consecuencia de un accidente sufrido mientras se encuentren a bordo de la aeronave asegurada y/o ascendiendo o descendiendo de la misma siempre que tal pérdida se manifieste dentro de los noventa días siguientes a la fecha del accidente excluyendo enfermedades. Como monto de cobertura máximo es de 50% de la cobertura B.

d.2) COBERTURA F:

Accidentes personales de tripulantes

Cubre las pérdidas por daños, incluyendo el costo de atención y privación de servicios a causa de lesiones corporales o muerte que resulte de ellas, que sufran uno o más tripulantes causadas por un accidente y que se originen de la propiedad, uso o mantenimiento de la aeronave asegurada.

Debe aclararse que en el sistema de Costa Rica, esta cobertura es totalmente diferente y separado del régimen del Seguro de Riesgos de Trabajo.

XI. Exclusiones

Se refiere a que el INS no indemnizará al asegurado por concepto de pérdidas o gastos de cualquier índole, que se produzcan directa o indirectamente a consecuencia o que sean agravados por hechos específicos:

1. Generales

Lesiones, muerte o daños causados directa o indirectamente por infracción de alguno de los términos del Certificado de Aeronavegabilidad, reglamentos de la Dirección de General de Aviación Civil, operaciones aprobadas y contenidas en el manual de vuelo.

Uso de la aeronave por cualquier persona distinta de los pilotos descritos en la solicitud del seguro, excepto que sea operada en tierra por pilotos o mecánicos con licencia.

Uso de la aeronave por pilotos que no cumplan con el número de horas establecidas en la solicitud de la póliza, cuando esta circunstancia haya influido en el siniestro.

Uso de la aeronave para propósito diferente al descrito en solicitud del seguro.

Cualquier responsabilidad que se origine de accidente fuera de los límites geográficos del país, salvo los casos en que la aeronave abandone el territorio nacional por extravío o para efectos de seguridad.

La pérdida indirecta que sufra el asegurado incluyendo privación de uso de la aeronave asegurada.

Responsabilidad del asegurado por la pérdida, destrucción o daño a la carga transportada y como consecuencia del transporte de sustancias químicas.

2. Daños ocasionados por ruido, contaminación y otros riesgos (Cláusula AV-46B)

Reclamaciones directas o indirectas por:

Ruido sea perceptible por el oído humano o no, vibración, ruido sónico (sonic boom) o cualquier otro fenómeno asociado.

Contaminación de cualquier clase.

Interferencia eléctrica o electromagnética.

Interferencia en el uso de una propiedad, salvo causada por explosión, incendio, colisión o por emergencia registrada en vuelo.

3. Guerra, secuestro y otros riesgos (Cláusula AV-48B)

Guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades, guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, ley marcial.

Cualquier detonación hostil de cualquier arma de guerra, que emplee fisión atómica o nuclear o radioactiva.

Cualquier actos de dos o más personas ya sean o no agentes de un poder soberano, con propósitos políticos o terroristas ya sea que las pérdidas o daños fuesen accidentales.

Huelgas, alborotos populares, conmoción civil, disturbios populares así como cualquier acto doloso o de sabotaje que provenga de terceras personas. Confiscación, nacionalización, apresamiento, restricción, detención, apropiación, requisición por título o uso o bajo órdenes de cualquier gobierno o autoridad pública.

Secuestro o cualquier apresamiento o ejercicio ilegal del control de la aeronave o de su tripulación cuando dicha aeronave se encuentre en vuelo.

4. Contaminación radioactiva (cláusula AV-38B)

Pérdida, destrucción o daño a cualquier propiedad o cualquier pérdida o gasto que resulte o se produzca por contaminación radioactiva.

Cualquier responsabilidad legal de la naturaleza que sea causada directa o indirectamente o que se produzca por radiaciones ionizantes o por contaminación radioactiva de cualquier fuente que provenga.

XII. En Conclusión

Como se mencionó los seguros aéreos parten de la práctica de los seguros marítimos por tanto se aplica por analogía algunos institutos propios del derecho al derecho aéreo, con algunas pocas excepciones como “doctrina del abandono” propia del seguro marítimo (permite que el asegurado por una póliza marítima puede abandonar el buque objeto de la póliza a los aseguradores y reclamar su pérdida total), no tiene cabida en el seguro aeronáutico, por ejemplo.

Costa Rica sigue las reglas de los tratados y convenciones internacionales, los lineamientos de entes como la IATA, la OACI y en el tema de seguros a *Lloyd's Aviation Underwriters Association*.

En forma que en Costa Rica es escasa la información existente en torno los seguros aéreos y en general de la rama aeronáutica, centrándose en la información y reglamentaciones internacionales.

XIII. Bibliografía

BONET CORREA JOSÉ: *La responsabilidad en el Derecho Aéreo*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Junta de Estudios Económicos y Sociales, España, 1963.

La responsabilidad en el Derecho Aéreo. Premio "Castan Tobeñas" 1961 de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. Consejo Superior de Investigaciones Científicas Junta de Estudios Económicos, Jurídicos y Sociales, España, 1963.

BOZA CARLOS: *Los Seguros Aéreos* en Revista Judicial, Año VII, No. 24, marzo 1983.

BROSETA PONT MANUEL: *Manual de Derecho Mercantil*. Editorial Tecnos, 3ª edición, España, 1978.

CABANELLAS GUILLERMO: *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, T.II, Editorial Heliasta, 23ª edición, Argentina, 1994

CORDERO GONZÁLEZ JUAN/ MOLINARI VÍLCHEZ WILLIAM: *El contrato de seguro de transporte aéreo y marítimo en el comercio internacional*. Tesis de grado para optar por el grado de licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, Costa Rica, 1991.

DONATO MARINA: "Situación Actual del Seguro en la Aviación Civil Evaluación de Alternativas" en XXX Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebrado en Punta del Este, Uruguay 22-25 Marzo 2006, <http://www.aviaglobal.com> visitado 23 de octubre 2006.

FOGLIA RICARDO/MERCADO ÁNGEL: *Derecho aeronáutico*. Abeledo-Perrot, Argentina, 1968.

FOLCHI MARIO/COSENTINO EDUARDO: *Derecho aeronáutico y transporte aéreo* Editorial Astrea, Argentina, 1977.

GARRIDO/COMAS: *Los Seguros de Aviación*. Premio Delas editado por El Sindicato Vertical del Seguro, 1950.

HALPERIN ISAAC: *El Contrato de Seguro. Seguros Terrestres*. Tipográfica Editora Argentina, argentina, 1946.

Lecciones de Seguros. Depalma, 7ª reimpresión, Argentina, 1993.

INSTITUTO PARAUNIVERSITARIO DE EDUCACIÓN EN SEGUROS Y AFINES: Unidad Didáctica de Seguros de Transportes. IPESA, Costa Rica, Año 2002.

INTERNACIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION: *Manuals The Air Cargo Tariff*, Octubre, 2002.

LENA PAZ JUAN: *Compendio de Derecho Aeronáutico*. 5ª edición, Editorial Plus Ultra, Argentina, 1987.

MAPELLI ENRIQUE: *El contrato de transporte aéreo internacional. Comentarios al Convenio de Varsovia*. Editorial Tecnos, España, 1968

PÉREZ VARGAS VÍCTOR: *El contrato de seguro marítimo* en Revista *Ivstitia*, núm.168, año 14, Costa Rica.

El contrato de transporte aéreo internacional en Revista *Ivstitia*, núm.175, año 15, Costa Rica.

Las Situaciones Jurídicas en Apuntes para el curso de Derecho Privado I. Universidad de Costa Rica, Abril 2006.

RIPERT GEORGES: *Compendio de Derecho Marítimo*. Tipografía Editora Argentina, Argentina, 1954.

SORLI ROJO/CUADRADO ECHEVERRÍA: *Los siniestros y las averías en el seguro de transporte*, Bosh Editor, España, 1999.