

2ej
312



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

**RESPONSABILIDAD Y SEGURO EN
DERECHO AEREO**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

Licenciado en Derecho

P R E S E N T A :

Rogelio Pedroza López



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

Pág.

Introducción.....

Capítulo primero

DIFERENTES CLASES DE RESPONSABILIDAD

I. Responsabilidad civil.....	5
II. Responsabilidad penal.....	16
III. Responsabilidad aeronáutica.....	20
IV. Responsabilidad subjetiva.....	25
V. Responsabilidad objetiva.....	31

Capítulo segundo

RESPONSABILIDAD EN LOS CONVENIOS DE DERECHO

I. Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al T.A.I., Varsovia 1929.....	36
II. Antecedentes.....	47
III. Contenido.....	50
IV. Protocolo de La Haya. Modificaciones a la Con- vención de Varsovia.....	54
V. Convención de Guadalajara.....	57
VI. Protocolo de Guatemala.....	65
VII. Acuerdo de Montreal.....	70

Capítulo tercero

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD

I.	Explicación y definición del Seguro de Responsabilidad.....	72
II.	Reaseguro.....	80
III.	Seguro de responsabilidad civil.....	92

Capítulo cuarto

CLASIFICACION DEL SEGURO POR SU NATURALEZA

I.	Clases de seguro.....	101
	a) Terrestres.....	101
	b) Marítimos.....	102
	c) Aéreos.....	105
II.	Seguro aéreo, sus antecedentes y sus fuentes..	106

Capítulo quinto

EL SEGURO EN EL DERECHO AEREO

I.	Contenido del contrato de seguro aéreo.....	121
II.	Seguro de daños:.....	133
	a) A la aeronave.....	133
	b) Pasajeros.....	147
	c) Equipajes.....	156
	d) Mercancías.....	158
	e) Terceros en la superficie.....	162

	Pág.
III. Los consorcios.....	166
IV. Legislación mexicana.....	168
V. Conclusiones.....	187
VI. Notas.....	189
VII. Bibliografía.....	192

INTRODUCCION

Es sin duda el desarrollo vertiginoso que presenta la - -
aviación en el mundo que me da motivo para poder elaborar este
trabajo, así como los problemas que le son afines y que tienen
gran relación con el derecho más reciente y que con el transcur-
so del tiempo tiende a ser el más internacional: el derecho - -
aéreo.

Por el gran desarrollo de la técnica en la aviación es ne-
cesario que se apliquen formas jurídicas para reglamentar la re-
sponsabilidad que surge de cada una de las personas que tienen re-
lación con todo tipo de transporte aéreo.

Con el presente trabajo no trato de dar una clasificación
de las distintas clases de responsabilidad sino el estudio de -
las más comunes o cercanas a la materia de nuestro estudio por
lo que estarán tratadas enunciativamente.

En el capítulo primero (diferentes clases de responsabili-
dad) destaco la importancia que tiene la responsabilidad civil
dentro del derecho aéreo y que como elementos principales de -
aquellos que destacan

- a) La comisión de un daño,
 - b) La culpa,
 - c) La relación de causa-efecto entre el hecho y el daño
- otra clase de responsabilidad es la penal, que es el deber de todo sujeto culpable de una conducta antijurídica, la cual se sanciona con una pena.

La responsabilidad aeronáutica es originada con el propio contrato de transporte aéreo, y que se da dentro del transporte de pasajeros, carga y equipaje, además a todo el personal que - la tripula. La subjetiva es otro tipo de responsabilidad que - se caracteriza por el estudio de la conducta antisocial, o sea el aspecto puramente ilícito de una persona, y finalmente en este capítulo mencino la responsabilidad objetiva, caracterizada porque trata el estudio directo del objeto.

En el capítulo segundo hago mención de los más importantes convenios de derecho con respecto a la responsabilidad en el -- derecho aéreo, tales como el Convenio para Unificación de Ciertas Reglas Relativas al T.A.I. (Varsovia, 1929), y sus antecedentes; el Protocolo de La Haya (que modifica al TAI); el Convenio de Guadalajara; el Protocolo de Guatemala; y el Acuerdo de Montreal. Todos ellos son el resultado del interés general

que tienen los gobiernos por mantener su soberanía, de dictar - leyes correspondientes a la superficie atmosférica de su territorio, así como de asegurar la responsabilidad contraída por el propietario de la aeronave.

La necesidad de tener una protección en contra de los daños obliga al ser humano a crear, con el transcurso del tiempo, bases jurídicas para la solución de tales daños. Ya en el Código de Hamurabi se establecía que cuando alguna persona era - - muerta en defensa de una Ciudad el Tesoro Público se encargaba de indemnizar a la familia objeto de daño, dando origen este - hecho a un seguro de responsabilidad, el cual explico y defino en el capítulo tercero; así como el reaseguro y el seguro de - responsabilidad civil.

Clasificación del seguro por su naturaleza. Es el título del capítulo cuarto, en el cual defino las diferentes clases de seguro, por su naturaleza, tales como el terrestre, el marítimo y desde luego, el aéreo, objeto de nuestro estudio, mencionado los principales antecedentes y fuentes de este último.

Finalmente, en el capítulo quinto, el más extenso de este trabajo, me ocupo del seguro en derecho aéreo. Destaco en pri-

mer lugar el contenido de contrato de seguro aéreo, que con el gran desarrollo del seguro aeronáutico demuestra el lugar que ocupa en comparación con cualquier industria en desarrollo; así como el contenido del contrato de seguro aéreo, y en forma particular cuando se causa el daño a la aeronave, a los pasajeros, a los equipajes, mercancías, sin olvidar el daño a terceros en la superficie, que es tratado por el convenio de Roma. En la parte final de este capítulo hablo de las compañías que se asocian con el fin de asumir proporciones determinadas sobre cada una de las pólizas, que no son otra cosa que los monopolios de seguros; así como de los antecedentes que dan origen a la legislación mexicana en materia de derecho aéreo. *

CAPITULO PRIMERO

DIFERENTES CLASES DE RESPONSABILIDAD

I. Responsabilidad civil

Dentro del marco jurídico mexicano, correspondiente a la -
responsabilidad civil, es materia de gran importancia, y a su -
vez, reviste gran complejidad, por lo que en el presente trabajo
sólo me ocuparé del cumplimiento e incumplimiento de las obliga-
ciones que se dan dentro del marco jurídico del contrato de - -
transporte aéreo, así como de la importancia que tiene las partes
que intervienen; además la distinción de personas, equipajes y -
mercancías.

Como principios históricos de la responsabilidad civil no -
existen datos exactos en el marco del derecho, ya que la ley no
se ocupa de los daños causados a los particulares, pues dentro -
de la época primitiva lo que imperaba era la fuerza bruta, la -
venganza, la ley del más fuerte por el más fuerte. Era justicia
por sí mismo, particular.

En la época antigua las civilizaciones sobresalientes con-

sagran la "Ley del talión"; con el transcurso de los años esta ley se cambia, y se da por pagar una suma de dinero y suplir la pena y de encargar a la sociedad mandante de prevenir y castigar los delitos.

Las principales leyes del pueblo hebreo en materia de reparación del daño están contenidas en la Biblia en el libro del Exodo XXI, "Se establece la llamada Ley del talión, para que sirva de freno a la cólera exaltada del hombre ofendido; no de fomento a la venganza y al furor, sino de término". (1)

La tradición fue poco a poco optando por la indemnización, lo cual la generaliza, se llega el momento de pedir protección a las autoridades, y éstas, tomando en cuenta a las partes de acuerdo al daño o delito causado, fijan una compensación monetaria como pago.

La responsabilidad civil nace como una institución jurídica, siendo su objetivo principal el de proteger a una persona que dentro de una sociedad bien constituida es dañada por una conducta antijurídica por sus semejantes. Esto es, en el momento en que la sociedad establece normas para que el individuo no tome por su cuenta el tratar de reparar el daño del cual había sido

víctima. Podemos definir a la responsabilidad como aquella en la cual una persona determinada tiene la calidad de responsable, ésta a su vez tiene la obligación de responder de una cosa por el daño causado. También la podemos definir como: "La obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o en ocasiones especiales por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado". (2)

Entonces la responsabilidad significa: "La obligación de reparar y satisfacer por sí o por otro, cualquier pérdida o daño que se hubiere causado a un tercero a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal". (3)

El notable jurista mexicano Rojina Villegas considera que - habrá responsabilidad civil: "Cuando una persona causa daño a otra por culpa o dolo, existiendo una relación directa o indirecta entre el hecho y el daño". (4)

En la sociedad romana, española, y en este caso la mexicana, se ha considerado que todos los individuos son titulares de derecho, como son los derechos a la libertad y de cierto poder, los cuales se deben mantener dentro de una esfera jurídica.

Aquel individuo que abusa de su derecho, o que obra en forma ilícita, está invadiendo el círculo de una o varias personas; - por lo tanto, si una causare daño a una o varias personas, las ofendidas, desde el momento mismo del daño, adquieren el derecho de exigir su reparación o resarcimiento, mientras el que los causó, le surge la obligación de reparar el daño o perjuicio causado.

"El autor de los daños y perjuicios es responsable porque es culpable, pues dentro de la historia del derecho dentro de la doctrina de la responsabilidad civil está gobernada por el principio de que no hay responsabilidad sin culpa". (5)

Para que se pueda dar la lógica dentro de la responsabilidad civil, es necesario en primer lugar suponer que se cause un daño, después que quien haya causado ese daño haya procedido con dolo o con simple culpa. Y finalmente que entre estos dos supuestos se dé una relación de causalidad entre el hecho determinante del daño y el último. Por lo tanto, dentro del derecho mexicano, los elementos de la responsabilidad civil son:

1. La comisión de un daño
2. La culpa
3. La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño.

El derecho francés agrega un cuarto elemento: la imputabilidad.

I. La comisión de un daño

En este trabajo señalaremos que el daño es el elemento - - principal de la responsabilidad civil, o sea una condición - - sine qua non.

"Es evidente que para que exista la obligación de reparar el daño es necesario que se cause éste. Además de este elemento, deberá existir la culpa y la relación causal entre el hecho y el daño". (6)

El daño puede ser de dos formas: La primera de carácter - primordial implica todo menoscabo sufrido en el patrimonio que nace de un hecho lícito, como la privación de cualquier ganancia que la persona afectada pudo haber obtenido y no lo consiguió - por darse un hecho ilícito.

Los artículos 2018 y 2019 del Código Civil vigente definen el daño y el perjuicio, desde el punto de vista del incumplimiento de una obligación.

El 2018 dice: "Se entiende por daño la pérdida o menos -
cabo sufrido en el patrimonio por falta de cumplimiento de una
obligación".

Mientras que el 2019: "Se reputa perjuicio la privación de
cualquier ganancia (lícita), que debiera haberse obtenido con -
el cumplimiento de la obligación".

El artículo 1916 del mismo ordenamiento menciona que daño
moral es toda lesión sufrida por la víctima en sus valores es-
pirituales, que son: honor, honra, sentimientos y afecciones.

Independientemente de los daños y perjuicios, el juez pue-
de acordar, en favor de la víctima de un hecho ilícito, o de su
familia, si aquella muere, una indemnización equitativa, a títu-
lo de reparación moral, que pagará el responsable del hecho.
Esta indemnización no podrá exceder de la tercera parte de lo -
que importe la responsabilidad civil. Es discutible señalar la
reparación del daño moral. La persona, una vez que ha sido - -
lesionada en sus valores espirituales, éstos jamás podrán ser -
devueltos a su estado primitivo, cualquiera que sea la sanción
jurídica impuesta por el daño moral causado. Se señala que el
daño causado se debe integrar a su anterior estado; esto es to-
talmente negativo tratándose de daños morales, como lo señala -

el artículo 1915 del Código Civil. El artículo antes citado - dispone que cuando sea imposible alcanzar el restablecimiento - de la situación anterior al daño, éste se reparará mediante una suma de dinero.

"Esta última disposición a su vez nos encierra en un círculo vicioso, pues sólo permitiría reparar un daño moral cuando se causen daños y perjuicios, lo que equivale a declarar que tratándose de los daños morales, dado que no es posible lograr que las cosas vuelvan a su estado primitivo, sólo se concederá a la víctima una satisfacción por equivalente, mediante el pago de una suma de dinero". (7)

Para que exista el derecho de exigir la reparación del daño es necesario que exista culpa, elemento esencial de la responsabilidad.

El artículo 1015 del Código Civil vigente es demasiado - - claro al mencionar:

"Hay culpa o negligencia cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa o deja de ejecutar los que son necesarios para ella".

Es evidente que este artículo se refiera a la culpa contractual en sentido estricto, por lo que concierne a los contratos que comprenda el incumplimiento de las obligaciones de custodia y de conservación, de uso, goce, administración o custodia.

La jurisprudencia asentada con respecto a la responsabilidad civil, menciona que ésta puede existir aún cuando se absuelva de toda responsabilidad penal al acusado. (8)

Además, la tesis anterior señala que existe responsabilidad cuando:

- a) La sentencia absolutoria declara que no hubo delito
- b) Absuelve al acusado debido a una excluyente de responsabilidad penal, teniendo el hecho objeto de la averiguación las características de un delito.

2. La culpa

Como segundo elemento de la responsabilidad civil tenemos a la culpa; que se ocupa de los hechos ilícitos. Es un elemento puramente psicológico, ya que sólo basta la intención de dañar para que sea base de un delito, es decir, sea que se obre con dolo o bien sin tener la intención de dañar pero existiendo

la culpa, ya que no se tomaron las precauciones necesarias, y - así constituirse como responsable en los llamados cuasidelitos.

El artículo 1910 del Código Civil señala: "El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres causa daño o otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

El maestro Pallares es claro al señalar a las costumbres - como:

"La manera de vivir conforme a los principios de la moral social que imperan en un lugar y en un tiempo determinado". (9)

La culpa juega un papel importante dentro de la teoría subjetiva de la responsabilidad, ya que se funda en un elemento de carácter psicológico, teniendo siempre en cuenta la intención de dañar como base principal del delito. Aquí observamos que la forma de obrar es con dolo o simplemente sin la intención de dañar pero siempre existiendo la culpa, ya que no se tomaron las precauciones necesarias. Cuando el delito causado se da por descuido, negligencia o por falta de previsión, se constituye aquí responsabilidad en los llamados cuasidelitos, sea penal

o civil.

3. La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño

Como tercer requisito para que se pueda dar la responsabilidad civil, después de haber visto el primero en donde una persona sufre un daño o perjuicio y que además haya existiendo culpa por parte del demandado, se tiene que dar los dos requisitos anteriores o sea que el daño sufrido sea la consecuencia de la culpa cometida.

El Código Civil vigente señala en su artículo 2110 que los daños y perjuicios exigibles por el incumplimiento de una obligación sean los daños directos o inmediatos que se hayan causado o que necesariamente deban causarse. Cabe señalar que el culpable de un determinado daño o perjuicio necesariamente debe ser el causante del mismo. Existe la relación, pues no sería posible calificarlo de culpable si éste no causa el daño.

"Responsabilidad civil. No es necesario que exista una condenación de orden criminal para que se pueda condenar el pago de la responsabilidad civil". (10)

En nuestro Código Civil se estipula que el autor del acto u omisión ha incurrido en responsabilidad; por lo tanto, esta persona estará obligada al pago de daños y perjuicios.

" En efecto, en donde la lucha se ha trabado con más crudeza y en donde los individuos y las empresas que han venido pugando por la depreciación del valor económico de la vida humana, han alcanzado sus más grandes éxitos, es en el campo jurídico - representado por el contrato mercantil de transportes de personas" (11)

El artículo 75 del Código de Comercio, en su fracción VIII, menciona que tienen el carácter de mercantiles las empresas de transportes de personas o cosas, ya sea por tierra o por agua. Pero la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 4o. incluye a los transportes aéreos. Se tiene entonces que toda persona que compra un boleto, sea de transporte por ferrocarril, navegación marítima, fluvial, por autobús y en el caso concreto de nuestro tema, el transporte aéreo, en el momento mismo de la compra se está celebrando un contrato de carácter mercantil de transporte de personas. Si en el transcurso del viaje el pasajero por accidente pierde la vida, la ley considera que el transportista ha faltado a la más importante de sus obli-

gaciones contractuales pues éste se ha comprometido con el pasajero a llevarlo sano y salvo desde el punto de partida al punto de destino.

El artículo 2647 del Código Civil menciona que: "Los portadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen, y este defecto se presume siempre que el empresario no prueba que el mal -- aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le pueda ser imputado".

Dentro del Código Civil y de Comercio no se encuentra una disposición que limite la responsabilidad civil del contratante que falta al cumplimiento de sus obligaciones o que lo exima -- total o parcialmente de la obligación de resarcir el daño o perjuicio causado.

II. Responsabilidad penal

Un Estado posee frente a un individuo un ordenamiento jurídico, el individuo a su vez coorelativamente le corresponde un deber, este deber consiste en rendir cuentas en el caso de que -- su conducta sea culpable por actuar ilícitamente, a esta relación le llamamos responsabilidad. Supuesta la previa imputabilidad

de un individuo y la culpabilidad del mismo por una conducta contraria al derecho, surge como consecuencia lógica y necesaria la idea de responsabilidad. (12)

La Responsabilidad es deber de todo individuo y no una facultad del Estado, ya que en este caso el único responsable es la persona, pero la persona imputable, que usando su voluntad libremente haya producido de forma eficiente una conducta anti-jurídica. El sujeto en caso contrario, que no es imputable, que su conducta no sea culpable, éste no está obligado a responder, el Estado podrá tomar medidas políticas, pero no exigir responsabilidad. El sentido de la responsabilidad civil es aquel en que surge la facultad de alguien contra un patrimonio, pero no un deber auténtico y personal.

"Si mediante la condición de imputabilidad los actos son reconocidos como propios por el agente y como suyos le son atribuidos, nace de aquí la idea de responsabilidad, que no consiste en otra cosa que la necesidad moral a que está sujeta toda persona, de atenerse o de estarse a las consecuencias que provienen de sus acciones imputables. Si el efecto está todo contenido en la causa, quien ha sido libre y voluntariamente de un hecho debe, por una exigencia racional ineludible, aceptar como suyos -

los resultados.

Y las palabras mismas responder y responsabilidad, demuestran en su sentido recto y en su origen etimológico, que ha de haber algo a lo que se conteste o se responda. (13)

Manzini, en sus Instituciones, define a la responsabilidad penal como el "complejo de las condiciones requeridas por la ley para que el individuo, de el que se ha afirmado la imputabilidad, se puedan atribuir las consecuencias penales del delito. Responsabilidad en sentido subjetivo, es el deber de sufrir la pena". (14)

La idea más clara de precisar la responsabilidad penal es el deber de todo sujeto culpable de una conducta antijurídica de sufrir una pena, y a veces también civil, que el orden jurídico social, encarnado en el Estado y actuando por un juez, le impone por razón de dicha conducta. Por lo general es imposible hacer una determinación material y matemáticamente exacta del monto de los daños en los casos de actos ilícitos que causan daños y perjuicios. En este caso se llega a una determinación aproximada del monto de los daños y que el juez, al pronunciar sentencia, fija una cifra determinada para el pago de los daños y perjuicios.

cuando el problema es más grave, por ejemplo la muerte de una persona. La complejidad surgiría para el juez al momento de querer precisar las cualidades físicas de la víctima, de los futuros probables años que le quedarían de mala y buena suerte económico que la esperaban antes de morir.

Los jueces, de acuerdo a los distintas épocas, han venido desarrollando grandes soluciones al respecto, pues en una primera etapa, la cual consistía en la obligación jurídica del homicida en reparar el daño causado, el juez condena al pago de una suma determinada de dinero, compensación pecuniaria por los daños y perjuicios causados. En otra etapa, para resolver el problema, el juez fija su atención en una forma directa en la persona, pero en el ser humano como una unidad económica, o más bien dicho, como una unidad productiva.

"Después de que el juez ha reunido todas las pruebas y se ha formado una idea del máximo y del mínimo dentro de los cuales debe dar su resolución, para no apartarse de la equidad, se le plantea al juez el segundo problema, o sea el de pronunciar en contra del reo una condenación definitiva". (15)

Los redactores de códigos, así como los legisladores, no han llegado a precisar con exactitud la cuantía de los daños -

causando; las conclusiones son aproximadas, por lo general su conclusión será dada siempre dentro de un mínimo y un máximo.

III. Responsabilidad aeronáutica

El acelerado desarrollo de la aviación civil y comercial viene a ser una sucesión de grandes actividades del hombre; esta serie de actividades en algunos aumentos es causa de grandes consecuencias que dan como resultado enormes daños, tanto a personas que la mayor parte de su vida se han dedicado a este tipo de actividades como a personas que no tienen gran interés pero que el objetivo principal para lograr una mejor realización de sus operaciones financieras, de transporte de sus mercancías, y la forma más eficiente de lograrlo y por demás rápida es por medio del transporte aéreo.

Es obligatorio tratar el tema de la responsabilidad dentro de la aviación, como sus consecuencias, siempre y cuando se origine ésta en el supuesto de que la prestación del servicio aéreo no se llegara a prestar, o que éste sea anormal o incompleto, y en el último de los supuestos, por causa de accidente. La responsabilidad nace dentro de un marco jurídico, nace inherente a la persona como una conducta normativa de lo lícito e ilícito. Josseland afirma que la responsabilidad es la gran primera fi-

gura jurídica del derecho civil.

Cuando alguna persona queda obligada a reparar un daño que le haya causado a otra, se dice que existe responsabilidad, pues esta obligación que da como resultado la responsabilidad de pagar el daño causado, puede ser de diversas fuentes: de una relación contractual, de otra que es extractual y finalmente la ley. Por lo tanto la obligación que surge de toda responsabilidad en la satisfacción que una persona debe dar a otra, en el caso de daño o pérdida, ya que así lo exige la ley, prevista en las estipulaciones del contrato o se deduzcan de los hechos acaecidos, aunque en la consumación de los mismos no haya intervenido el elemento como la negligencia del obligado a reparar. Para determinar la naturaleza de la responsabilidad en el derecho común la doctrina ha tenido dos grandes teorías. Dentro de la primera teoría tenemos a la subjetiva, o de la culpa, la cual nace con el derecho romano y que aún tiene aplicación, y a la que nos referimos en este estudio, está consagrada en el artículo 1910 del Código Civil mexicano.

El principal elemento de esta teoría es la culpa; si el sujeto obra con negligencia o bien con intención, se afirma que hay lugar para la responsabilidad; por lo tanto, si su conducta no tiene esas cualidades, no puede existir la responsabilidad.

La segunda teoría es la objetiva. Muchos autores la llaman "Teoría del riesgo creado", y sostienen que la noción de culpa es independiente de la noción de intención o negligencia, pues basta que una persona cree con que se cause un daño, en consecuencia deba ser responsable.

Observemos cómo ambas teorías tienen relación con el elemento daño; por lo tanto, ya sea con una o con otra para poder afirmar que existe la responsabilidad es necesario que exista el daño.

Es problemático referirse a la responsabilidad dentro del marco jurídico del transporte aéreo, o en su caso uno de los más graves, pues aparece como un gravamen desmedido al desarrollo -naciente de la aviación.

La falta de exoneración de responsabilidad en el transporte aéreo no es una medida para dar confianza en la seguridad de la aeronave y fomentar con ello el aumento de los pasajeros y de carga. Dentro de la legislación aeronáutica se han observado grandes carencias de normas que regulen este aspecto en forma -integral así como un marco internacional, por lo que queda a -cada país resolver el caso y de acuerdo a la legislación dentro del límite de sus fronteras.

La responsabilidad se origina inicialmente con el propio contrato de transporte, pues la responsabilidad contractual se da en el transporte de pasajeros, carga y equipaje.

La responsabilidad extracontractual se origina cuando una nave en vuelo puede ocasionar daños al personal que la tripula, está regida por la Ley Federal del Trabajo a los que han celebrado un contrato de transporte y viajan como pasajeros o a terceros en la superficie, que sufren perjuicios en sus personas o en sus bienes.

El artículo 2647 del Código Civil dice a la letra:

"Los transportes responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen; y este defecto se presume siempre que el empresario pruebe que el mas aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado".

El legislador adopta una forma desde mi punto de vista perfecta con respecto al daño, y lo pone en un orden bien definido en tres incisos:

- a) Daños causados por el propio responsable (artículos 1910-1917);
- b) Daños causados por terceros, por los cuales responden determinada persona, y
- c) Daños causados por animales y cosas (artículos 1918-1928 del Código Civil)

El artículo 1910 del Código Civil dice:

"El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres causa daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

Se hace la aclaración que este artículo es modelo del artículo 403 del Código Civil Ruso con algunas adaptaciones del Código Civil Suizo, en su artículo 41.

El artículo 1913 del mismo Código Civil dice:

"Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos y aparatos o sustancias peligrosas por sí mismas, por la veloci-

dad que desarrollan, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía o corriente eléctrica que conducen o por otras causas análogas, queda obligado a responder por el daño que - cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se ha producido por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

En España, con sus grandes juristas, como Jiménez de Asúa, Madariaga y el notable Ossorio y Gallardo, quien propuso, en - 1934, un texto de ley para regular la responsabilidad sin culpa de quién fuera que produjese el daño en ejercicio de alguna actividad lucrativa, excluida solamente en caso de fuerza mayor o de culpa de la víctima; por supuesto que este proyecto nunca - llegó a ser ley, pues regulaba la materia, desde el punto de - vista objetivo.

IV. Responsabilidad subjetiva

La responsabilidad subjetiva se encarga de estudiar el gran campo de los hechos ilícitos, y es considerada también como fuente de las obligaciones, además es conocida esta teoría como doctrina de la culpa o teoría subjetiva de la responsabilidad. Estudia la conducta antisocial, el aspecto ilícito de una persona en -

dañar. En su mayoría, los autores la toman como elemento psicológico. Esta intención de dañar por parte de la persona que lo hace con dolo, o bien sin la intención de dañar, pero que la causa ya sea por descuido o negligencia, de todas maneras existirá la culpa.

"Todo hecho que produce la violación de un deber, ya tenga su razón de ser en la voluntad, ya en la ley, es un hecho ilícito y el agente debe ser responsable por vía de relación especial-cuando el elemento objetivo, que es el acto cometido injustamente (non iure) va unido al subjetivo esto es, el estado particular de su ánimo con relación a una determinada injuria. El acto entonces es, no solamente injusto si no culposo, y de él se derivan para el ofendido un remedio a fin de obtener el resarcimiento del perjuicio sufrido, y que ejercitará contra aquel que de él deba responder; por donde lo ilícito contiene el concepto de la responsabilidad. (6)

Con respecto a la responsabilidad subjetiva y en relación con el artículo 1910 de nuestro Código Civil, citaré dos artículos extranjeros de gran similitud.

Artículo 23 del Código Civil alemán: "El que por un hecho

contrario al derecho, ataca, con intención o negligencia, la vida, el cuerpo, la salud, la libertad, la propiedad, o cualquier otro derecho de otra persona, está obligado para con ésta a la reparación del daño que de aquel hecho ha resultado"

Artículo 403 del Código Civil ruso: "El que ha causado un daño a la persona o al bien de otro, está obligado a repararlo. Queda liberado de esta obligación si prueba que no podía prevenir este daño o que tenía el poder legal de causarlo o que se produjo como resultado de esta premeditación o de la negligencia burda de la víctima"

En los artículos 1910 y 1913 de nuestro Código Civil vigente, se comprueba la evolución que ha tenido este tipo de responsabilidad.

En el primer artículo citado se consagra plenamente la teoría subjetiva de la responsabilidad; por lo que respecta al siguiente artículo, se consagra la teoría objetiva o del riesgo creado.

Debemos admitir que tanto uno como otro hecho pueden determinar a la vez una infracción de obligación contractual y un -

crativa, justo era incluir entre sus cargos una partida destinada a compensar a los obreros aunque fuera parcialmente, los daños - y perjuicios sufridos por sus familias en caso de muerte, o en su caso los accidentes de consideración.

Esta doctrina no tiene ningún parentesco con la vieja responsabilidad civil, ya que de los accidentes que resultan nadie es culpable, por lo tanto se propone la expresión "riesgo creado", - ya que así pueden designar en forma amplia los peligros inherentes al funcionamiento de toda instalación industrial.

De suma importancia es señalar cómo varios autores hacen la aclaración con respecto a la nueva obligación impuesta al patrono por disposición de la ley y le designan el nombre de "responsabilidad objetiva", en contraposición de la responsabilidad civil tradicional que vendría a ser la responsabilidad subjetiva, pues en la primera existe la responsabilidad sin culpa, por supuesto la hay en la segunda. Toma el nombre de responsabilidad objetiva, ya que surge una carga, la cual se le impone a todo patrono que es dueño de instalaciones y maquinarias. Claro que el patrono no se le -- obliga a pagar íntegramente todos los daños causados a las víctimas, surgiendo una nueva obligación que recae directamente sobre los empresarios, a la cual se le ha dado el nombre de responsabi-

delito, claro que de estos hechos ilícitos nace una responsabilidad para el que por culpa o negligencia causa daño a otro, y por eso la doctrina jurídica sentó como principio o regla consignada en los códigos civiles: cual quier hecho del hombre que cause daño a otro obliga a aquel por cuya culpa se ha producido a resarcir el daño.

De lo anterior se deduce que si se trata de un hecho ilícito, o lesión injusta del derecho de otro, estamos dentro del derecho penal. Es difícil precisar el gran campo de acción de una y otras ramas, pues dentro del campo de acción del derecho penal (delitos) es necesario que el daño sea producido dentro de la esfera social, o sea que para preveer defensa de orden externo, y que no haya otro medio que someterlo a la represión de la ley, si el daño es reparable por medio directo y puramente personal, el legislador se excedería en el ejercicio de sus poderes, considerando como delito el acto que lo ha causado. Cuando el daño es privado, -- sin que exista perturbación o menoscabo de la tranquilidad pública, el acto es civil; y viceversa, si se ha alterado completa o parcialmente la tranquilidad pública el acto ilícito es penal.

Cuello dice: "Existe culpa cuando obrando sin intención y -- sin la debida diligencia se causa un resultado dañoso, previsible

y penado por la ley". (17)

Hay que partir del principio de cómo en el derecho romano - a la culpa la tenían bien definida, ya sea que ésta se produjera con dolo o simple imprudencia, y atendiéndose a la responsabilidad por hecho propio. Observamos cómo en el derecho actual a -- los padres se les hace responsables por los actos producidos de los hijos menores de edad, con respecto a los pupilos a los tutores, y se acepta la responsabilidad derivada de daños causados por los animales o cosas que nos pertenezcan.

"Observamos cómo al aceptar al momento de que el individuo actúa por una libre voluntad que es libertad de su conciencia, - por lo que la voluntad la tendríamos como una facultad libre y - pura del individuo, pero entendámoslo como una voluntad de una - conducta en particular, por lo que nos veríamos envueltos en confundir el dolo con la culpa, siendo diferentes uno del otro, ya que, todo vicio en la voluntad, sea en la acción como en la omisión, se comprende bajo la denominación de dolo, mientras que la culpa es la omisión voluntaria de la diligencia necesaria para - preveer y prevenir un evento penalmente antijurídico, posible, - previsible y prevenible". (18)

V. Responsabilidad objetiva

La responsabilidad objetiva trata el estudio directo del objeto en sí; se le tiene como una institución o doctrina nueva en esta época; hace su aparición dentro de los países más industrializados. El concepto de responsabilidad objetiva, que para otros autores es llamada "teoría del riesgo creado". siendo aquella en virtud de la cual se hace uso de cosas peligrosas, debe reparar el daño o los daños que cause, aún cuando haya procedido lícitamente. Este tipo de responsabilidad es una de las tantas fuentes que tienen las obligaciones, pues el artículo 1913 está inspirado del Código ruso, siendo distinta de la responsabilidad por culpa o dolo.

La fuente principal de la responsabilidad objetiva es el uso lícito de cosas peligrosas.

"Es casi imposible hacer una lista completa de las cosas peligrosas por sí mismas, lista que, por otra parte, frecuentemente tendría que variarse, pues nuevos descubrimientos científicos - harían ingresar a la lista otras cosas o excluirían de ellas las que dejaran de ser peligrosas". (19)

El ejemplo característico que tienen las doctrinas modernas para describirlas, son las grandes fabricas modernas, con sus tres elementos principales; el patrono, los obreros, y las instalaciones industriales.

Con el surgimiento de la era industrial se presenta la creación de grandes fábricas en las que el patrono toma toda clase de precauciones para evitar los accidentes, o por el motivo de la labor del obrero por el manejo de la máquinas, es plenamente comprobable que el patrono no era responsable, ya que no había incurrido en ninguna leve, levisima o grave responsabilidad consecuentemente la responsabilidad civil por faltar el elemento principal que es la culpa. En consecuencia de estos accidentes en muchas ocasiones los obreros perdían la vida, por lo que los familiares de éstos no tenían el derecho de exigir del patrono ningún pago de dinero por la muerte de un obrero, ya que aquí los propietarios no incurrían en ninguna responsabilidad civil en virtud de la aplicación del principio de que no hay responsabilidad sin culpa.

Después de varias observaciones se llega a la conclusión en la cual los legisladores y juristas toman en cuenta que si se considera a la fábrica como una productora y como una unidad lu-

lidad objetiva.

Elementos de la responsabilidad objetiva

1. El uso de cosas peligrosas
2. La existencia de un daño de carácter patrimonial
3. La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño

Dentro de esta responsabilidad se prescinde de un elemento personal que es la negligencia, la culpa o el dolo, pues se toma sólo en cuenta el uso de cosas peligrosas, en el hecho de que -- causa un daño de carácter primordial y en la relación de causa - a efecto entre el hecho y el daño.

1. Uso de cosas peligrosas. Se comprenden todos los mecanismos, aparatos o sustancias, que por su naturaleza puedan crear un riesgo para la colectividad.

Se debe tomar en cuenta la naturaleza de la cosa, pues si tenemos por ejemplo una locomotora, es peligrosa en el momento de empezar a funcionar y al incrementar cada vez más la velocidad.

Se podrían enunciar un sinnúmero de ejemplos, pero se debe tener en cuenta a la cosa en sí y no independiente de su función; una pistola no puede provocar un daño supuesto si a ésta no se le da función de ser disparada.

2. La existencia de un daño de carácter patrimonial Con la teoría objetiva, el daño moral no se indemniza.

El artículo 1916 del Código Civil menciona que el daño moral será indemnizado siempre y cuando exista hecho ilícito. El ejemplo lo tenemos cuando una persona es arrollada por un automóvil. Se demuestra que no hubo hecho ilícito, pues el daño se produce en forma lícita, pero por el simple hecho de usar cosa peligrosa se tiene que pagar el daño patrimonial, pero no el moral, ya que no se procedió en forma ilícita, pues si se comprueba lo contrario, en este caso se exigirá la indemnización del daño patrimonial y el moral.

Cuando los daños son causados a personas, se aceptarán los preceptos contenidos en la Ley Federal del Trabajo, en el punto respectivo a las cuotas para riesgos profesionales, sólo concediendo una reparación parcial. Cuando se trata de daños a las cosas se aplica la primera parte del artículo 1915 del Código Civil vigente que impone la reparación total.

3. La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño.

El último elemento está consagrado en el artículo 1913 del Código Civil mexicano, inspirado en el Código Civil ruso que dice:

"Las personas o las empresas cuya actividad causa una agravación de peligro para lo que las rodea, como los caminos de - - fierro, los tranvías, las empresas en forma de industrias manufactureras, los comerciantes de materias inflamables... son responsables del daño causado por el elemento de agravación de peligro, a menos que prueben que el daño resulta de un caso de fuerza mayor o de la premeditación o la negligencia grosera de la víctima misma".

CAPITULO SEGUNDO

RESPONSABILIDAD EN LOS CONVENIOS DE DERECHO

I. Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al TAI. Varsovia, 1929

El nacimiento de la navegación aérea se da en una época donde la mayoría de las actividades del hombre están sujetas a un régimen jurídico, y de acuerdo a su evolución es como va adquiriendo mayor auge dentro del marco jurídico. La aeronave se mueve dentro de un marco de fronteras físicas, que viene a ser la atmósfera, y por el gran avance de su técnica su rapidez es mayor con el transcurso del tiempo, lo cual le permite cruzar países y continentes distintos, por lo que no se le puede encerrar en el límite de -- ciertos territorios, ni tener un control adecuado de sus vuelos.

Mucha importancia tiene el estudio de estos convenios, del interés que tienen todos los gobiernos de mantener su soberanía, y a ellos mismos les corresponde dictar leyes relativas al tránsito aéreo dentro de la superficie atmosférica de su territorio, como también de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que puedan derivarse de la responsabilidad contraída por el propietario o explotador de la aeronave.

Es en el año de 1913 cuando empieza la preocupación de los estados europeos por llegar a una firma de un acuerdo que tuviera en su contenido principal puntos para regular los problemas más importantes del transporte aéreo.

Los factores principales del Convenio de Varsovia es el gran auge que se le ha dado a la aviación civil y comercial, y por otro lado tenemos la internacionalidad de la aeronave como medio de -- transporte, que lleva a varios países a unirse para crear un orden internacional y por regular esta actividad.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial se crea la Convención, de París de 1919, Convención Internacional de Navegación Aérea, la cual es totalmente ajena al problema privado de la actividad mencionada, ya que regulaba sólo aspectos de carácter público. Los esta dos se dan la tarea de crear normas de carácter privado y que regla menten las relaciones entre los portadores, empresas aéreas y los particulares que recurren a sus servicios.

En la formación y desarrollo de las fuentes generadoras del derecho aeronáutico les ha correspondido un importante papel a -- ciertos organismos e instituciones de carácter permanente, que -- actúan principalmente por medio de publicaciones. A continuación cito algunas de mas importancia:

El Comité juridique International de l'Aviation, consede - en París; la Comisión Internationale de Navigation Aerienne (CINA), fundada en 1922 de carácter oficial; el Comité International - Technique d' Experts Juridique Aeriens (CITEJA), con sede en París, fundado en 1925, se ocupa de las cuestiones de derecho privado - aeronáutico; la international Air Traffic Association "(IATA), de carácter económico privada fundada en 1919, su objeto es impulsar el comercio por aire; la Federation Aeronautique", con sede en - París, agrupa los aeroclubes de todo el mundo, creada en 1926; - la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (CIANA) la Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y de Tránsito, creada en - 1920 por la Primera Asamblea de la Liga de las Naciones, y otras muchas más de renombre internacional.

La Convención de Varsovia tiene elementos de gran importancia, pues aparte del gran número de países firmantes surge la influencia que sus normas han ejercido para llegar a la elaboración del contrato de transporte aéreo interno regulando inclusive los contratos dentro del marco internacional. En base a lo anterior se crea el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos -- Aéreos (CITEJA), que se enfoca principalmente al estudio de aspectos privados del derecho aéreo, de donde resultan disposiciones que más adelante pasan a constituir la Convención de Varsovia

de octubre de 1929, para que entrara en vigor el 13 de febrero de 1933 como Convención para la Unificación de Ciertas Reglas - Relativas al Transporte Aéreo Internacional. Este convenio constituye la fuente más importante del derecho internacional privado aéreo.

La Convención es aplicable cuando se reúnen los requisitos siguientes:

1. Cuando se trata de transporte internacional de personas, equipajes o mercancías (artículo I, párrafo primero).
2. Se aplicará tan sólo cuando el transporte se por alquiler y gratuito, cuando sea realizado por una empresa aérea de transporte (artículo I, párrafo primero). - - Dentro de este alcance, la Convención se aplica lo mismo a operaciones civiles que comerciales.
3. La Convención se aplicará al transporte realizado por el Estado o demás entidades legales de derecho público, con tal que esté de acuerdo con las condiciones expuestas en los artículos I y II párrafo primero.

4. La Convención no se aplicará al transporte realizado bajo los términos de cualquier convenio postal internacional (artículo II párrafo segundo).

5. La Convención no se aplicará al transporte internacional aéreo realizado a título de primeros ensayos de las compañías de navegación aérea en vista de establecer líneas regulares de navegación, no se aplicará al transporte realizado en circunstancias extraordinarias, fuera del alcance normal de los negocios de un porteador -- aéreo (artículo 34).

6. Tan pronto como la Convención haya sido ratificada por cinco de las Altas Partes Contratantes, las cuales depositan su instrumento de ratificación a los noventa días de haberse hecho el depósito (artículo 37, párrafo segundo).

ESTRUCTURA DEL CONVENIO

- a) Título de transporte
- b) Regulación del Convenio
- c) Responsabilidad del porteador o transportador

- a) Título de transporte. Los artículos 3o. al 16 del capítulo II de la mencionada Convención, regulan el transporte de viajeros en donde el portador está obligado a expedir un billete de pasaje, como todos sus requisitos, a su vez, determinando las consecuencias legales a la falta, irregularidad o pérdida del billete.
- b) Regulación del contenido. Capítulo IV y V de la Convención. En forma directa se ocupa de regular los -- transportes combinados; pueden ser efectuados en parte en el aire o por cualquier otro medio de transporte, -- de la nulidad de cláusulas particulares que supongan -- derogación de las prescripciones del Convenio de normas procesales.
- c) Responsabilidad del transportador. Regulada por el -- artículo 17, desde mi punto de vista el más importante del Convenio referido, ya que el transportador realiza un contrato con determinado usuario y mediante este -- contrato se obliga a transportarlo, así como a sus -- cosas, en un tiempo determinado de un lugar a otro, -- sano y salvo.

El artículo 17 del Convenio menciona que el transportador es responsable del daño ocasionado en caso de muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, - cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de una aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque. La responsabilidad del transportador - por cada viajero se fija en la cantidad de 125,000 francos, regida por el artículo 22 del Convenio.

El Convenio establece tres puntos para el caso de presunción de responsabilidad del portador, que son los siguientes:

1. Por muerte, herida o cualquier otra lesión corporal - sufrida por un pasajero a bordo del aparato o en el - curso de cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.
2. Por daño causado en el caso de destrucción, pérdida o daños a cualquier equipaje o mercancía registrados. - Tal responsabilidad tendrá lugar cuando el suceso que causó el daño tenga lugar durante el transporte aéreo (artículo 17 del Convenio).

3. Por el daño ocasionado por retraso en el transporte de pasajeros, equipaje o mercancías (artículo 19 del Convenio).

LIMITACION PECUARIA DE LA RESPONSABILIDAD

Para una mejor protección de los intereses del transporte aéreo y que las empresas en un momento dado caigan en ruina, por las elevadas indemnizaciones, el Convenio, así como las legislaciones nacionales, adoptan el principio de la limitación con respecto al pago de la responsabilidad del transportador. Tal limitación no es otra cosa que el monto de la indemnización al que se le fija un tope máximo, más allá del cual el transportador no responde.

La Convención acepta los límites siguientes:

a) Transporte de personas

La responsabilidad por cada pasajero se limitará a la suma de 125,000 francos (aproximadamente son 15 francos poinsaré por dólar). El artículo 22, párrafo primero, permite en convenir por un límite de responsabilidad mayor.

b) En el transporte de equipaje facturado y mercancía aquí la responsabilidad es de 250 francos por kilogramo, o en el caso de declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega - del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria. En este caso el transportista - está obligado a pagar el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que ésta es superior al valor real en el momento de la entrega (artículo 22, párrafo segundo).

c) Transporte de equipaje a mano

El artículo 22, párrafo tercero, se refiere a los objetivos cuya custodia conserva el pasajero, la responsabilidad del porteador es limitada a 5,000 francos por pasajero.

Todo lo que se refiere a las sumas estipuladas en francos, se refieren a una unidad monetaria consistente en 65 miligramos y medio en oro con la ley de 900 milésimas de fino. Estas podrán ser convertidas en moneda nacional distinta a la de oro.

Las medidas que se toman para que el transportador no surja como responsable, están contenidas en el artículo 20 del Convenio, las cuales son:

1. El transportador no será responsable si prueba que él y sus representantes adoptan todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

2. En los transportes de mercancías y equipajes el transportador no será responsable cuando pruebe que el daño provino de una falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de la navegación, y que, en todos los demás órdenes, él y sus representantes adoptaron las medidas necesarias para evitar el daño.

El contenido del artículo 26 del Convenio citado se refiere a las acciones y requisitos que se deben cumplir para el ejercicio de éstas con respecto a la responsabilidad en el transporte de cosas, que dice:

- a) El recibo de equipaje y mercancías sin protesta por el destinatario constituiría a presunción, salvo prueba -

en contrario, de que las mercancías fueron entregadas en buen estado y conforme al título del transporte.

- b) En caso de avería, el destinatario deberá presentar - una protesta inmediatamente después de haber sido nota da dicha avería y, a más tardar, dentro de los siete - días para los equipajes y catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de - retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de las veintiun días a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario.
- c) Toda protesta deberá formularse por reserva inscrita - en el título del transporte, o mediante escrito expedido en el plazo previsto para dicha protesta.
- ch) A falta de protesta dentro de los plazos previstos, - todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo el o caso de fraude cometido por el - mismo.

El tribunal competente para que conozca del asunto de responsabilidad, de acuerdo al daño causado, será - -

ejercitada a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, ya sea ante el tribunal del domicilio del transportista, de la sede misma de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo intermedio se hubiera celebrado el contrato ante el tribunal del lugar de destino - (artículo 18 del Convenio, párrafo primero).

Para la observancia de la ley será aplicable el artículo 28, en su párrafo segundo, que indica que se regulará por la ley del tribunal que entienda en el asunto.

El artículo 29 del Convenio indica cuál es el plazo para iniciar las acciones.

"La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de prescripción dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte".

II. Antecedentes

Con la celebración de la Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, que se reunió en - -

Varsovia en el año de 1929, se trató de armonizar en conjunto los grandes intereses creados de los armadores, y por otro lado la de los empresarios y pasajeros. Se consideró especialmente la situación del pasajero, con respecto al contrato de adhesión que este tipo de transporte. El Convenio se compone de cinco capítulos, con un total de cuarenta y un artículos en la siguiente forma:

- I. Objeto y definición
- II. Títulos de transporte
- III. Responsabilidad del porteador
- IV. Disposiciones relativas a los transportes combinados, y
- V. Disposiciones generales y finales.

Para ser sede de esta Conferencia, Polonia se la ofrece a Varsovia, pues al recibir la comunicación del gobierno Francés en octubre de 1928, del anteproyecto de la CITEIA Polonia toma como iniciativa la de convocar a la segunda Conferencia Internacional. El anteproyecto es objeto de grandes estudios por parte de grandes organizaciones internacionales como la IATA, de parte doctrinales y de la Cámara de Comercio Internacional. A su vez el estudio -

fué hecho por grandes gobiernos, haciendo sus debidas observaciones; hacen las propuestas convenientes para poder obtener de éstas la gran mayoría del anteproyecto. La Conferencia empieza a trabajar con demasiado entusiasmo el cuatro de octubre de 1929 con la participación entusiasta de treinta Estados. Se formula un procedimiento bien definido a seguir, ya que las enmiendas formuladas eran demasiadas. El delegado - Italiano sugiere que se designe una comisión preparatoria y que se proceda a la clasificación, además que se separen todas aquellas que trataran el aspecto del texto, y por otro lado, las que fueran de fondo. A todo esto se resuelve enviar la mayoría de observaciones a la comisión que se había integrado; se logra un acuerdo por medio del cual se procede a la formulación del texto, el cual es sometido a la Conferencia y esta lo aprueba.

Los principales de la Conferencia son tres:

- I. Responsabilidad Contractual del Transporte Aéreo.
- II. Limitación de la responsabilidad
- III. Nulidad de las cláusulas que exime de la responsabilidad al transportador o bien fijan un límite inferior de la Convención.

III. Contenido

La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional solamente se aplica a personas, equipajes o mercancías que su carácter sea comercial. La importancia de este Convenio - radicada en que solo es de carácter internacional, por el lado interno sólo es de competencia de cada gobierno, quedando claro que queda fuera de este Convenio el transporte que realice el Estado o cualquier entidad - sujeta de derecho público, sin que medie remuneración, y los que se realizan conforme a convenios postales - internacionales, Estarán también sujetos a las Reglas de la Convención aquéllos convenios que se realicen - por un propietario para que se cumpla un contrato de arrendamiento, cuando al arrendatario no se le pueda atribuir la condición de pasajero o expedidor. Estas normas serán aplicables sólo que el transporte sea realizado mediante una remuneración.

La responsabilidad es de suma importancia cuando se trata del porteador, con respecto al daño causado, por causa de herida, muerte o cualquiera otra lesión sufrida del viajero, y que el accidente se haya producido a -

de la aeronave o en el curso respectivo, como también de todas las operaciones realizadas de desembarque o embarque.

En el caso de daños, destrucción, pérdida o avería de los equipajes, la responsabilidad se entiende cuando - se origine durante el transcurso del viaje. Para el - caso contrario y que no exista responsabilidad es necesario que el porteador dé prueba plena que él y sus empleados han tomado las medidas pertinentes para evitar todo tipo de accidentes, o en su caso que le fué - imposible tomarlas.

Para el caso de las mercancías y equipajes, el porteador queda exonerado de toda responsabilidad, siempre y cuando pruebe que fue por diversas causas como falta - de pilotaje de conducción de la aeronave, que tanto él como sus agentes tomaran las medidas necesarias para - poder realizar su finalidad.

Para poder fijar la responsabilidad se han fijado unos límites máximos con respecto al pago de la indemnización, esto es dentro del marco proteccionista, tanto para el porteador, ya que ofrece un servicio público, y para el transportista con tarifas que estén a su al-

cance.

En relación a cada viajero, el porteador tiene la responsabilidad de pagar la indemnización de CIENTO VEINTI CINCO MIL FRANCOS por cada pasajero, ésta no podrá ser mayor, sea cual fuera la indemnización.

La suma a pagar por concepto de indemnización en el caso de equipaje facturados y de mercancías, el límite es de DOSCIENTOS CINCUENTA FRANCOS por cada kilogramo, el porteador estará obligado a pagar el importe de la suma declarada.

Los objetos cuya custodia conserva el viajero serán pagados a razón de cinco mil francos por viajero. Estas sumas de dinero son referidas al franco Francés que en aquella época consistía en sesenta miligramos oro con la ley de novecientos milésimas de fino, las sumas anteriores se convertían a las respectivas monedas nacionales en cifras redondas.

Dice el artículo 23 del Convenio: "Qué toda cláusula que tienda a exonerar o señalar un límite inferior al que se fija en el mismo, será nula y sin efecto, no implicando dicha nulidad la del contrato, que permane-

Cada país desarrolla un límite máximo con respecto al pago de la responsabilidad por muerte de pasajeros, lo cual origina algunas dificultades, ya que estos límites llegan de un 200 a un 300%, caso particular de los Estados Unidos y Francia. Estos países, de acuerdo a sus tribunales, fijaban sumas por lesiones o muerte del -- pasajero muy superiores a las establecidas por el Convenio, por lo que a los portadores se les posibilitaba que pagaran sumas altas de seguro. A los países -- pequeños o del Tercer Mundo, llamados así actualmente, los límites fijados por el Convenio les parecían buenos, indicando que sólo era cuestión de pequeños ajustes. - La mayoría de los países querían un convenio internacional que se aplicara a todo el mundo con respecto al pago de indemnizaciones, pues debían tomar en cuenta las condiciones económicas y monetarias de algunos países - con respecto a otros. El interés era de volar por las adecuadas indemnizaciones, y que no hubiera desigualdad.

Por fin se llega a un límite definitivo del pago de indemnización con respecto a la responsabilidad del portador aéreo por lesiones o muerte del pasajero, esta suma se eleva al doble, o sea, de 125 000 a 150 000 francos

rá sometido a las condiciones establecidas en el Convenio".

Para que se pueda intentar la acción de responsabilidad ésta se tendrá que promover en un plazo de dos años a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave debió de llegar, y si no se intenta en este lapso aquélla prescribe.

En el caso que se acuerde contractualmente cuando el transporte ha de ser llevado por varios portadores, de acuerdo con el Convenio, el transporte se considerará como transporte único, que puede suscitar de uno o varios contratos y que no pierdan su fin principal, que es el carácter de internacional, sea cual fuere el territorio donde se celebre el contrato.

IV. Protocolo de la Haya, modificaciones a la Convención de Varsovia.

El protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955, - que modifica al anterior Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional origina que de nueva cuenta el organismo creado de expertos para tratar proyectos en relación a los espec-

tos de derecho privado aéreo (CITEJA) estudien la posibilidad de hacer algunas modificaciones al Convenio de Varsovia. Esto no se lleva a cabo por haberse desintegrado el mencionado organismo en 1947. Posteriormente la CACI, por medio de su Comité Jurídico, tome la responsabilidad de elaborar las enmiendas siguientes: Con algunos cambios que se aplican al artículo primero, que viene de redacción, más no de fondo, y el campo de aplicación sigue siendo el mismo con respecto al transporte aéreo internacional. La única excepción surge con el artículo 16, que se usa para los vuelos inaugurables.

El porteador pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad en los casos que no haya expedido los documentos de transporte, o que en ellos no se señalan los elementos que demuestran que se trata de un transporte de carácter internacional o se omita la declaración de que este transporte está regido por la Convención de Varsovia. Se permite por otro lado que segundas personas expidan los títulos de transporte a nombre del porteador. La responsabilidad queda de la misma forma, que se basa en la culpa del porteador, existiendo una presunción legal sobre la culpabilidad en cada caso.

"Poincaré", también se aprueba una propuesta de México que es apoyada por Canadá. Se elimina la exención del párrafo segundo del artículo 20, el cual permitía al porteador no responder de los daños causados al equipaje, mercancías, o cuando había fallas del pilotaje, conducción o navegación.

El artículo 25 es modificado por el protocolo de la Haya, el cual mencionaba la pérdida al beneficio de la limitación de la responsabilidad al porteador aéreo, en el caso de que éste o sus agentes actuaran con dolo o faltas que de acuerdo a la ley o el tribunal que las considerara como dolo, que para los países anglosajones era causa de muchas dificultades, por no ser correctamente traducidas al inglés.

Con el Protocolo de La Haya, los artículos 21 y 23 ratifican la adhesión de Estados a él, que no sean además parte del Convenio de Varsovia. Se le dará efecto de una adhesión con las modificaciones introducidas al Protocolo. El campo de acción del Convenio modificado se aplicará al transporte internacional definido en el artículo segundo del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en este presente Protocolo o

del territorio de una sola parte, si hay una escala -
prevista en el territorio de cualquier Estado.

ARTICULO XIX:

"Para las Partes de este Protocolo, El Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, el - que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia, modificación de La Haya de 1955".

"El presente protocolo, artículo XXVII, será depositado ante el gobierno de la República Popular de Polonia, donde, de acuerdo - con el artículo XX, quedará abierto a la firma y dicho gobierno remitirá ejemplares certificados del mismo a los gobiernos de - todos los Estados signatarios del Convenio o en el presente Pro- tocolo de todos los Estados partes del Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidad, así como de la Organización de Aviación Civil Internacio- nal".

V. CONVENIO DE GUADALAJARA

Para lograr una mejor coordinación del transporte aéreo, se ce- lebra en Europa en el año de 1954 en Estrasburgo, Ciudad de --

Francia, una conferencia cuyo principal acuerdo fue de recomendar al consejo OACI que para un convenio internacional relativo a los contratos de arrendamiento y fletamiento de aeronaves. - El Convenio de Varsovia no contenía normas aplicables al transporte aéreo internacional efectuando por una persona que no fuera parte del contrato de transporte, y por ello se consideró conveniente establecer aquellos que regularan el supuesto eximido. Para este tipo de contratos se crea un subcomité y como uno de los principales puntos que se trataran fue el de determinar a las personas responsables por cada uno del tipo de contrato, por la complejidad de los contratos optan por cambiar este punto, por lo que sólo se concretan a tratar al transportador no contractual, o de hecho. Los puntos discutidos, así como los trabajos realizados, se concentran en el que es hoy conocido como Convenio de Guadalajara de 1961.

Para favorecer la adhesión a este Convenio por parte de los países que se han adherido al Convenio de Varsovia, el artículo lo. establece en su inciso a que para los efectos de su aplicación:

"Convenio de Varsovia" significa la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacio

nal suscrito en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o sea el --
Convenio de Varsovia, modificado en la Haya, Ciudad de Holanda
en 1955, según sea el transporte, en los términos del contrato
contemplado en el inciso b del mismo artículo 1o.

Contiene las siguientes definiciones:

"Transportador contractual", significa una persona parte en un
contrato de transporte regido por la Convención de Varsovia y -
concluido por un pasajero o expeditor, o con una persona que --
actúe por cuenta de éstos. Art. 1o. inciso b)".

"Transportador de Hecho", significa la persona distinta del trans-
portador contractual, que, en virtud de autorización dada por el
transportador contractual, realiza todo o parte del transporte -
previsto en el inciso b), sin ser con respecto a dicha parte, un
transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia.
Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario".

Aplicación del Convenio de Varsovia en los Transportes realizados
por terceros Artículos 2o., salvo disposiciones en contrario del
Convenio de Guadalajara, si un transportador de hecho efectúe -
todo o parte de un transporte que, de conformidad al contrato -
contemplado en el inciso b) del Artículo 1o., se encuentra regi-

do por el Convenio de Varsovia, el transportador contractual y el transportador de hecho: el primero por la totalidad del transporte contemplado en el contrato; el segundo, solamente por la parte del transporte que realice. Hay que tener en cuenta que no existe ningún vínculo contractual entre el pasajero o cargador y el transportista o transportador de hecho. El único - - vínculo que existe entre el transportador de hecho y el contractual, es cuando se da la autorización del segundo al primero - para que realice todo o en parte del transporte que ha convenido con el pasajero o cargador, por lo tanto, el transportista - de hecho queda sometido al Convenio de Varsovia, aunque el trecho de transporte que él realice sea amplio íntegramente en el territorio de un solo Estado.

También es mencionada la responsabilidad solidaria en el artículo 3o. la cual se da entre el transportador contractual y el - - transportador de hecho, por los actos u omisiones de éstos o de sus dependientes actuando en el ejercicio de sus funciones. El transportador contractual responde por los hechos del transportista no contractual o sus dependientes y éste, por su parte, - responde de los actos u omisiones del transportador contractual o sus dependientes en lo que respecta a la parte del transporte por él realizado, pudiendo invocar la limitación de responsabi-

dad establecida en el artículo 22 del Convenio de Varsovia.

Artículo 3o. del Convenio de Varsovia:

- I. Los actos u omisiones del transportador de hecho o de sus dependientes actuando en ejercicio de sus funciones relativas al transporte efectuado por él, serán considerados como actos u omisiones del transportador contractual.

- II. Los actos u omisiones del transportador contractual o de sus dependientes actuando en ejercicio de sus funciones, relativas al transporte efectuado por el transportador de hecho, serán considerados igualmente actos u omisiones de éste. Sin embargo, sin ningún de tales actos u omisiones podrán someter al transportador de hecho a una responsabilidad que exceda de los términos previstos en el artículo 22 del Convenio".

Las órdenes o protestas que según el Convenio de Varsovia deban notificarse al transportista, tienen el mismo efecto, ya sea que se dirijan al transportador contractual o bien al transportador de hecho, sin embargo, las instrucciones a que se refiere el artículo 12 del Convenio de Varsovia-derechos de disposición - sobre la mercancía- sólo producirán efecto si son dirigidos al

transportador de carácter contractual (art. 4o.).

En el régimen del Convenio de Varsovia se discute si los dependientes del transportista que son demandados a títulos individual pueden invocar los límites de responsabilidad establecidos en favor del principal.

El Convenio de Guadalajara, en previsión de que un Estado no adherente al Protocolo se adhiera a este último, establece que en lo concerniente al transporte ejecutado por el transportador de hecho, todo dependiente del mismo o del transportador contractual que pruebe haber actuado en ejercicio de sus funciones, -- puede ampararse en los límites de responsabilidad aplicables en virtud del Convenio al transportador de quién es empleado, salvo que se pruebe que ha actuado en forma que tales límites no puedan ser convocados de conformidad al Convenio de Varsovia -- (art. 5o.).

Para evitar las reclamaciones simultáneas, aquellos que sufrieron daño pueden lograr la indemnización correspondiente a los mencionados en el artículo 6o. que precisa, respecto del transporte -- efectuando por el transportador de hecho, el monto de la reparación que puede ser obtenida de este transportador, del transportador contractual y de sus dependientes que hayan actuado en --

ejercicio de sus funciones. No excederá la indemnización más elevada que pueda estar a cargo del transportador de hecho en virtud de este Convenio. Es importante señalar que de las personas mencionadas ninguna será responsable más allá del límite que le es aplicable. La acción de responsabilidad que es regulada por el artículo 7o. puede ser establecida a elección del actor, ante uno de los tribunales en que pueda intentarse una acción en contra del transportista contractual de acuerdo con el artículo 28 del Convenio de Varsovia, o bien ante el domicilio del transportista de hecho o del asiento principal de su explotación (artículo 8o.)

Examen de cada tipo de transportador de acuerdo a la responsabilidad:

1. Transportador de hecho. La demanda puede ser iniciada no solamente ante los tribunales enunciados anteriormente, - sino también ante: a) el tribunal del domicilio del transportador; b) ante el tribunal de la sede principal de su explotación; c) ante el tribunal del lugar donde posea un establecimiento por cuyo intermedio se hubiere celebrado el contrato, y d) ante el tribunal del lugar del destino.

El artículo 9o. párrafo primero menciona:

"que toda cláusula tendiente a exonerar al transportador contractual o al de hecho en su caso la responsabilidad contemplada en este Convenio, o a fijar un límite inferior el establecido en el mismo, es nula y sin efecto, pero que la nulidad de tal cláusula no implica la nulidad del contrato de transporte, que quedará - sometido a los preceptos del Convenio".

La similitud que presenta al Protocolo de La Haya con relación - al transporte efectuado por el transportador de hecho, radica en que se admiten cláusulas exonerativas o limitativas de responsabilidad para el caso de pérdida o el daño resultante de la naturaleza o del vicio propio de las mercancías transportadas (artículo 9o. párrafo segundo).

Las cláusulas del contrato de transporte serán nulas como las - convenciones particulares anteriores al daño por las cuales las partes derogan las normas de este Convenio, ya sea por determinación de la ley aplicable o por una modificación de las reglas de competencia. Respecto al transporte de mercancías, se admitirán las cláusulas de arbitraje, las cuales se deben efectuar en los lugares correspondientes de acuerdo a la competencia de

los tribunales que menciona el artículo 9o. párrafo tercero.

VI Protocolo de Guatemala

La gran variedad de normas que regulan la responsabilidad del - transportador aéreo ponen de manifiesto a la IATA para elaborar una fórmula distinta; lo hace por conducto del Comité Jurídico, el cual se somete a la elaboración de una propuesta de revisión al sistema que consagraba la Convención de Varsovia y su Protocolo complementario. La propuesta ulterior pasa para su estudio al Subcomité Jurídico de la OACI. En el año de 1966 con el - - acuerdo de Montreal se había provocado un debilitamiento en el Convenio de Varsovia, trayendo consigo una crisis en la unificación de las reglas aplicables a la responsabilidad en el transporte aéreo.

Posteriormente este organismo convoca a una conferencia diplomática que se celebró en la Ciudad de Guatemala y que fué suscrita el 8 de marzo de 1971.

Las propuestas de revisión del Convenio de Varsovia fueron estudiadas en septiembre de 1969 por el Subcomité Jurídico de la - OACI, que es el máximo organismo internacional de la aviación - civil.

Las principales revisiones fueron:

1. Sistema de responsabilidad objetiva. El transportista es responsable en todo caso, independientemente de haber - - actuado o no con negligencia.
2. Para el pago de la indemnización se fija el límite máximo de 1 000 000 dólares, siempre y cuando este límite no - - pueda sobrepasarse en ningún caso, no siquiera en el supuesto de "dolo" del transportista.
3. El límite de responsabilidad sería ajustada de manera - - periódica y automática.
4. Ha de destacarse que el transportista sólo deberá indemnizar al usuario de los daños declarados probados y que el - límite de 1 000 000 dólares que se estableciera será de - carácter máximo.
5. Supresión de los requisitos formales de los billetes de - pasaje y conocimientos aéreos regulados en la Convención de Varsovia, de una mayor simplificación y rápidos en su expedición. El transportista no tendría la obligación de entregar un billete al pasajero ni de hacer fijar en el -

mismo ningún aviso sobre su responsabilidad.

El Protocolo de Guatemala perfecciona la regulación del contrato de transporte aéreo internacional, y no se refiere exclusivamente a la ampliación de sus modificaciones, y la que suscitó en las sesiones de la Conferencia.

El artículo VIII del Protocolo de Guatemala fija los límites máximos de la responsabilidad con las siguientes modificaciones:

1. La responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 1 500 000 "francos Poincaré" por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea su título, referentes al daño causado como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero. En caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta y no podrá exceder de dicha cantidad.
2. Por retraso del pasajero la responsabilidad se limita a 62 500 francos por cada uno de ellos.
3. Para el caso de equipaje por destrucción, pérdida, etcétera se limitará a 15 000 francos por pasajero.

4. En el caso de transporte de mercancías se conserva el monto máximo establecido por la Convención de Varsovia en 250 francos Poincaré por kilogramo y se permite también que el expedidor o cargador, mediante el pago de una tasa suplementaria, pueda declarar un valor real mayor por sus efectos transportados, o sea, si hay lugar a ello. En este caso el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada a menos que pruebe que ésta es superior al valor real en el momento de la entrega.

También se contemplan en este Protocolo disposiciones relativas a costas procesales y honorarios de abogados. Estos tipos de costas no deben tomarse en cuenta al aplicarse los límites máximos que indica el artículo VIII del texto.

Otras propuestas que se hacen al Protocolo consisten en permitir que un Estado pueda aplicar en su territorio un sistema para completar la indemnización pagadera a los reclamantes en virtud del Convenio y por concepto de muerte o lesiones a los pasajeros. Tal sistema no impondrá al transportista responsabilidad adicional sobre el millón quinientos mil francos Poincaré, ni carga económica, ni administración salvo la de recaudar en dichos Estados la contribución de los pasajeros si se les solicita.

La última modificación de gran interés que incluye este Protocolo. La tenemos en el artículo XV, que establece un sistema de reajuste automático de los montos máximos de responsabilidad en el caso de lesiones o muerte del pasajero, los ajustes entran en vigencia en las conferencias que se deben de celebrar los años quinto y décimo después de la entrada de vigencia del Protocolo, al menos que una mayoría de dos tercios acuerde lo contrario.

El Protocolo de Guatemala entrará en vigor el monagésimo día a contar la fecha del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, a condición de que el tráfico aéreo internacional regular-expresado en pasajeros-kilometros- de acuerdo con las estadísticas correspondientes al año de 1970 publicados por la OACI, además de que cinco Estados que hayan ratificado el Protocolo represente por lo menos el 40% del total del tráfico aéreo internacional de las líneas aéreas de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Hasta la fecha no ha dejado a ningún Estado satisfecho este Protocolo, pues aún no ha entrado en vigor por el pequeño número de ratificaciones. El país más interesado que es Estados Unidos, tampoco ratifica aún el Protocolo.

VIII Acuerdo de Montreal

La Civil Aeronautics Board ha aprobado un convenio entre los -- transportistas de aviación de los Estados Unidos y los extranjeros, en relación con la responsabilidad de dichos transportistas en virtud del Convenio de Varsovia.

El 15 de noviembre de 1965 los Estados Unidos dieron aviso de -- denuncia del Convenio de Varsovia con efecto del 15 de mayo de -- 1966, a causa del bajo límite de responsabilidad del Convenio -- por lesiones corporales o muerte de los pasajeros.

El Convenio, elevando la responsabilidad, hizo posible que los -- Estados Unidos retirasen su aviso de denuncia el 14 de mayo de -- 1966 y permitió que el Convenio de Varsovia, complementado por -- este Convenio, continuase en vigor hasta que se estableciesen me -- didas más permanentes entre los gobiernos. Se modificaron la -- forma y los límites de responsabilidad de las empresas por daños ocasionados a pasajeros, como sigue:

El límite de responsabilidad por cada pasajero por causa de muerte, lesión corporal, heridas u otra lesión, se eleva de US \$75 000 -- incluidos los derechos de costas judiciales, excepto en el caso

de que la demanda sea presentada en un Estado en donde exista la disposición de concepción por separado de los derechos y costas judiciales .

El límite de responsabilidad, con exclusión de los derechos y -- costas judiciales, se fija en US \$ 58 000.

CAPITULO TERCERO

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD

I. Explicación y definición del seguro de responsabilidad

Con la evolución del ser humano en comunidad, éste siente la necesidad de tener una protección en contra de las consecuencias que podrían acarrearle acontecimientos dañosos, y fue inventando, a través del tiempo, instrumentos jurídicos para solucionar tales consecuencias.

En el Código de Humurabi se establecía que si en alguna Ciudad, alguna persona sufría un robo, la ciudad debería responder de su pérdida, y que si un hombre era muerto en defensa de una ciudad, su familia debería ser indemnizada por el tesoro público (20)

Aunque se afirma por algunos autores que el seguro es una institución de derecho moderno, el contrato de seguro es conocido desde la antigüedad, pero únicamente en el aspecto marítimo, en el "Talmud se dan tramos de una organización marinera que indemnizaba a los marineros que perdían sus barcos" (21)

Con Demóstenes y las leyes que entonces regían Atenas, las obligaciones recíprocas de los cargadores de contribuir a la indemnización de los perjuicios causados en provecho común en caso de que el buque hubiese sido dañado por las tempestades o apresado por el enemigo o piratas, en cuyo supuesto debía pagarse el precio del rescate. Se reúnen aquí los requisitos que caracterizan el seguro desde sus albores: indemnización, mediante una obligación mutua, a cargo de cierto número de personas expuestas a un riesgo común, de los perjuicios provenientes de cualquier infortunio marítimo.

Por ejemplo en Roma se aplicaban algunas operaciones similares al seguro, tales como: la promesa de una suma de dinero para el caso de feliz arribo de una nave, la renta vitalicia, etcétera.

El seguro como forma de contrato tiene como objeto la transferencia de un riesgo que originalmente incidía sobre la cabeza de una de las partes (asegurado) a la otra parte (asegurador), es una institución que tiene su origen en la Edad Media en las ciudades marítimas italianas.

Las primera leyes aparecen en Génova, en el año de 1369, el año de 1393 en Florencia, Venecia, en 1468, y con objeto de la -

gran extensión del comercio marítimo aparecen en la península - ibérica monumentos legislativos como el Consulado del Mar año de 1424, las Ordenanzas de Burgos 1538, Sevilla 1556, y unas - de suma importancia que son las de Bilbao de 1569.

En el siglo XIII los comerciantes lombardos importan a Ingla - terra el seguro, y es en Londres donde poco a poco se va convir - tiendo en el centro de los seguros del mundo occidental. Las - primeras pólizas inglesas fueron redactadas en italiano, después fueron bilingües.

En el año de 1666, Londres sufre un gran incendio, es causa principal para que el seguro tenga gran auge dentro del campo - marítimo al terrestre; con el famoso Lloid de Londres surge en 1686 la más poderosa empresa aseguradora, y en 1774, con la - - Gambling Act se autoriza el seguro sobre la vida de las personas, que inicialmente estuvo prohibido por consideraciones morales.

"Aparecen las bases técnicas, fundamentales del seguro mo - derno y surge el interés jurídico-económico como elemento esen - cial, que distingue al seguro de la apuesta (no puede haber se - guro sin interés asegurable); se descubren las reglas estadísti - cas, los juegos de los grandes números y los cálculos de proba -

bilidades, que forman las columnas básicas de la gran industria mercantil de los seguros". (22)

En la actualidad un contrato aislado sobre riesgos no tendría la naturaleza jurídica de un contrato de seguro.

Definición del seguro

Debido a que las acciones personales o comerciales se encuentran constantemente expuestas al riesgo financiero de la responsabilidad legal, existe un seguro para proteger a un individuo o a una empresa comercial contra semejantes siniestros. El seguro de responsabilidad se suscribe al principio para cubrir la responsabilidad de los patrones por lesiones a sus empleados. Esta evolución definitivamente mediante la doctrina de las leyes de compensación de los trabajadores. Con el desarrollo de otras responsabilidades ante el público, vino sin embargo, la evolución de formas de seguro que amparan toda la actividad comercial y personal. Se puede analizar el seguro desde los puntos de vista económico y jurídico.

Consecuentemente se le ha definido de diversas formas, debido a las diferentes escuelas a que pertenecen los autores y los

diversos elementos que, según el criterio de ellos, deben primar como requisitos esenciales.

Para varios autores se entiende por seguro a una institución económica por medio de la cual, a base de la reciprocidad, se cubren necesidades eventuales de capital, susceptibles de valoración.

Jurídicamente se considera al seguro como un contrato destinado a hacer funcionar, en cada caso concreto y entre dos o más personas determinadas, cierta situación jurídica, que tiende a reparar las consecuencias económicas lesivas de los riesgos a que están expuestas las personas y los bienes.

Concepto legal de seguro

Artículo 10. de la Ley General de Instituciones de Seguros, "Por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato"

La definición que da Joseph Emard, que en particular es una de las más completas y acertadas, a la letra dice:

"El seguro es una operación por la cual una parte, el asegurado, se hace prometer, mediante una remuneración, la prima o cotización, para él o para un tercero, en caso de realización de un riesgo, una prestación por la otra parte, el asegurador, quien, tomando a su cargo un conjunto de riesgos, los compensa con conformidad de las leyes de estadística". (23)

Elementos del contrato de seguro

Son aquellos requisitos que dan fisonomía propia a la convención y que sirven para distinguirla de otra dentro de su género. El seguro está constituido por las partes: el asegurador, la -- asegurante y el beneficiario; la póliza; el objeto:

- a) Riesgo y siniestro; subrogación del asegurador
- b) Interés jurídico económico
- c) La prima

Asegurador. Es la empresa aseguradora que asumiendo profesionalmente los riesgos ajenos, trata de reunir con las contribuciones de los asegurados un fondo capaz de proporcionar los capitales prometidos a los asegurados al vencimiento de las pólizas.

El asegurante y beneficiario. Se llaman asegurante al contratante del seguro, la ley lo llama asegurado, pero este término no se debe reservar al seguro de personas, como lo hace el Nuevo Código de Comercio.

Beneficiario (artículo II LCS). El supuesto es que el contrato se debe celebrar por cuenta propia o por un tercero, puede ser indeterminado. Por lo tanto el tercero que no celebró el contrato, pero que es titular de sus beneficios, recibe el nombre de beneficiario.

La póliza y su contenido. El contrato de seguro es consensual, pero que suele documentarse con un documento que recibe el nombre de póliza.

CONTENIDO DE LA POLIZA

- I. Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora
- II. La designación de la cosa o de la persona asegurada
- III. La naturaleza de los riesgos garantizados
- IV. El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esa garantía.

- V. El monto de la garantía
- VI. La cuota o prima del seguro
- VII. Las demás cláusulas que deben figurar en la póliza, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las lícitamente convenidas por los contratantes (artículo 20 LSCS)

EL OBJETO: a) riesgo y siniestro

El objeto principal del seguro es la transferencia de las consecuencias económicas de un riesgo, que incidía sobre la cabeza del beneficiario hacia el asegurador, que asume, por el contrato, tales consecuencias, al contraer la obligación de indemnizar.

Riesgo. Es el elemento esencial del contrato, será nulo en ausencia de éste. Riesgo es la exposición de una cosa a un acontecimiento dañoso, y cuando el acontecimiento se realiza, el riesgo toma, en el lenguaje de seguros, el nombre de "siniestro".

Subrogación del asegurador. El asegurador, cuando paga, se subroga por ministerio de ley hasta el importe que haya pagado, en las acciones que correspondan al beneficiario contra terceros responsables de la causación del daño (artículo III LSCS).

b) El interés jurídico-económico. Este es el elemento esencial del contrato. En realidad, no se aseguran las cosas, sino el interés jurídico-económico que se tiene sobre ellas.

c) La prima. Es la contraprestación que el asegurante debe pagar a la empresa aseguradora.

El asegurante deberá pagar la prima en su propio domicilio, salvo pacto en contrario (artículo 31 LSCS)

II. El reaseguro

Dentro del ramo de la aviación, el reaseguro tiene gran importancia en las operaciones del seguro, por el gran número de concentración de riesgos, más cuando existe una gran tendencia a la -- formación de cúmulos determinados, en este caso, es necesario -- lograr una proporción en la limitación y en la distribución de -- dichos peligros.

"El reaseguro es un contrato entre la compañía de seguros que -- expide una póliza original (asegurador directo), y otra organización (reasegurador), por el cual esta última acepta cierta parte de la responsabilidad potencial de aquella sobre la póliza" (24)

El reasegurador, al ver cumplido el requisito de equilibrio, -- puede en forma libre determinar y juzgar a su conformidad la forma de repartir y soportar los daños que pudieren ocurrir, y la falta de un equilibrio adecuado puede dar una desproporción a los interesados. Se emplea por lo general el término "asegurador -- directo" para designar en este caso a la compañía que suscribe el seguro (compañía "cedente o reasegurada"); por otro lado el de reasegurador para designar a la organización que asume parte del riesgo del asegurador directo. Hay que observar que en ocasiones el reasegurador tiene la obligación de aceptar riesgos -- muy elevados de los daños que pudieran ocurrir, ya que algunos -- aseguradores no tienen la organización para suscribir la totalidad de los riesgos, por lo que obligan al asegurador a selecciones muy severas.

El seguro y el reaseguro contienen a veces los mismos términos que la póliza original, pero observamos cómo difieren éstos:

1. La reglamentación legal aplicada al reaseguro es insignificante cuando se le compara con la supervisión de la suscripción directa
2. No existen relaciones mutuas de ninguna clase entre el asegurado original y el reasegurador (excepción, cuando

el reasegurador ha aceptado todo el negocio del asegurador), pero si se da el caso de la insolvencia del suscriptor directo, el reasegurador paga a éste su parte del -- siniestro. Pero si el reasegurador se volviera insolvente, el suscriptor directo no es un "contratante de póliza, en el sentido de acreedor preferente con derecho de reclamación sobre depósitos establecidos por ley.

CASOS EN QUE SE JUSTIFICA EL REASEGURO

1. Distribución del riesgo. Implica que todos los riesgos tienen aproximadamente el mismo importe, en ocasiones - las compañías tienen que suscribir tanto riesgos pequeños como grandes. Una compañía de seguros le puede hacer frente a este problema de cuatro formas distintas o en - su caso combinarlas.
 - a) La compañía puede, y así lo hace generalmente, crear una reserva y excedentes para hacer frente a fuertes reclamaciones.
 - b) La compañía puede negarse a asegurar riesgos ascosos que implican siniestros grandes posibles.

- c) La compañía puede aceptar toda su responsabilidad - para todos los riesgos pero transferir en parte a - otras compañías de seguros, reasegurar.
2. Retiro del negocio. Aquí la compañía de seguros cobra por adelantado del contratante de póliza prometiendo cubrirle durante un período de tiempo definido, el cual se extiende de un año, en seguros de incendio, accidentes, etc. en el caso de seguro de vida el período puede ser indefinido.
 3. Beneficio. El reaseguro puede tener como resultado un beneficio neto para la compañía, porque las primas que cobra para el reaseguro de riesgos y los siniestros que le ayudan a pagar, pueden ser mayores que las primas que pierden en riesgos cedidos a terceros y en las pérdidas que paga en los negocios aceptados.
 4. Estimación de los riesgos. Las compañías pequeñas no suelen estar en condiciones de aceptar riesgos de tipo inusitado sin asesoramiento, ya que no disfrutan de experiencia suficiente en la suscripción de tales riesgos, y no son bastante importantes para correr el peligro de un gran siniestro. Es un riesgo que por lo general so-

meten al reasegurador.

BENEFICIO PARA EL TENEDOR DE LA POLIZA

Se han observado muchos puntos de vista por parte del asegurado, los resultados han sido que la práctica del reaseguro es provechosa por las siguientes razones:

1. Proporciona una estabilidad financiera mayor a las compañías de seguros que lo practican, y de ese modo hace que la póliza individual del asegurado sea más confiable.
2. Cuando se necesitan importes considerables de seguro, el asegurado puede obtenerlo sin tener que negociar con diversas compañías.
3. Permite que el asegurado obtenga protección en breve plazo, sin el aplazamiento que requería el fraccionamiento y distribución del importe entre muchas compañías.
4. El reasegurado es útil para las empresas que practican el seguro, porque al obtener una póliza de exceso de siniestros o un convenio sobre catástrofes, pueden asumir ellas

mismas parte del riesgo y al mismo tiempo eliminar la - posibilidad de grandes pérdidas.

5. Gracias al reaseguro las compañías pequeñas se encuentran estimuladas por la posibilidad de dividir grandes riesgos para mayor seguridad.
6. Todo el seguro puede contratarse bajo las mismas condiciones que podrían ser diferentes con las distintas compañías entre las cuales pudiera dividirse el riesgo.

Existen grandes facilidades para obtener el reaseguro, - ya que, un asegurador que desee reasegurar sus riesgos - tiene a su disposición otras compañías aseguradoras directas, consorcios (pools) o combinaciones de compañías compuestas especializadas en el reaseguro.

METODO DE REASEGURO

1. Reaseguro facultativo. La definición de "facultad" es el "privilegio de hacer una cosa particular", este tipo de -- seguro es muy usado en el ramo de la aviación; por lo tanto, el reaseguro facultativo es un convenio realizado respecto a un riesgo particular en un momento particular, y

se exige por parte del reasegurado información detallada, que es necesaria para que el técnico de reaseguro se forme más exacta la idea del riesgo.

Pongamos el ejemplo de una compañía de automóviles, la cual ha aceptado un riesgo de 1 500 000 pesos, pero llega a la conclusión de que esta cantidad es más de la que desea asumir. Entonces informa del pormenor inherente al riesgo a otra compañía, por lo que solicita de ésta que reasegure en 7 000 000 mil pesos. La compañía reaseguradora toma en cuenta la naturaleza del riesgo, la posibilidad de siniestros, el carácter de la compañía que ha presentado la solicitud, y así sucesivamente, y menciona la cuota a la que se podría obligar. El reaseguro facultativo se realiza casi en su totalidad en base a una cuota aparte, con excepciones como son los riesgos de coberturas catastróficas en el suelo, los cúmulos de hangares, los riesgos de tormentadas y otras. Las ventajas del reaseguro facultativo son bastante obvias, puesto que no existen arreglos previos, las condiciones pueden fijarse para que se ajusten más o menos a cualquier tipo de caso. Las desventajas del reaseguro facultativo, consisten en que, como no se ha estipulado previamente, resulta incierto. Cuando se ofrece un riesgo, la compañía aseguradora no sabe si será posible reasegurar o no, y el plazo de estudio puede hechar a perder el negocio; en cambio, la aceptación podría producir un riesgo indeseable.

REASEGURO BAJO CONTRATO

Como en los otros ramos del seguro, se practica en el seguro de aviación el reaseguro obligatorio o automático. Dado el carácter complejo del ramo, se realizan contratos especiales. Las razones de esto son el carácter particular de la suscripción, de la trajcación y de la liquidación de los suministros. Por lo general el asegurador se encarga de la liquidación de los siniestros y el -- reasegurador sigue las decisiones de la cedente.

Informaciones para obtener cotizaciones en el reaseguro facultad de riesgos de aviación.

1. Nombre del asegurado
2. Usos - PNP (privado, negocio, placer) AYUDINA (ayuda industrial), comercial, o cualquier otro uso tal como fumigación o fotografía aérea
3. Tipo, número de matrícula y valor del avión
4. Período de seguro (es decir, fecha de vigencia de la cobertura y duración; ejemplo, período 12 meses)
5. Límites requeridos de cobertura de la responsabilidad
L.C. Lesiones Corporales Alternativamente límite único para D.M.

Daños materiales L.C. más D.M. (es decir terceros)

R.C.P. Responsabilidad Civil hacia los pasajeros o

A.P.P. Accidentes personales de pasajeros

Accidentes personales de pilotos

(Si hay A.P. (Acc. Pers.) Indicar la escala, por ejemplo:

K.1), K. 2), K.3), etc.

Escala A. escala B, escala c;

6. Límites geográficos son generalmente los de Europa con exclusión de los Estados miembros del Pacto de Varsovia), a menos que soliciten límites diferentes;
7. Nombre y experiencia del piloto, alternativamente mínimo necesario por piloto para todos los pilotos;
8. Accidentes (respecto al propietario del avión y/o asegurado más bien que respecto al piloto). No se necesita ninguna mención en cuanto al registro de accidentes del piloto a menos que éste esté en peligro de cualquier accidente.
9. Retención del asegurado

Ejemplos típicos de telegramas respecto a riesgos que podrían ser ofrecidos:

- a) Cuota Alvarez PMP 180, pesetas 1 000 000 LCD, 5 000 000 APP, escala B, 1 500 000 PP. tres asientos. APPI, es-

cala B, 2 000 000 EXPI, 2 000 horas NOSIN.

ABREVIATURAS PARA TELEX Y TELEGRAMA (25)

ASAD	Asegurado adicional
VALAC	Valor acordado Casco
PACC	Por accidente
PACO	Por acontecimiento
PP	Por persona
PRA	Prima adicional
TRVS	Todo riesgo vuelo suelo
ALAX	A la expiración
COLINA	Cotización líneas aéreas
LC	Lesiones corporales
LCIM	Límite único lesiones corporales/daños materiales
CCC	Cuidado custodia y control
FC	Fumigación cosechas
NOSIN	No siniestro
LICOM	Licencia comercial
CPC	Cláusula de partes componentes
LUC	Límite único combinado
PTC	Pérdida total constructiva
MEIP	Muerte e invalidez permanente
FRA	Franquicia

ASPIEX	Asiento piloto excluido
PSI	Por siniestro
VE	Vuelo de entrega
VST	Vuelo, suelo y <u>taxiing</u>
PTCS	Prima total en caso de siniestro, AVB o, según especificación
VT	Vuelo y <u>taxiing</u>
PSI	Para su información
AF	Ala fija
RSS	Riesgo en suelo solamente
RCPH	Responsabilidad Civil de Propietarios de Hangares
ASPIIN	Asiento piloto incluido
AYUDIND	Ayuda industrial
WASBCAS	Valor asegurado casco
RA	Respecto a.
EXSIN	Experiencia siniestros
CLR	Cláusula de Limitación de Responsabilidad
PDL	Pérdida de licencia
MYD	Mínima y depósito
GM	Gastos médicos
RGM	Reembolso gastos médicos
AMM	Avión multimotor
NA	No aplicable
BONOSINR	Bonificación no siniestro a la renovación

NCASRC	No casco sin Responsabilidad Civil
ESCALOD	Escala Orión Drake de cancelación a corto plazo de seguros de fumigación de cosechas.
COEH	Cláusula Orión de exclusión de helicópteros
AP	Accidentes personales
APP	Accidentes personales de pasajeros
PNP	Privado, negocio, placer
PUREW	Participación en utilidades a la renovación
DM	Daños materiales
EXPI	Experiencia de piloto (es decir, experiencia de 500 horas)
MINPIL	Mínimo para piloto (es decir, varios pilotos, todos con experiencia superior al mínimo fijado)
APPI	Accidentes personales piloto
RCP	Responsabilidad Civil hacia los pasajeros
PR	Prorrata
LIP	Licencia privada
PRPAD	Prorrata prima adicional
PRPRE	Prorrata prima reembolsable
TARET	Tren de aterrizaje retractable
REM	Rotor en movimiento
RP	Rotor parado
HAR	Horas de ala del rotor
SANR	Sujeto aceptación ningún riesgo
AMON	Avión monomotor

FUMI	Fumigación y/o polvoreamiento de cosechas
ACP	A corto plazo (escala EVA)
SUPR	Suma principal
PACE	Por aceptar
PIND	Por indicar
PT	Pérdida total
RCT	Responsabilidad Civil hacia terceros
TT	Tiempo total
12M	12 meses
CASLI	Campo de aterrizaje sin licencia
FV	Pago voluntario
VIDEL	Vigencia desde el
EPV	Estados del Pacto de Varsovia

En razón el alto costo de las aeronaves en el Derecho aéreo es donde al igual que el marítimo, la figura del reaseguro se fortalece, al distinguir la responsabilidad en tres dos o más leyes - de seguro.

III. Seguro de responsabilidad civil

Es importante distinguir la responsabilidad civil con respecto al seguro. Indicamos que el seguro contra la responsabilidad - civil se ha considerado como una rama del seguro de accidente;

puede decirse que no existe uniformidad en las leyes o reglamentos especiales sobre este tipo de seguro.

En el seguro contra accidentes el siniestro está constituido por el accidente, mientras que en el seguro de responsabilidad civil está siempre constituido por el nacimiento de una responsabilidad civil. Siempre queda esta diferencia esencial son siniestros, y en el seguro de la responsabilidad civil pueden solamente ser la causa del siniestro. La responsabilidad civil es protección contra la responsabilidad por lesiones corporales o deceso sufrido por miembros del público que no sean pasajeros. Un pasajero es una persona transportada abordando o apeándose de un avión, que no sea un piloto, ayudante, ni miembro de la tripulación, empleado del asegurado. Esta protección se encuentra sujeta a un límite de pago por una persona y un límite por accidente.

En los ramos de seguros de cosas propiamente dichas (excluido el seguro de depositario), el siniestro consiste exclusivamente en un suceso natural que acarrea un daño a una cosa. Esto es, que el siniestro pertenece por completo al mundo físico o en el sentido de que la relación de causa a efecto entre el suceso que provoca el daño asegurado y el surgimiento del daño mismo, permanece exclusivamente de las leyes físicas de la materia. Así en el seguro de incendios, entre el fuego y el daño a la cosa incendiada

la relación es física y natural; y otro tanto cabe decir de la relación entre la caída del granizo y el daño a las nueces, entre la muerte y enfermedad de un animal. Lo mismo es aplicable para el ramo del seguro contra accidentes de los cuales se han discutido y que pertenezcan a un seguro contra daños. También aquí el siniestro es un suceso que causa un daño material al -- cuerpo humano; y también, por ello pertenece al mundo físico.

Todos los problemas particulares del seguro contra la responsabilidad civil están en relación con esta singular naturaleza que la distingue de la mayor parte de los otros seguros contra daños. Y distinguiéndole de éstos, le aproxima el reaseguro y al seguro de crédito que con él tienen de común el carácter jurídico del -- siniestro. Para el reaseguro, toda demostración es superflua, -- pues sea o no sea también un verdadero seguro, la responsabilidad civil, es cierto, que en este ramo el siniestro está constituido por el surgimiento de una obligación contractual.

Junto a las dos categorías de seguros contra daños que se han -- distinguido en seguros de siniestro natural, y seguros de siniestros jurídicos existe una tercera distinción de seguro que es el siniestro de lucro cesante.

Responsabilidad civil frente a terceros

Por daños corporales a terceros personas o por su muerte, excluyendo pasajeros.

Bajo esta cobertura, la compañía se obliga a hacerse cargo de -- todo pago derivado de la responsabilidad civil del asegurado por daños corporales a terceras personas o por su muerte, excluyendo a cualquier pasajero o miembro de la tripulación de la aeronave, mientras estén actuando como tales, resultando por un accidente que le incumbiese al asegurado por la propiedad, mantenimiento o uso de la aeronave. Se comprende también aquí la atención médico-hospitalaria a las personas accidentadas y la pérdida que a éstos sobreviniere por no poder atender en forma normal sus obligaciones profesionales. Asimismo se aclara que por daños corporales se entiende cualquier enfermedad o quebranto de salud que -- resulta como consecuencia directa y única de tales daños causados.

La compañía se obliga en este caso a hacerse cargo de todo pago derivado de la responsabilidad civil del asegurado, por daños -- materiales o por la destrucción física de bienes propiedad de -- terceros, excluyendo bienes en posesión de pasajeros resultantes de un accidente que le incumbiese al asegurado por la propiedad, mantenimiento o uso de la aeronave. Esta cobertura comprende la

pérdida del uso de dichos bienes como consecuencia directa y --
única de tales daños materiales o destrucción física.

Responsabilidad civil de pasajeros

El propósito de este seguro es cubrir al asegurado contra todo -
pago derivado de la responsabilidad civil por daños corporales a
pasajeros o por su muerte, resultado de un accidente o que le in-
cumbiese al asegurado por la propiedad, mantenimiento o uso de la
aeronave. Esta cobertura comprende también la atención médica -
hospitalaria a los pasajeros accidentados y la pérdida que a éstos
sobreviniese por no poder atender en forma normal sus obligaciones
profesionales. No se consideran pasajeros bajo dicha cobertura a
los pilotos y otros tripulantes.

Responsabilidad civil limitada

Es norma en esta cobertura que el pasajero o su representante le-
gal haga cesión de su derecho respecto a toda otra reclamación le-
gal contra dicho asegurado. En el caso de que se realice este ti-
po de seguro, los límites asegurados bajo la sección de responsa-
bilidad civil legal hacia los pasajeros deberán ser aumentados de
manera sustancial con el fin de dar al asegurado una protección

adicional para los casos de rechazo de una oferta de pago voluntario bajo la sección de responsabilidad admitida de parte del reclamante que preferiría proceder legalmente. No se suele dar a conocer al público la existencia de esta forma combinada de cobertura. Este seguro se hace en base de "por asiento" y por distancia recorrida.

Responsabilidad civil de equipajes

Esta cobertura se excluye normalmente de la responsabilidad civil de tercero, así como la de pasajeros, pero en esta última sí se puede cubrir mediante un anexo.

Responsabilidad civil, de carga, mercancía y correo

El seguro de carga aérea se efectúa normalmente sobre la base de todo riesgo, con sus correspondientes exclusiones, cubriéndose las mercancías desde el momento de despacho hasta la llegada a su destino. También el seguro ampara cualquier etapa no prevista durante el viaje, a menos que se haya convenido expresamente de otro modo. En la práctica se cubre cada envío individualmente, pero también existen pólizas declarativas para envíos mensuales o semanales.

Responsabilidad civil de los propietarios, operadores de aeropuertos y hangares.

Se puede cubrir la responsabilidad civil que pueda derivarse contra el asegurado a consecuencia de los riesgos relacionados con la exploración de aeropuertos; es decir, la utilización y mantenimiento del terreno de vuelo, pistas de aterrizaje y despegues, pista de accesos y otros; de las instalaciones fijas, de los puestos de gasolina, hangares, edificios, aparcamiento de vehículos; las instalaciones de seguridad de vuelo, torres de control, instalaciones de radar, instalaciones de significación óptica y radio telegráfica. La responsabilidad civil de hangares se puede cubrir separadamente cuando su propietario es ajeno a la empresa explotadora del aeropuerto. En algunos aeropuertos, las instalaciones de seguridad de vuelo" pueden ser:

- a) Manejadas directamente por el propietario del aeropuerto
- b) Alquiladas por el propietario del aeropuerto a otra empresa, para su manejo.
- c) Propiedad y explotadas por una empresa distinta a la del aeropuerto.

Para cubrir cualquiera de éstas, se puede emitir una póliza especial.

La distribución de gasolina es asumida directamente por las compañías petrolíferas, algunas de las cuales ya tienen sus propias pólizas de responsabilidad civil.

Responsabilidad civil de los fabricantes de aeronaves

Este tipo de responsabilidad encaja perfectamente en la cobertura de la responsabilidad civil de productos. Nos referimos al aparato o avión, que es el producto.

Responsabilidad civil por pérdida de beneficios

Con este seguro se propone cubrir a las empresas y líneas aéreas que realizan vuelos comerciales, la responsabilidad relacionada con la pérdida de beneficios que el asegurado tenga legalmente que indemnizar al comprador por una interdicción (privación de derechos civiles definida por la ley) de vuelo, como consecuencia de un defecto o vicio del aparato ocurrido después de la entrega del mismo.

La ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 127, se refiere al seguro obligatorio que los permisionarios tienen que tomar para protección de los pasajeros, como a la responsabilidad a la cual se deben sujetar, y dice:

"Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en las vías generales de comunicación están obligados a asegurar a los viajeros y a sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio. El seguro que al efecto se establezca cubre cualquier responsabilidad objetiva, del transportista y ampara los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje y demás objetos de su propiedad o posesión que se registren en el momento de abordar el transporte."

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilará -- que las pólizas del seguro cubran todos los riesgos relativos.

CAPITULO CUARTO

CLASIFICACION DEL SEGURO, POR LA NATURALEZA
DEL TRANSPORTE.I. Clases de seguro.

a) Terrestres.

Tienen por objeto prevenir los riesgos que ocurren en tierra y que se comprenden en la garantía emanada de un contrato de seguro terrestre. Pueden ser seguros mutuos, seguros a prima:

Seguros mutuos. Aquí varias personas expuestas a riesgos semejantes se agrupan para aportar en común algunas sumas llamadas cotizaciones, cuyos montos totales quedan afectos al pago de los siniestros que pudieren ocurrir a los miembros de la mutualidad.

Tratándose de los seguros a primas fijas, las compañías toman sobre sí los riesgos como contraprestación de una prima o precio determinado, que el asegurado se obliga a pagar en virtud del contrato celebrado con dicha compañía.

En el seguro sobre riesgos del transporte terrestre la - - obligación del asegurador se extenderá a cubrir los gastos que

sean necesarios para el salvamento de las cosas amparadas por el seguro (artículo 139 LSCS).

Además de los requisitos generales, la póliza contra riesgos del transporte terrestre deberá contener la indicación del transportador, los datos de identificación de las mercancías y los puntos de iniciación y terminación del transporte (artículo 141 LSCS).

b) Seguros marítimos.

Son aquellos que indemnizan los riesgos que ocurren en el mar o los daños que se causen en éste, sin importar que ellos provengan o no directamente del mar. Originalmente la póliza de seguro marítimo se ideó para proteger al tenedor contra los peligros del mar y de incendio, pero en la actualidad la cobertura es demasiado extensa, ya que se incluyen también los siniestros que se originan en tierra. Las acciones del capitán y los derechos de los fletadores están reguladas por la ley marítima. En muchos aspectos esta ley es tácitamente parte de los contratos de seguro marítimo. El seguro brinda protección contra toda clase de responsabilidad jurídica. Este cubre los daños físicos a la tripulación de la embarcación y demás, la protección de daños a la propiedad que no está proporcionada por la póliza de casco, obligaciones de acuerdo con la ley marítima, defensa judicial, pagos médicos y todas las obligacio-

nes inherentes a la responsabilidad.

Factores de un contrato marítimo.

a) Buena fe y comportamiento honrado.

Es lo que los tribunales han exigido siempre estrictamente, pues debido a la naturaleza de la materia el asegurador no está en condiciones de llevar a cabo una investigación amplia.

b) Interés asegurable.

Las pólizas, sin embargo, se emiten libremente por cuenta de quien pertenezca, y la póliza amparará a cualquiera que tenga interés asegurable y a quien la persona que realizó el seguro intente asegurar.

c) Condición del cargamento.

El cargador garantiza implícitamente que éste está en buenas condiciones y debidamente embalado.

d) El viaje debe seguirse sin desviación.

La embarcación debe pasar por el rumbo usual sin aplazamiento innecesario.

e) Legalidad de la empresa.

El objeto del viaje no debe tener un carácter prohibido - por la ley.

Contenido del artículo 262 de la Ley General de Vías de Comunicación, que a la letra dice:

"En caso de naufragio, incendio, abordaje, varada o cual-
quiera otro accidente que sufra una embarcación, su cargamento,
tripulantes y otras personas a bordo de ella, el capitán proce-
derá a practicar una investigación y hará constar los hechos -
en el diario de navegación o cuaderno de bitácora que lo subs-
tituya, si el accidente ocurre fuera del puerto, dando cuenta-
de los hechos a la autoridad marítima en cuanto arribe a puer-
to. Si el accidente ocurre en puerto dará cuenta desde luego-
a la autoridad marítima, la que procederá a practicar la inves-
tigación que corresponda, informando por la vía más rápida a -
la Secretaría de Comunicaciones, la cual, si el caso lo ameri-
ta, designará dos peritos que deberán emitir su opinión respec-
to a las causas del accidente y de los presuntos responsables-
del mismo; una vez agotada la averiguación se turnará dentro -
de los cinco días siguientes al Agente del Ministerio Público-
Federal que corresponda.

Si el accidente ocurriere en puerto extranjero, el capitán
de la embarcación lo pondrá desde luego en conocimiento del --

consulado de México".

c) Seguros aéreos.

Para estudiar este tipo de seguro hay que verlo desde tres puntos de vista: económico, técnico y jurídico.

Económico. Está justificado por el imperativo de seguridad que acosa a los hombres, al encontrarse éstos en la obligación de hacer frente a sus necesidades eventuales de capital, a la satisfacción de los cuales prevé el seguro. Por las mismas causas recurre el hombre a la previsión o al ahorro, siendo el seguro el medio más adecuado y de uso más frecuente en los países que tienen un nivel de vida más avanzado.

Técnico. El seguro descansa especialmente en el estudio científico de los riesgos, lo que tiene por objeto evitar el fracaso económico de la empresa que hace de este comercio su actividad.

Jurídico. Encontramos el fundamento del seguro en los postulados de derecho que rigen la teoría general de las obligaciones y contratos, aunque algunos autores aseguran a este respecto que asistimos a una nueva especialización del derecho privado cuyo fundamento lo constituiría la naturaleza intrínseca del seguro, de lo que deducen que existiría un verdadero derecho del seguro.

II. Seguro aéreo, sus antecedentes y sus fuentes.

A comienzos del siglo XVI, es Leonardo Da Vinci quien aplica sus conocimientos matemáticos al problema referente de vuelos de naves. En el año de 1782 es inventada la "aerostación" por los hermanos Montgolfier, la cual consistía en la elevación y circulación de aeronaves más ligeras que el aire. Esta teoría es sustentada por Arquímedes con su principio que dice: "todo cuerpo sumergido en un fluido experimenta un empuje hacia arriba igual al peso del fluido desalojado". (26)

El 5 de junio de 1783 los mismos hermanos lanzan al aire por primera vez un globo con un diámetro de 10 metros. Este se eleva a pesar de la lluvia aproximadamente 300 metros. El mismo mes lanzan otro, y el 19 de septiembre lanzan el tercero, en presencia de los reyes de Francia. El globo iba dotado de una canastilla en la que colocaron a una cabra, un pato y un gallo, con el objeto de investigar si la atmósfera era respirable. (27)

En esa época se da en México el primer antecedente de vuelos aéreos, siendo (el) presidente Antonio López de Santa Anna quien establece un decreto el 5 de abril de 1842, en el cual concede a Benito León Acosta el privilegio exclusivo de surcar los cielos durante tres años.

Otto Lilienthal, sabio alemán y precursor de la aviación,-

construye en el año de 1896 un aparato que demostró que la - - fuerza humana no bastaba para mantenerse en el aire.

En Francia el ingeniero Clemente Ader en el año de 1897 pudo hacer un vuelo de aproximadamente 300 metros en un avión a base de vapor.

La mañana del 17 de diciembre de 1903, los hermanos Orville y Wilbur Wright, en un armatoste de abeto, tela y alambre que temblaba bajo el viento, provisto de dos alas, que tenían apenas unos 12 metros de envergadura realizarían una importante hazaña. Sobre el ala inferior ligeramente a la derecha del centro se encontraba montado el motor, rudimentaria máquina de 12 CV que accionaba las dos hélices mediante un sistema de cadenas y engranajes semejantes a los de una bicicleta. El tren de aterrizaje consistía en dos patines unidos por una barra horizontal con dos cubos de bicicleta que, a manera de ruedas, - corrían a lo largo del carril. Hacen su primer intento de vuelo, en el cual logran elevar la nave en tres metros durante 12 segundos y con un recorrido de 36 metros. En el segundo intento cubren una distancia de 53 metros y en el tercer vuelo permanecen en el aire 15 segundos. En el último intento que fue el cuarto, logran hacer el vuelo más largo con 259 metros en - 59 segundos.

Es importante hacer mención de hombres cuyo interés le dan gran auge a la aviación, como el francés Bleriot, que en el --

año de 1909 en la historia de la aviación cruza por primera vez el Canal de La Mancha, con aproximadamente 180 kilómetros de vuelo con una duración de 37 minutos. Más tarde en el año de 1910 el peruano Jorge Chávez voló desde Briga, Suiza, hasta Damodossola, en Italia, pasando por los Alpes y pierde la vida al aterrizar.

Los españoles Ramón Franco, Juan María Durán, Luis de Alda y Pablo Roda, hacen el vuelo el 22 de enero de 1926, con un recorrido de 10 120 kilómetros en 57 horas y 50 minutos, saliendo desde el puerto de Palos de Moguer, España, arribando en Buenos Aires el 10 de febrero de 1926.

De los vuelos más importantes en la historia de la aviación, tenemos el que fue logrado por Charles A. Lindbergh, que era piloto de correo, que realiza un vuelo sin escala el 21 de mayo de 1927 desde Nueva York a París, con un recorrido de 5 800 kilómetros en 36 horas y 40 minutos, siendo excepción, ya que fue realizado por solamente una persona entre dos ciudades.

En Francia, Inglaterra e Italia donde se dan los principios de la aviación comercial, principalmente en Francia y donde también se comienza la construcción de aeronaves en serie en el año de 1922. (28)

La primera póliza de seguro aeronáutico, que solamente cu-

bría contra daños a terceros, fue suscrita por la Lloyds de Londres en el año de 1912. Con el fin de la Primera Guerra Mundial, el seguro de aviación no tiene grandes progresos, pues después de terminar la guerra se dan muchos experimentos, pero para el año de 1922 en Estados Unidos la mayor parte de las compañías se habían retirado del ramo debido a que habían obtenido pésimos resultados.

El número de vuelos atrevidos de larga distancia y el Air-Mail Act de 1925 fomentando el transporte y los viajes influyeron en las compañías para que se extendieran dentro del seguro aéreo suscribiendo seguro de responsabilidad de incendios y accidentes. En 1928, las compañías se asocian en "consorcios" o "grupos". Este tipo de organización ha dominado desde entonces el mercado del seguro aeronáutico.

Después de la creación de los primeros servicios postales aéreos se da un gran desarrollo de la aviación dando un mejor servicio tanto a los pasajeros como los servicios de carga. Comentaré en forma breve a continuación algunos de los principales grupos aseguradores en el mundo:

Francia.- En 1919 se funda el primer "Consortum Aviation" éste después se transforma en un grupo de coaseguradores; para el año de 1924 estaba integrado por 32 compañías de seguros y 9 de reaseguros. En el año de 1935 este mismo grupo se transforma en "Section Aviation de L'Association Generale des Socié

tes D'Assurances contre les Accidents du Droit Commun".

Inglaterra.- "Lloyds Aviation Sin, estos grandes especialistas toman la iniciativa después de la Primera Guerra Mundial. De los miembros del sindicato, se asocian 24 y fundan la "White Cross Aviation Insurance Association", en el año de 1919. Este mismo grupo 5 años después se asocia con la "Union Insurance Society of Canton" y dan vida a la "British Aviation Insurance Group" (Grupo de Aseguradores). La compañía Lloyds no es una compañía de seguros, sino un importante mercado internacional de seguros.

Escandinavia.- En el año de 1919 se constituye un Pool de aseguradores integrados por Pools de Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia, este Pool tiene su sede en Estocolmo.

Estados Unidos.- En 1928 se crea un Pool de seguro de - - aviación por la "United States Aircraft Insurante Group". Varios grupos como la "Aero Associates", desaparecen después de la Segunda Guerra Mundial, por tener resultados negativos en el negocio referente al seguro aéreo.

Existen en la actualidad dos grandes consorcios que tienen en su haber el manejo de la mayor parte de los negocios del seguro de aviación. Un consorcio consiste en un grupo de compañías asociadas que acuerdan asumir proporciones determinadas de riesgo sobre cada una de las pólizas emitidas por la agen--

Digno es mencionar al avión más famoso hasta entonces, el modelo anglo-francés "Concorde", que viaja a una velocidad de 2250 kilómetros por hora, acercando a Nueva York a tres horas y media de Tokio y Londres, y a seis y media horas de Los Angeles. (28)

Por parte de Estados Unidos se tendrá el supersónico "SST" que volará a 2897 kilómetros por hora, haciéndonos imaginar en comparación del "Concorde" la diferencia de un continente a otro.

Fuentes

Las fuentes son aquellas que tienden a establecer bases uniformes para la regulación jurídica de las cuestiones fundamentales que puedan afectar su actividad en el territorio de los Estados, tales como la condición de las aeronaves y sus limitaciones, régimen de los aeropuertos internacionales y otras facilidades para la navegación aérea internacional, régimen de la acción comercial internacional.

Dentro del derecho aéreo internacional se tienen como principales fuentes a los Convenios y Acuerdos Multilaterales de carácter general que a continuación se mencionan:

Convenio para la reglamentación de la navegación aérea en París el año de 1919. Este Convenio tenía 42 artículos con 8 anexos técnicos, a los cuales se les designó (A y H).

cia suscriptora que actúa como agente general para las compañías individuales que constituyen el grupo. El seguro de aviación muestra cada vez más importancia; demuestra la posición de igualdad que ocupa a comparación de cualquier industria en desarrollo. Se tiene la necesidad de crear el crecimiento del seguro en la industria aeronáutica. El seguro aeronáutico no es actualmente una forma distintiva de protección, sino una combinación de tipos de seguro muy conocidos, adaptados a las condiciones de la transportación aérea. Los requisitos del seguro del dominio automovilístico se aplican en gran proporción a este dominio. Los dueños suelen pedir seguros sobre la propiedad para indemnizarles los daños a la propiedad, y seguro de responsabilidad para asegurarse contra pérdidas producidas por los daños causados por las naves aéreas o sus operaciones a personas o propiedades.

Es lógico suponer que dentro de los transportes el que más auge y seguridad ha tenido, desde muchos puntos de vista, es el transporte aéreo, pues se han dado bastantes vuelos intercontinentales, transportando miles de pasajeros y varios millones de kilogramos de mercancías y correspondencia.

Figuran en nuestra era supersónica grandiosos aviones, que superan alturas, velocidades, y que además de tener un gran costo de millones de pesos tienen una gran capacidad para pasajeros y mercancías.

Los anexos constituían sendos reglamentos destinados a poner en práctica las normas del Convenio. Tenemos por ejemplo que en el anexo B figuraban las condiciones que debían llenar las aeronaves para obtener el certificado de navegabilidad, -- que era exigido con carácter obligatorio por el artículo 11 -- del Convenio para toda aeronave dedicada a la navegación inter nacional.

Este convenio establecía la soberanía de los Estados contratantes sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios (artículo 1o.), pero al mismo tiempo reconocía a las aeronaves de los otros Estados contratantes, en tiempo de paz, la libertad de tránsito inofensivo (artículo 2o.), sujeta a la potestad -- del Estado subyacente de fijar los itinerarios que las mismas debían seguir cuando atravesaran el territorio sin aterrizar -- (artículo 15). También podían los Estados impedir, por razones militares o de seguridad pública, el vuelo de las aeronaves de los demás Estados contratantes sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no hicieran distinciones entre sus aeronaves privadas y las de los otros Estados contratantes (artículo 3o.).

Las aeronaves tenían la nacionalidad de acuerdo al convenio, del Estado en cuyo registro hubieran sido matriculadas -- (artículo 6o.), debiendo estar provistas de un certificado de navegabilidad expedido por el Estado de matrícula (artículo -- 11).

Cada Estado contratante podía subordinar a su previa autorización la explotación de líneas aéreas regulares internacionales sobre su territorio, con o sin escala (artículo 15) y establecer en favor de sus aeronaves nacionales, reservas y restricciones concernientes al transporte comercial de personas y bienes entre dos puntos de su territorio (artículo 16).

Establecía el convenio los documentos que las aeronaves debían llevar a bordo (artículo 19), imponiendo la obligación de conservar los libros de navegación hasta dos años después de la última inscripción (artículo 20). Reconocía a las autoridades locales el derecho de visita de la aeronave y el de verificar los documentos de vuelo a la partida y llegada de la misma (artículo 21), y disponía que el salvamento de los aparatos -- perdidos en el mar fuera regulado por los principios del derecho marítimo (artículo 23).

La Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA) es -- creada por el artículo 34, de dicho Convenio que fijaba su función principal de ajustar las normas de los anexos técnicos -- del Convenio a las cambiantes exigencias y necesidades de la -- navegación aérea.

Este Convenio estuvo en vigencia hasta el año de 1947 en -- que entró en vigor el Convenio de Chicago de 1944.

Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea (España 1926).

Intervienen España, Portugal y 19 naciones latinoamericanas. - Este Convenio es parecido al de París, y sólo modifica los artículos 5o. y 34 del citado Convenio. Es ratificado por México, España, Paraguay, Costa Rica y República Dominicana. Nunca entra en vigor.

Convenio Panamericano Sobre Aviación Comercial (Cuba 1928). Aunque toma como modelo al Convenio de París de 1919, tiene diferencia en los siguientes puntos:

En el Convenio de París se reconoce la soberanía completa y exclusiva de los Estados contratantes sobre su espacio aéreo (artículo 1o.); se otorga a las aeronaves de los Estados contratantes dedicadas al comercio aéreo internacional el derecho de desembarcar pasajeros y descargar una parte de su carga en uno de los aeropuertos designados como puerto de entrada de algún otro Estado contratante, y continuar hasta algún otro aeropuerto o aeropuertos de dicho Estado para desembarcar los pasajeros restantes y la carga destinada a un Estado o Estados extranjeros, siempre que cumpla los requisitos legales del país sobre el cual vuela, requisitos que deben ser los mismos para las aeronaves nacionales y para las extranjeras dedicadas al tráfico internacional (artículo 21).

Dicho Convenio no permite a los Estados contratantes subordinar a su previa autorización el funcionamiento de líneas comerciales internacionales regulares de otros Estados contratan

tes. Asimismo sufre dos ratificaciones, y pierde su validez - al entrar en vigencia el Convenio de Chicago de 1944, en cuyo artículo 80 impone a los Estados contratantes la obligación de mencionar el Convenio de París de 1919 o el Panamericano de La Habana de 1928 si fueren partes del uno o del otro, disponiendo además que, entre los Estados contratantes, el Convenio de Chicago deroga los Convenios de París y de La Habana.

Convenios y Acuerdos de Chicago de 1944.

Los Estados Unidos hacen una invitación a una conferencia internacional con el objeto de revisar y actualizar el estatuto internacional de la navegación aérea establecido por el Convenio de París de 1919, y considerar diversos problemas vinculados con la explotación de los servicios aéreos internacionales, (con la participación de cincuenta países y se suscriben los siguientes instrumentos:

- a) un convenio sobre aviación civil internacional;
- b) un acuerdo sobre tránsito de los servicios aéreos internacionales, y
- c) un acuerdo sobre transporte aéreo internacional.

a) Este punto constituye actualmente la carta orgánica de la aviación civil internacional, y está compuesta por un preámbulo y 96 artículos y las siguientes cuestiones:

- Primera parte. Navegación aérea: I. Principios generales y aplicación del convenio; II. Vuelos sobre el territorio de los Estados contratantes; III. Nacionalidad de las aeronaves; IV. Medidas destinadas a facilitar la navegación aérea; V. Condiciones que deben reunir las aeronaves; VI. Normas y procedimientos internacionales recomendados.

- Segunda parte. Organización de la aviación civil internacional: VII. La organización; VIII. La Asamblea; IX. El Consejo; X. La Comisión de Navegación Aérea; XI. El Personal; XII. Fondos; XIII. Otros acuerdos Internacionales.

- Tercera parte. Transporte aéreo internacional XIV. Informaciones y datos; XV. Aeropuertos y otras facilidades para la navegación aérea; XVI. Consorcios y servicios mancomunados.

- Cuarta parte. Disposiciones finales: XVII. Otros convenios y acuerdos sobre aeronáutica; XVIII. Resolución de controversias; XIX. Guerra; XX. Anexos; XXI. Ratificación, adhesión, enmiendas y denuncias del convenio; XXII. Definiciones.

b) Acuerdo sobre tránsito de los servicios aéreos internacionales.

Por este documento los Estados contratantes se reconocen recíprocamente, respecto de los servicios aéreos internacionales regulares, los siguientes derechos: a) de volar sobre su territorio sin aterrizar; b) de aterrizar con fines no comer-

ciales (por ejemplo, abastecimiento de combustible).

c) Acuerdo sobre transporte aéreo internacional. Según es te acuerdo (denominado "de las cinco libertades"), los Estados contratantes se reconocen recíprocamente, en cuanto a los servicios aéreos internacionales regulares, los siguientes derechos: a) de volar sobre su territorio sin aterrizar; b) de -- aterrizar para fines comerciales; c) de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad ostenta la nave; d) de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio del Estado cuya nacionalidad ostenta la aeronave y c) tomar pasajeros, correo y carga desti nados al territorio de cualquier otro Estado contratante y de-- sembarcar pasajeros, correo y carga procedentes del territorio de cualquier otro Estado contratante.

2. Convenios y Acuerdos Multilaterales de Contenido Especial.

Enumeración. Se refieren a aspectos parciales de derecho aeronáutico, preferentemente de derecho privado, las cuales me limitaré a enumerarlas. Y son:

- a) Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo internacional;
- b) Convenio de Roma de 1933 sobre daños causados por aero-

naves a terceros en la superficie;

c) Convenio de Roma de 1933 sobre embargo preventivo de aeronaves;

d) Protocolo de Bruselas de 1938, adicional al Convenio de Roma de 1933 sobre daños causados por aeronaves a terceros en la superficie;

e) Convenio de Bruselas de 1938 sobre asistencia y salvamento de aeronaves o por aeronaves en el mar;

f) Convenio de Ginebra de 1948 sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves;

g) Convenio de Roma de 1952 que trata sobre daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie, destinados a sustituir al Convenio de Roma de 1933;

h) Protocolo de La Haya de 1955. Modifica al Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo internacional;

i) Convenio de Guadalajara sobre responsabilidad del transportador aéreo no contractual;

j) Convenio de Tokio de 1963 sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves;

k) Convenio de La Haya de 1970 para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves;

l) Protocolo de Guatemala de 1917, modificatorio del Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo internacional - reformado por el Protocolo de La Haya de 1955.

m) Convenio de Montreal de 1971 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

CAPITULO QUINTO

EL SEGURO EN EL DERECHO AEREO

I - Contenido del Contrato de Seguro Aéreo

El gran desarrollo del seguro aeronáutico demuestra cada día el lugar o posición que ocupa en comparación de cualquier industria en desarrollo. Para esto los aseguradores tienden a darle mayor auge al crecimiento de la industria aeronáutica.

Hoy el seguro aeronáutico no es una forma distintiva de -- protección, sino una combinación de tipos de seguro muy conocidos, adaptados a las condiciones de la transportación aérea. -- Los requisitos del dominio automovilístico se aplican en gran proporción a este dominio. Los dueños suelen pedir seguro sobre la propiedad para indemnizarles los daños a la propiedad, -- y seguro de responsabilidad para asegurarse contra pérdidas -- producidas por los daños causados por las naves aéreas o sus -- operaciones a personas o propiedades.

Describiremos estas situaciones, de acuerdo al estudio siguiente:

A) Seguro sobre la propiedad que cubre daños al avión;

B) Seguro de responsabilidad, para amparar contra-responsabilidad jurídica por daños a

1. Pasajeros;

2. Personas que no sean pasajeros, y que puedan implicar,

a) La responsabilidad de un conductor de aeroplano.

b) La responsabilidad de un aeropuerto o de una exhibición aérea.

c) La responsabilidad de un guardián de hanger.

3. La propiedad de terceros, incluyendo posiblemente:

a) Responsabilidad por propiedad transportada en el avión, tal como equipaje o carga.

b) Responsabilidad por bienes fuera del avión;

c) Seguro de accidentes, comprado por pilotos, tripulación, estudiantes o pasajeros, para indemnizar por sus propias lesiones;

d) Diversas formas de seguro, tales como compensación de - trabajadores, responsabilidad de patronos, responsabilidad de productos, etcétera, que no son en lo más mínimo peculiares de la aviación y que no necesitan más explicación.

Existen dos formas particulares de seguro aeronáutico:

- 1) Contra daños materiales;
- 2) Contra responsabilidad civil.

Estas formas están planeadas de acuerdo con las pólizas empleadas en el seguro de automóvil, aunque la póliza de daños materiales se conoce como "póliza de casco", que es un término adoptado del seguro marítimo.

Póliza de casco.

De acuerdo a la primera forma de seguro aeronáutico, que es contra daños materiales, examinaremos la póliza de casco.

Un aeroplano es frágil si se compara con otros vehículos de transporte y está sujeto a daños tanto en tierra como en el aire. La póliza de casco de avión indemniza los daños sufridos por el avión del asegurado. El uso se observa como: a) "recreo y negocios privados", excluyendo las operaciones de alquiler, o b) "comercial", que se refiere a todas las operaciones relacionadas con los negocios del asegurado, incluyendo operaciones de alquiler. (29)

Se encuentra adherida una lista de los pilotos que utilizan o pueden utilizar el aeroplano, y la pérdida en vuelo sólo está cubierta cuando son ellos los que manejan.

El avión se describe incluyendo casco, hélices, motor y equipo inherente al avión, así como los instrumentos de navegación.

ción.

La responsabilidad de la compañía por pérdida total o destrucción del avión es, en la mayoría de los contratos, el valor indicado en la póliza, y por lo tanto es un convenio de -- forma valuada.

Por pérdida parcial, si el asegurado efectúa las reparaciones a su propio aeroplano, el total de los renglones siguientes se convierte en la medida de la pérdida pagadera por la -- compañía: 1) El costo real de los materiales o partes; 2) los sueldos pagados por trabajo (pero no con tarifa de tiempo extra; 3) el 50% de los sueldos reales pagados (en vez de los gastos generales o gastos de tiempo extra), 4) el costo del transporte más barato del avión o partes hasta un lugar de reparaciones y el costo de regreso del avión reparado al lugar del accidente o al aeropuerto del casco, lo que esté más cerca. Un pago de pérdida por la compañía reduce el importe del seguro bajo la póliza. Después de que las reparaciones se hayan terminado, el seguro se rehabilita automáticamente sin costo adicional. La forma a todo riesgo cubre cualquier pérdida directa o daños a la propiedad del asegurado, sujeto solamente a exclusiones específicas. La característica distintiva de una póliza a todo riesgo, es que el asegurado tiene la certidumbre de que ningún riesgo quede sin protección, previsto o no, excepto los que se enumeran en la póliza. Por regla general -- existen tres grados de protección posibles en las formas de póliza

lizas de aviación a todo riesgo. El primero cubre todos los riesgos, incluyendo estrellamiento o colisión, y sólo está sujeto a las condiciones y exclusiones generales de la póliza, amparando así al avión contra todo peligro en el aire y en tierra.

Sin embargo, la indemnización "en vuelo" está sujeta a un importe de deducible, generalmente de 2 1/2, 50, 10% del valor asegurado para cada pérdida. Los daños por incendio o explosión a consecuencia de estrellamiento o colisión se consideran como "en vuelo", sujetos, por lo tanto, al mismo deducible.

La segunda variedad de póliza es a "todo riesgo cuando no está volando". Los peligros tales como estrellamiento o colisión en vuelo, incendio en el aire o incendio o explosión resultado de colisión en vuelo no están incluidos, ni tampoco cualesquiera otras posibilidades de daños desde el momento en que el avión empieza su movimiento de despegue hasta que termina su aterrizaje. Aquí suele suscribirse con una característica de deducible.

La tercera y última forma cubre "todos los riesgos mientras no esté en movimiento por su propia propulsión". Aquí se aplica usualmente un deducible.

Exclusiones. La póliza de casco no cubre ninguna pérdida aunque se incurra, mientras el avión se utiliza para propósi-

tos ilegales con el consentimiento del asegurado, o para cualquier objeto que no sea manifestado en la póliza. Los daños - en vuelo que produzcan mientras el avión sea operado en violación de la reglamentación en particular. Además, las exclusiones comprenden la lista usual, como, por ejemplo, cualquier siniestro causado por el desgaste normal, rotura mecánica o falla estructural (a menos que sea el resultado de uno de los peligros contra los cuales se asegura), guerra, invasión, operaciones bélicas, huelga, tumultos, conmoción civil y conversión por la gente a cuyo cargo esté el aeroplano. Las pérdidas causadas por captura, embargo, arresto, coerción o detención, o cualquier secuestro de la propiedad o daños a la nación por cualquier gobierno o poder militar, naval o usurpador, tampoco se encuentra dentro del alcance del contrato.

Debido al carácter internacional del vuelo de aeronaves, - fue reconocida en el año de 1925 la necesidad de reglamentación internacional en cuanto a la responsabilidad, en la Primera Conferencia Internacional Sobre Ley Aérea Privada. En la Segunda Conferencia Internacional el año de 1929, en Varsovia, se establecieron reglamentos que fueron ratificados por 29 países. Estos reglamentos se conocen como Convenio de Varsovia.- En 1933, se redne en Roma otra convención "para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por aviones a terceros en la superficie", llamada después Convención de Roma.

I. La Convención de Varsovia no tomó decisión alguna res--

pecto a las lesiones sufridas por personas en tierra, pero el Convenio de Roma estipula que los transportistas deberían ser absolutamente responsables, con una limitación de 2,000,000 -- francos (viejos) por una persona y 2 millones de francos por un solo accidente. Se exigirá que los transportistas proporcionen seguro o cualquier otra garantía para la satisfacción de reclamaciones.

2. Por daños a la propiedad en tierra, la Convención de Roma estipula que habría responsabilidad absoluta.

3. Por daños a los pasajeros, la Convención de Varsovia estipuló que el transportista era considerado responsable, pero que podría salvarse de la responsabilidad demostrando que había tomado todas las precauciones para evitar las lesiones o que resultaba imposible tomar medidas para proteger la propiedad, o que la negligencia de la persona lesionada había contribuido a la lesión.

El límite de responsabilidad se fija en 125,000 francos -- por persona.

4. Los daños a cargamento y equipaje se establecieron como presunta responsabilidad del transportista, pero éste podría salvarse de la responsabilidad demostrando haber desplegado el cuidado necesario. Se fija un límite de 250 francos por kilogramo a menos que se estableciera una declaración de valor y --

que se pagara por un valor adicional.

La póliza de responsabilidad aeronáutica sigue, generalmente, a la forma de las pólizas de responsabilidad. El seguro protege contra la responsabilidad que impone al asegurado la ley, a causa de lesiones o daños sufridos debidos a un suceso provocado por la propiedad, mantenimiento o uso del avión descrito en la póliza. Además, la compañía acepta pagar los gastos en que se haya incurrido al proporcionar alivio inmediato de carácter quirúrgico al ocurrir el accidente, investigar todos los accidentes notificados bajo el uso de la póliza, defender demandas contra el asegurado y pagar costas judiciales, -- las primas sobre fianza de incautación o apelación, y los intereses acumulados después de iniciarse un juicio. (30)

1. Responsabilidad civil. Es protección contra la responsabilidad civil por lesiones corporales o deceso sufrido por miembros del público que no sean pasajeros. Un pasajero es -- una persona transportada, abordando o apeándose de un avión, -- que no sea un piloto, ayudante, ni miembro de la tripulación, -- o empleado del asegurado. Esta protección se encuentra sujeta a un límite de pago por una persona y un límite por accidente.

2. Responsabilidad de pasajeros. Se refiere a responsabilidad por lesiones corporales o deceso de los pasajeros, ya -- sea transportados mediante pago o como invitados.

3. Daños a la propiedad. Esta va dirigida contra la responsabilidad contra daños a, o destrucción de la propiedad de terceros, incluyendo la pérdida de uso. Sin embargo, se encuentra excluida la propiedad perteneciente a, o en control del asegurado y sus empleados, propiedad alquilada por la cual el asegurado sea legalmente responsable, y propiedad transportada en cualquier avión asegurado por la póliza.

Otros tipos de póliza de responsabilidad.

Las pólizas de seguro de responsabilidad y de seguro de casco pueden ser emitidas como "pólizas abiertas" que cubren todas las operaciones de los aviones del asegurado, siempre que dichas operaciones sean notificadas periódicamente. Los nuevos aviones adquiridos por el asegurado suelen estar amparados automáticamente. Estas formas existen para: a) los explotadores de aerolíneas y flotillas de aviones; b) los fabricantes de aviones y c) los distribuidores de aviones.

Cuotas de primas. Las tarifas se cotizan de acuerdo al seguro y dependen de los siguientes factores:

1. Peligros. La póliza de todo riesgo cuesta ligeramente más que la comprensiva que enuncia peligros citados. El factor de tarifa más importante es que se cubra o no el riesgo o peligro de estrellamiento. En los aviones comerciales, la cuota de todo riesgo, incluyendo el estrellamiento, es casi cinco veces más alta que la que lo excluye, y en los aviones priva-

dos, la primera es cinco veces más alta que la segunda.

2. Carácter del uso. Los aviones se clasifican como, a) - "negocios privados y recreo", lo cual incluye dueños y firmas de negocios individuales que utilizan aviones para el transporte de ejecutivos y agentes de ventas, y b) "comercial incluyendo instrucción".

3. Tamaño del avión. Los aviones se dividen en: a) ligeros, que pesan menos de 2 000 lb brutas (o sea, 906 kg), y b) pesados, que pesan más. Las cuotas de aviones ligeros son más elevadas que los pesados, porque realizan más despegues y aterrizajes en proporción con el kilometraje recorrido y, en el caso de aviones privados, son piloteados con mayor frecuencia -- por pilotos principiantes.

4. Tipo de avión. Las cuotas para hidroaviones son más -- elevadas que para aeroplanos terrestres, porque en los primeros hay que tomar en cuenta el riesgo de amarre.

5. Edad del avión. Las tarifas básicas de casco suponen -- que el avión es nuevo y está asegurado en su valor total. Si el avión tiene más de tres meses de edad, al iniciarse el seguro, no se clasifica como nuevo, y la cuota básica aumenta por el importe de un "factor de carga". Esto sucede también cuando el importe del seguro no es el mismo que el valor total del nuevo. (31)

El recargo está destinado a cubrir: a) el factor de coaseguro en el caso de un aeroplano nuevo que no esté totalmente asegurado; b) en el caso de un avión usado, la situación de partes viejas por nuevas en el curso de las reparaciones. En pérdidas parciales, las partes usadas son reemplazadas por partes nuevas y la exposición de pérdida parcial se encuentra aumentada en proporción con el importe del seguro suscrito.

Tarifas de responsabilidad. Las tarifas para lesiones corporales y daños a la propiedad son una suma global por avión, con reducciones por límites que sean superiores a los límites básicos, lo cual es similar al seguro de automóviles. Las tarifas de responsabilidad de pasajeros están basadas en tanto por asientos con reducciones similares por límites más elevados. Son varios los factores que influyen para el cálculo de la cuota cobrada.

1. Tipo de responsabilidad. Para los límites básicos se cobran las mismas cuotas, tanto por lesiones corporales como por daños a la propiedad. Pero con respecto a la responsabilidad de pasajeros, las cuotas son más elevadas porque existe el peligro de lesiones al pasajero durante todo el vuelo, mientras que el peligro por daño a la propiedad de terceros existe principalmente cuando el avión se encuentra en aeropuertos y sobre secciones densamente pobladas.

2. Tipo de uso. Las cuotas de lesiones corporales y de da

ños a la propiedad son más elevadas para los aviones comerciales que para los de negocios privados y recreo. Los primeros emplean más frecuentemente los aeropuertos y sobre secciones densamente pobladas.

3. Número de asientos. Aunque el cobro por responsabilidad de pasajeros se efectúa sobre la base de tanto por ciento, la cuota por asiento disminuye a medida que aumenta el número de asientos, tomando en cuenta el hecho de que la ocupación -- promedio de la nave es generalmente inferior al número de -- asientos. No se concede reducción por los asientos que pasan de cuatro.

Seguros de accidentes. Las pólizas corrientes de accidentes personales emitidas actualmente en forma individual o colectiva, permiten un viaje sin límites como pasajeros en líneas regulares, sin menoscabar las prestaciones de seguro disponibles en caso de lesiones aéreas. Sin embargo, las pólizas de accidentes de vuelo tienen mucha aceptación entre los pasajeros, generalmente como "medida suplementaria de precaución". Esas pólizas limitadas a la aviación pagan una cantidad en caso de fallecimiento o desmembración. Dos cubiertas optativas pueden agregarse mediante pago adicional: gastos de tratamiento médico y pensión semanal por pérdida de tiempo.

Las pólizas de accidentes en vuelo se obtienen bajo tres formas. La primera es el conocido tipo de póliza de "viaje" -

que se puede conseguir en aeropuertos y agencias de viajes, y que asegura al comprador durante el viaje a un número determinado de horas-días. La segunda es una póliza que ampara vuelos en cualquier parte del mundo, forma adquirida sobre la base anual por personas que emplean con regularidad las líneas aéreas en calidad de pasajeros. Para el que realice más de veinticuatro vuelos anuales, la póliza es no solamente conveniente sino más barata que las pólizas individuales para un viaje. Las grandes firmas de negocios adquieren pólizas anuales que proporcionan a todos los empleados nombrados en póliza una petición similar a la de la forma anual individual.

El auge de interés por esas pólizas y el aumento del transporte aéreo han conducido a recientes extensiones de protección a cambio de sólo una pequeña prima adicional. Las formas anuales, por ejemplo, pueden establecerse para amparar no solamente las líneas y aviones que no lo son, incluyendo los militares, y también todo tipo de transportes públicos además de los aeroplanos. El seguro de accidentes por vuelo existe para los pilotos, estudiantes, privados y comerciales.

II. Seguro de daños

- A) A la aeronave;
- B) Pasajeros;
- C) Equipajes;
- D) Mercancías;

E) Daños a terceros en la superficie.

A) Seguro de daños a la aeronave.

De acuerdo al artículo 61 del Código del Aire elaborado por el Comité Jurídico Internacional de Aviación se establece:

"Todo interés sobre la aeronave puede ser asegurado hasta su valor total contra todos los riesgos susceptibles de destruir la aeronave, excepción hecha de los que provengan del hecho intencionado del asegurado o de quien tenga el dominio de la aeronave".

Se observa cómo queda limitado el ámbito de cobertura con respecto a los asegurados y señala que habrá de ser exclusión fundamental en todas las formas de seguro en el marco aeronáutico.

Los aseguradores suelen diferenciar según el tipo de riesgo, sean "daños en vuelo" o "en tierra"; o ambos a la vez. Es de suma importancia distinguir según sea la finalidad a que se destina la aeronave: transporte de viajeros y mercancías en líneas aéreas regulares, taxis aéreos, etcétera.

En la práctica se delimita la cobertura mediante un esmero do sistema de exclusión y limitaciones, que puede ser reducido a las siguientes sobre primas:

a) Riesgo cubierto. La pérdida de daños y gastos derivados del siniestro que sufra la aeronave dentro de las variaciones atmosférica, colisión, caída, naufragio y en general, por cualquier acontecimiento debido a fuerza mayor o caso fortuito.

b) Requisitos de la cobertura. Para que el siniestro sea realizado, la aeronave deberá haber cumplido, en el momento de ocurrir aquél con todos los requisitos establecidos por las normas internacionales de navegación aérea, además que el avión respectivo vaya piloteado por las personas señaladas en la póliza, salvo caso de fuerza mayor.

c) Exclusiones. Quedan excluidos los siniestros del seguro en la cobertura que se derivan directa e indirectamente:

1. De dolo o culpa, aunque sean leves, del asegurado y sus empleados o encargados o de contravenciones o infracciones de leyes o reglamentos, imputables a los mismos.

2. De la realización de vuelos acrobáticos, vuelos para concursos, apuestas y records, vuelos de adiestramiento, de pruebas, y, en general, cualesquiera vuelos que tiendan a alcanzar velocidades y rendimientos extraordinarios de algunas aeronaves, o a todos los casos extraños afines al seguro.

3. De invasión, guerra, insurrección, asonada, revolución, gobierno militar o usurpado, tumultos, saqueo, huelga, motín,-

sabotaje, boicot, etcétera.

4. Cuando la aeronave haya iniciado el vuelo en estado no eficiente, o con insuficiente provisión de combustible o agua; o no preparada y equipada según las prescripciones reglamentarias.

5. En cuanto al material que esté defectuoso, o sea que -- exista vicio con respecto a la construcción de la aeronave.

6. Transporte de pasajeros o mercancías excediendo la carga útil establecida por la aeronave.

7. Cuando el aterrizaje, despegue o intento de llevarlos - a cabo en lugares que no sean aeródromos, sólo por fuerza mayor.

d) Indemnización asegurada. Con respecto a la indemnización, ésta no puede ser mayor al costo de reparación o reponer las partes dañadas. Si se da el caso de destrucción o pérdida total de la nave, el valor de la misma a fines de liquidación será el valor de la venta del aparato.

Si no es posible determinar el valor de la aeronave asegurada, en este caso el valor será el previsto en el apartado correspondiente del contrato, menos una deducción por depreciación calculada a razón de 1/1,500 por cada hora de vuelo, cla-

ro que se tiene en cuenta que las primeras cien horas de vuelo no se computan para este caso.

Es de suma importancia jurídica tomar en cuenta la clase de avión en que el asegurado vuela, ya que las condiciones de seguridad, que tanta trascendencia poseen desde el punto de vista según se viaje en líneas regulares, o en aparatos particulares, con escasa resistencia y potencia, tomando en cuenta de pobres los elementos protectores y la poca experiencia del piloto.

a) Riesgo cubierto. La muerte o lesiones corporales que sufra el asegurado, sean resultantes de un siniestro aeronáutico, independiente de su voluntad o culpa, por causas violentas, externas, fortuitas y súbitas, y que hayan tenido lugar durante la permanencia a bordo de la aeronave en vuelo o deslizamiento, o en las operaciones de embarques en el aeropuerto.

b) Requisitos para cobertura. La aeronave deberá hallarse en posesión de los correspondientes certificados para el vuelo en vigor, como así mismo el piloto que la conduzca. Durante el vuelo deberán observarse las normas nacionales e internacionales de navegación aeronáutica.

c) Exclusiones. Los siniestros que produzcan la muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del asegurado, y sean causados directa o indirectamente por:

1. Suicidio o intento de realizarlo.
2. Cuando el asegurado se encuentre en estado de enajenación mental o bajo la influencia de alguna bebida alcohólica o de drogas.
3. Empleo de la aeronave para fines distintos de los previstos en las condiciones del contrato.
4. Contravenciones o infracciones de la legislación o exposición voluntaria a peligros excepcionales.
5. Mientras el asegurado vuele de noche, a no ser que lo haga como pasajero de pago en una línea regular, y salvo otro acuerdo en contra, formalizado mediante el correspondiente suplemento.
6. Utilización de la aeronave no habilitada para el vuelo, según las disposiciones en vigor, después de la construcción, reparación o modificación, salvo pacto explícitamente en contrario.
7. Vuelos efectuados a altura inferior de la norma establecida por los reglamentos de navegación aérea, o las que se inician en condiciones atmosféricas desfavorables.
8. Alteraciones psíquicas, mentales o cardíacas no debidas

a traumatismos; y la congelación, insolación o cualesquiera - otros efectos de la temperatura a los que el asegurado no se - haya expuesto como consecuencia de un accidente.

9. Ejercicios de acrobacia, concursos, carreras, apuestas - y establecimientos de plusmarcas, salvo pacto expreso en con- tra, mediante pago de la correspondiente sobreprima.

10. Vuelos en los que se sobrepasen los límites geográficos señalados en la póliza, salvo caso de fuerza mayor.

11. Causas de guerra, revolución, motín, huelga, rebelión, - desórdenes públicos, usurpación de poder o requisa de la aero- nave por las autoridades competentes.

12. Participación en servicio u operaciones aéreas milita- res.

d) Indemnización asegurada. Es aplicable el cuadro de in- demnizaciones que se utiliza en el seguro individual de acci- dentes.

El seguro de aviación.

Grupos de riesgos. Dado el número elevado y creciente de riesgos que se cubren en el seguro de aviación, ha sido neces- rio dar a estos seguros una estructura que clasifique el ries-

go según el ramo a que pertenece. Los tres grupos principales son:

1. Seguro de casco;
2. Seguro de responsabilidad civil, y
3. Seguro de accidentes personales.

El seguro de caso engloba:

a) La cobertura de los riesgos en operaciones en vuelo y en tierra;

b) La cobertura del casco parcial (aviones inmovilizados), en tierra o anclados.

La responsabilidad civil se divide en:

a) Daños a terceros (no pasajeros), cosas o personas.

b) Daños a pasajeros y sus equipajes.

c) Daños a las mercancías, carga y correo.

Además, se puede asegurar la responsabilidad civil de los propietarios de aeropuertos, con inclusión del control del tráfico aéreo; la de los propietarios de los hangares; de los paracaidistas; la de los productos entregados y otros.

El seguro de accidentes personales comprende:

- a) El seguro automático de accidentes para pasajeros;
- b) El seguro temporal;
- c) El seguro de itinerarios;
- d) El seguro de ocupantes, por asientos;
- e) Las pólizas-cupones.

Para tener conocimiento de las primas en el seguro es verdaderamente difícil, pues presenta un gran número de dificultades. La dificultad más presente surge en el ramo de cascos, - pero existe la posibilidad de elaborar tarifas, tomando en - cuenta los elementos siguientes:

- Estadísticas de primas,
- Estadísticas de comisiones,
- Estadísticas de siniestros ocurridos, pagados y pendientes,
- Estadísticas de gastos,
- Conocimiento del desarrollo general de la aviación,
- Conocimiento de beneficio mínimo a realizar,
- Conocimiento de tendencia general en la liquidación de siniestros, especialmente en el ramo de responsabilidad-

civil (jurisprudencia, tribunales, etcétera).

- Conocimiento de las sumas aseguradas en cada ramo,
- Conocimiento del costo relativo de las reparaciones de los aviones y su estabilidad.

Es importante tomar en consideración las condiciones y posibilidades del mercado y las exigencias de la competencia, -- aprovechando al máximo su experiencia en el mercado.

Seguro de cascos de aeronaves.

Con este seguro se garantiza al propietario, operador o -- utilizador de un aparato de pistón, turborreactor, reactor planador o helicóptero, por los daños parciales o totales que -- puedan sufrir el casco del aparato y sus equipos, tanto instrumentales como de radio, contra los riesgos de un incendio, explosión, robo, colisión, daños maliciosos, motín, conmoción civil y fuerzas de la naturaleza.

1. Cotización
2. Solicitud
3. Póliza
4. Cláusulas
5. Cláusulas de partes componentes
6. Cláusulas de violación de garantía

7. Cláusulas de pistas

8. Cláusulas de exclusión de guerra, secuestros y otros riesgos.

9. Cláusulas de cancelación a plazo corto.

10. Cláusulas de valor acordado.

11. Cláusulas de valor declarado.

División de aviones

Aviones pequeños.

Tenemos a las avionetas, monomotores y bimotores de pistón, de construcción ligera, mando mecánico, de 2 a 4 asientos, - - tren de aterrizaje en un espacio relativamente corto (lo que es una gran ventaja para el caso de aterrizaje forzoso), posibilidades limitadas de vuelo (lo que se refiere a la altura), - relativa inestabilidad por mal tiempo y fuerza limitada. Existen también aviones en esta categoría, aviones que se pueden equipar con flotadores con el fin de amarrar y despegar en la superficie del agua. Otros pueden equiparse con esquís a fin de operar en lagos helados o para efectuar vuelos de rescate.

Aviones de tamaño medio.

Pueden ser aparatos de pistón, turbohélices y turborreactores, entre 5 y 15 asientos, bimotores cuyas posibilidades de vuelo son a gran altura y de largo recorrido. Estos aparatos generalmente están provistos con tren de aterrizaje retracta-

ble. El bimotor tiene la ventaja de que puede volar con un solo motor si el piloto tiene una gran habilidad para ello. Estos aviones eventualmente son usados en viajes no regulares: charters, "taxi" y otros.

Aviones grandes

Son los aparatos que mayormente usan las líneas aéreas comerciales. Estos aviones van muy bien equipados y son manejados por excelentes pilotos. Los aparatos pueden tener 2, 3, 4 o más motores de mucha potencia.

Suma asegurada o límite de responsabilidad.

Esta se puede componer de varias formas:

- 1) Valor del aparato nuevo (precio de fábrica).
- 2) Valor del aparato de segunda mano (valor actual del mercado).
- 3) Valor convenido. Corresponde cuando la compañía aseguradora y el asegurado "convienen" en asegurar una suma determinada por el aparato.
- 4) Valor partes-componentes. Es norma que en aparatos -- "viejos" o en aquellos de sumas elevadas, se aplique la cláusula de partes componentes del aparato sobre la suma asegurada,-

es decir, que a cada pieza componente del aparato se le aplica un porcentaje del valor total de ésta, por ejemplo:

Fuselaje ----- 23.50% del valor total
 Alas (secciones interiores) ----- 6 % del valor total
 Alas (secciones exteriores) ----- 4.40% del valor total
 y así sucesivamente ----- (32)

Prima del casco.

Se determina multiplicando la tasa por la suma asegurada del aparato.

La tasa que corresponde aplicar es determinada después de haberse efectuado el estudio de las consideraciones del riesgo sin olvidar los deducibles.

En el deducible se aplica un porcentaje (2.50%) sobre el valor total del aparato, cuando se trata de vuelo o correteando; y cuando es en tierra o anclado se indica una suma determinada de dinero (\$100).

Fórmula especial de primas.

Esta fórmula consiste en dividir las primas en dos partes distintas, es decir, la prima correspondiente al riesgo de pérdida total y la prima para el riesgo "pérdida parcial" se aplica siempre sobre el valor del aparato como nuevo (costo de fábrica).

Primas de riesgos.

	Pérdida parcial	Pérdida Total
Aviones particulares a pistón	50%	50%
Aviones de líneas comerciales	--	--
Aviones de pistones	30%	70%
Aviones de recreación	10%	90% (85%)

Ejemplo de aplicación de la fórmula 50/50:

a) Avión particular (de pistones):

Costo de fábrica	\$ 60,000
Suma asegurada	\$ 40,000
Tasa: 4%	
Prima "pérdida total"	
50% de 4% x 40,000	\$ 800
Prima "pérdida parcial"	
50% de 4% x 60,000	\$ 1,200
Prima anual total	\$ 2,000

b) Avión particular de pistones:

Costo de fábrica	\$ 60,000
Valor real del avión 2a.mano	\$ 45,000
Suma asegurada	\$ 30,000
Tasa 4%	
Prima "pérdida total"	

50% de 4% x 30.000	\$ 600
Prima "pérdida parcial"	
50% de 4% x 60.000	\$ 1,200
Prima anual total	\$ 1,800 (33)

Se recomienda que se trabaje a base de aplicar a menor suma asegurada, mayor tasa y así sucesivamente.

B) Pasajeros

El seguro de accidentes personales de pasajeros.

Se pueden emitir pólizas para períodos de un año, menos de un año o para cada viaje. Contrariamente al seguro de responsabilidad civil de pasajeros, en el seguro de accidentes personales de pasajeros, el contratante (empresas aéreas) conviene en indemnizar una cantidad determinada, normalmente los límites fijados en las reuniones de Varsovia o de La Haya, a los pasajeros muertos o heridos, sin exigir la prueba de responsabilidad ni del daño cual fuera el grado.

Capítulo V (2) Convenio de Varsovia - La Haya - dispone el artículo 3o. del Convenio:

1. En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje que contenga:

a) La indicación de los puntos de partida y destino.

b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas.

c) Un aviso indicando que si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportador por muerte o lesiones, así como pérdida o averías del equipaje.

2. El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, el cual quedará sujeto a las reglas del Convenio. Sin embargo, si con el consentimiento del transportista el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo I, inciso c, el transportista no tendrá derecho de ampararse en las disposiciones del artículo 22, que limitan su responsabilidad.

El aviso mencionado en el párrafo I, inciso c tiene por objeto alertar al pasajero sobre la posibilidad de que la responsabilidad pecuniaria del transportador pueda quedar limitada, a fin de que el pasajero, si lo considera conveniente, contrae un seguro adicional para cubrir los daños por muerte o lesiones en forma integral.

Protocolo de Guatemala. Sustituye el artículo 3o. del Convenio de Varsovia- La Haya por el siguiente:

1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte individual o colectivo, que contenga:

a) La indicación de los puntos de partida y destino;

b) Si los puntos de partida y destino situados en el territorio de una sola parte contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas.

2. La expedición del documento mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en los puntos a y b del párrafo anterior.

3. El cumplimiento de lo dispuesto en los párrafos precedentes no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, el cual quedará sujeto a las reglas del Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad:

Se observa que el nuevo protocolo introduce las siguientes modificaciones en materia de expedición de billetes de pasaje:

a) Autoriza la emisión de billetes de pasajes colectivos para todos los integrantes de un grupo de viajeros;

b) Se suprime el aviso de que el transporte puede ser regulado por el Convenio de Varsovia, cuya omisión impide al trans

portador ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 de aquél. La supresión obedece a que, por una parte, el considerable aumento de dichos límites disminuye el interés del pasajero en contratar un seguro suplementario - para cubrir los riesgos que excedan tales límites y, por otra parte, como los límites de responsabilidad establecidos en el protocolo para el transporte de personas y equipaje "constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad" - (artículo 24, 2), la sanción prevista en el Convenio para el supuesto de omisión del aviso, o sea la responsabilidad ilimitada, carecerá de objeto;

c) Posibilita la utilización de máquinas automáticas para expedir billetes de pasaje;

d) La falta o irregularidad del billete de pasaje no impide al transportador invocar los límites de responsabilidad fijados en el Protocolo.

Se puede separar el Seguro de Accidentes Personales de - - Aviación en dos categorías:

Seguro de Accidentes Personales de Pasajeros (es considerado como riesgo pasivo);

Seguro de Accidentes Personales de Pilotos o miembros de - la tripulación (riesgo activo).

Seguro de Accidentes Personales de Pasajeros.

Se considera como asegurado a cualquier pasajero que sea - poseedor de un billete de pasaje para el uso de uno de los - - aviones pertenecientes al contratante.

a) Contratante. Es la empresa aérea que asume todas las - responsabilidades que, según la póliza, puedan corresponder al asegurado, en cuanto al pago de las primas, declaraciones, in- formaciones y notificaciones, así como a la renovación o cance- lación de la póliza.

b) Coberturas. El seguro ampara únicamente las consecuen- cias de accidentes que sufiere el asegurado, mientras éste se encuentre a bordo de la aeronave descrita en la póliza o esté- subiendo a ella para volar o que descienda después de un vuelo o intento de vuelo, en su calidad de pasajero de dicha aerona- va.

c) Sumas aseguradas y cúmulos. Se debe fijar un límite -- prudencial para caso de muerte o de invalidez permanente del - pasajero. Es posible que se fije un límite global por aparato.

Dado el gran peligro de cúmulos conocidos y desconocidos - en este tipo de seguro, el asegurado necesita muy a menudo fi- jar limitaciones en las sumas aseguradas. Es aconsejable uti- lizar en la póliza de grupos una cláusula particular de cúmulo con el fin de fijar la responsabilidad máxima del asegurador - para caso de utilización del mismo aparato por varios asegura- dos que han tomado pólizas individuales, como son pólizas-cupo

nes y pólizas vendidas por máquinas automáticas.

El asegurador debe estar respaldado con un contrato de rea seguro en que figuren límites de cúmulos conocidos y desconocidos.

d) Tarificación. El sistema de cálculo de la prima para pólizas de grupos puede ser sobre una base anual con prima fija anual o prima ajustada de acuerdo con el movimiento de pasajeros en el año. En las pólizas colectivas, al final de cada período se puede conceder una bonificación al asegurado por -- buena experiencia, aunque debido a los grandes riesgos que se corren y a las tasas relativamente bajas, somos partidarios de no aplicar esta bonificación.

SEGURO DE ACCIDENTES PERSONALES POR ASIENTO DE AERONAVES.

Aviación privada/monomotores

Uso privado/ayuda industrial

	Muerte	Incapacidad personal	Renta diaria	Gastos médicos
Pilotos con experiencia en horas de vuelo				
-----hasta 100 horas	a) 12,--	3,--	6,---	18,--
	b) 10,--	2,50	5,---	15,---
-- entre 101 y 501 horas	a) 11,50	2,875	5,75	17,25

	b)	9,50	2,375	4,75	14,25
--- entre 501 y 1500 horas	a)	11,--	2,75	5,50	16,50
	b)	9,--	2,25	4,50	13,50
--- más de 1500 horas...	a)	10,50	2,625	5,25	15,75
	b)	8,50	2,125	4,50	12,75
Profesionales.....	a)	10,--	2,50	5,--	15,--
	b)	8,25	2,06	4,125	12,37
					(34)

a) Asientos de pilotos.

b) Asientos de pasajeros.

Seguro de Accidentes Personales de Pilotos y Miembros de la Tripulación.

a) El asegurado. Se considera como asegurado a cualquier piloto o miembros de la tripulación autorizado por el contratante, con la debida licencia y documentación complementaria expedida por las autoridades competentes para pilotear y tripular el tipo de aeronave en ella indicada.

b) El contratante. El contratante de la póliza es la empresa aérea que asume todas las responsabilidades que, según la póliza, le pueda corresponder al asegurado en cuanto al pago de la prima, declaraciones, informaciones y notificaciones, así como de las renovaciones o cancelación de la póliza.

c) Cobertura. El seguro ampara únicamente las consecuencias de accidentes que sufiere el asegurado mientras se en-

cuentre a bordo de la aeronave descrita en la póliza, o que esté subiendo a ella para volar o que descienda después de un --vuelo o intento de vuelo, en su calidad de piloto o de pasajero de dicha aeronave y mientras ésta se encuentre destinada al uso y límites territoriales definidos en la póliza.

Los accidentes en el suelo, por regla general, se cubren --únicamente si están en relación directa con la utilización dela aeronave a consecuencia de un aterrizaje forzoso.

Con una prima adicional se puede cubrir a los pilotos de--portivos, instructores de vuelo e incluso las lesiones que puedan sufrir al utilizar paracaídas para salvar su vida.

d) Exclusiones.

1) Los vuelos para realizar marcas extraordinarias de velocidad, vuelos acrobáticos.

2) Los vuelos efectuados en violación de las disposiciones legales y órdenes de las autoridades competentes o de reglas --reconocidas en la navegación aérea, o cuando se carece de las autorizaciones o permisos reglamentarios, con la excepción de la participación en vuelo como pasajero sin conocer estas circunstancias.

3) Saltos con paracaídas, con excepción de la utilización--del mismo para salvar la vida.

e) Suma asegurada.

Unicamente a título de orientación se señalan a continuación las sumas más usuales en el mercado:

- 1) En caso de muerte. - - - - - \$ 10,000 a 30,000
- 2) En caso de incapacidad permanente.- \$ 10,000 a 30,000
- 3) En caso de incapacidad temporal semanal.- - - -

Sin exceder en conjunto de un año. Póliza.

un máximo de - - - - - por determinarse.

- 4) Gastos de curación, sin exceder en conjunto de un año. Póliza de un máximo de - - - - - \$ 1,000 a 3,000

f) Tarificación, Elementos:

_____ Género y tipo del avión.

_____ Tipo de licencia

_____ Uso del avión

_____ Experiencia de vuelo (muy importante)

_____ Riesgos especiales (fumigación, de pruebas, etcétera)

_____ Clase de piloto de líneas aéreas (profesionales de aviones de empresas modernas con buen mantenimiento).

La tarificación se efectúa generalmente en base anual. - -
Cuando el periodo de seguro es menor de un año se debe aplicar una escala a corto plazo.

Rebajas:

En caso de coberturas de grupos de pilotos se puede eventualmente proporcionar rebajas del 5% para un grupo mínimo de 10 personas y del 10% para un grupo de 20 personas.

Tarificación inferior a un año.

Escala siguiente:

Duración	Período
5 _____	10% de la prima anual
10 _____	15%
20 _____	20%
1 _____	25%
2 _____	35%
3 _____	45%
4 _____	55%
5 _____	65%
6 _____	70%
7 _____	75%
8 _____	80%
9 _____	85%
10 _____ en adelante _____	100% (35)

c) Equipajes

Esta cobertura se excluye normalmente de la responsabilidad civil de terceros, así como la de pasajeros, pero en este

tipo de responsabilidad se puede cubrir mediante un anexo,

Límites de responsabilidad. La suma asegurada por bultos puede oscilar desde \$ 500, sin deducible.

Tasas y primas. La tasa se aplica sobre la suma de equipajes transportados en el año. Se suele aplicar una prima mínima en depósito.

Convenio de Varsovia - La Haya. El artículo 4o. dispone que:

1. En el transporte de equipaje facturado deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3o., párrafo 1, inciso c, o incorporado al mismo, deberá contener:

a) La indicación de los puntos de partida y destino;

b) Si los puntos de partida y destino están situados en territorio de una sola parte contratante y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

c) Un aviso indicando que si el transporte cuyo punto final de destino o una escala se encuentran en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdidas o averías del equipaje.

2. El talón de equipaje hace fe, salvo prueba en contrario,

de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta la existencia ni validez del contrato de transporte, que -- quedará sujeto a las reglas del convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o sin éste, en caso de que no - esté combinado con billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 30., párrafo 1, inciso c, o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, inciso c, no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22, que limitan su responsabilidad.

D) Mercancías (mercancía y correo).

El seguro de carga aérea se efectúa normalmente sobre la base de Todo Riesgo, con sus correspondientes exclusiones, cubriéndose las mercancías desde el momento del despacho hasta la llegada a su destino. También el seguro ampara cualquier etapa no prevista durante el viaje, a menos que se haya convenido expresamente de otro modo. En la práctica se cubre cada envío individualmente, pero también existen pólizas declarativas para envíos mensuales o semanales.

En el contrato de transporte de mercancías queda perfeccionado mediante el acuerdo de voluntades, sin que sea menester, a tales efectos, la entrega de los objetos al transportador. Su existencia se comprueba con la carta de porte.

Convenio de Varsovia - La Haya. Establece en su artículo 5o.:

1. Todo transportista de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la confección y entrega de un título llamado "carta de porte aéreo". Todo expedidor tendrá derecho a solicitar del transportista la aceptación de este documento.

2. No obstante la falta, irregularidad o pérdida de este título no afecta ni la existencia, ni la validez del contrato de transporte, que seguirá sometido a los preceptos del convenio bajo reserva de lo dispuesto en el artículo 9o. (pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad).

El artículo 6o. agrega:

1. La carta de porte será liberada por el expedidor en tres ejemplares originales y entregados con la mercancía.

2. El primer ejemplar llevará la mención "para el transportista" y será firmada por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la mención "para el destinatario"; será firmado por el expedidor y el transportista y acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar será firmado por el transportista y entregado por el expedidor previa aceptación de la mercancía.

3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave.

4. La firma del transportista podrá ser sustituida por un sello. La del expedidor podrá ser impresa o sustituida por un sello.

5. Si el transportista libra la carta de porte aéreo a pedido de un expedidor se estimará, salvo prueba en contrario, - que obra por cuenta del expedidor.

El artículo 7o., prevé que el transportista de mercancías - tiene derecho a solicitar que el expedidor libere cartas de por te aéreo diferentes cuando haya varios bultos.

Artículo 8o., la carta de porte aéreo deberá contener:

a) La indicación de los puntos de partida y destino;

b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola parte contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

c) Un aviso indicando a los expedidores que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala se encuentran - en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdidas o averías de las mercancías.

El Protocolo de Guatemala no ha introducido modificaciones a la norma precedente, que por lo tanto mantiene el texto original del Convenio de Varsovia - La Haya.

Tarificación.

Las tasas se aplican de acuerdo con la gravedad del riesgo, el número de toneladas/kilómetros, con un aumento proporcional respecto al valor de la carga que sobrepase los límites normales indicados en el artículo 22 del Convenio de Varsovia. Según este Convenio, la cobertura debería estar limitada a la cantidad de \$17 por kilogramo, salvo declaración especial de valor por el remitente y pago de un flete adicional al transportador, quien a su vez paga una prima adicional de seguro a la compañía. En la práctica, el remitente rehusa pagar el flete adicional, la consecuencia es que la mayoría de los envíos de valores elevados se realizan en una base de transporte normal, sin la declaración especial. Sin embargo, a pesar de la ausencia de dicha declaración, el transportista cobra un suplemento para el transporte de estos valores elevados si pagara el asegurador una prima adicional porque supone que tal suplemento debe cubrir las medidas de seguridad adicional tomadas por el transportista.

Seguro de Responsabilidad Civil del Correo.

Con arreglo a los acuerdos existentes entre las administraciones postales nacionales y las compañías aéreas de sus respectivos países, y más el hecho de la existencia de contratos para el correo procedente de cualquier otro país, las compañías aéreas se encargan del transporte del correo. Este trans

porte no está sometido a las reglas del Convenio de Varsovia.- La responsabilidad del Transportista frente a la administración de correos, por lo general, viene a ser la misma que éstos tienen con los remitentes. El remitente no tiene ninguna posibilidad de reclamo directo contra el transportista.

Por lo que respecta a los envíos de valores declarados, la mayoría de las compañías no asumen ninguna responsabilidad, -- sin embargo la compañía aérea Swissair fue una de las pocas -- que aceptaron estos riesgos, limitando su responsabilidad a -- 7,000 francos suizos por valor de 350,000 francos suizos en total por vuelo.

E) Daños a terceros en la superficie.

Con la aparición del ejercicio de la navegación aérea, se da un nuevo tipo de seguro, el cual se distingue de los demás por su objeto específico, que es el riesgo aeronáutico, y que se entiende como todo peligro que corren las personas, cosas, equipajes, y todo lo que pueda ser objeto materia del contrato, ajeno a la voluntad de las partes y que se deriva de los hechos técnicos de la navegación aérea.

Todo riesgo aeronáutico debe reunir los requisitos siguientes: a) forzosamente debe provenir de una aeronave, y b) que el riesgo se debe originar con la utilización de la aeronave.

El encargado del transporte (transportador), crea con la máquina la posibilidad de no cumplir el contrato con la perso-

na que ha mandado sus mercancías por este conducto, y se crea también la posibilidad de causar daño a personas ajenas al medio aéreo que se encontraban en la superficie donde ocurre el accidente relacionado con el avión.

Si, mediante un hecho súbito e inesperado, como lo es el accidente de una aeronave, o que se diera el caso de que se desprendiera alguna parte de aquélla, o se lanzara un objeto y al caer a la superficie causara un perjuicio a personas o cosas en el suelo, nacería de aquí la responsabilidad de daños causados a terceros.

De esta responsabilidad de daños a terceros en la superficie nacen varios intereses, los cuales se tienen que cuidar:

El primero de ellos se da en el ámbito de la aviación comercial, en donde existe un gran vínculo entre los pueblos por los actos de comercio entre ellos.

En segundo término tenemos al particular que resulta afectado, y que debe recibir una compensación proporcional al daño sufrido en su persona, en la de su antecesor o en sus bienes.

La Convención de Roma de 1933 se encarga de resolver los problemas anteriores, la cual es modificada varias veces. A continuación se da un pequeño resumen de este convenio:

a) El convenio define claramente los derechos de las personas que sufran los daños.

b) Hace posible el hacer comparecer a un extranjero res--

ponsable ante el tribunal del lugar donde ocurrió el accidente, facilitándole de ese modo el procedimiento y las pruebas testi-
ficales, y reduciéndose los gastos;

c) Evita conflictos de leyes;

d) Da a la sentencia, fuerza ejecutoria en el lugar donde el demandado tenga su domicilio o sus bienes, y

e) Hace posible el cobro de la compañía que haya asegurado la responsabilidad del operador extranjero.

**Beneficio a los operadores (explotadores internacionales)-
porque:**

a) Limita las cantidades de responsabilidad;

b) Establece una regla internacional única, evitando de es-
te modo a los operadores el verse expuestos a cambio de leyes-
cuando pasen de un país a otro, y

c) Facilita el reconocimiento de una póliza de seguro con-
traída en su país cuando el operador cruce algún otro país.

Propuestas del profesor Ambrosini.

El profesor Antonio Ambrosini, famoso jurista, publicista, experto en aeronáutica; además, profesor de derecho civil en - la Universidad italiana y delegado por Italia en la Convención de Roma en 1952. Es el profesor Ambrosini en la Convención de Roma de 1933, uno de los principales redactores del primitivo-

texto de dicha convención; menciona en el proyecto con respecto a los daños causados a terceros en la superficie, que se deberían basar en dos principios:

1) El responsable por daños objeto de la Convención es la persona inscrita como explotador en el registro donde está inscrita la matrícula del avión y a falta de una inscripción, como la referida deberá ser responsable el propietario de la máquina, que es siempre el explotador de aquélla.

2) El seguro que cubre la indemnización por los daños causados deberá ser obligatorio.

Con la Convención de Roma de 1933, las diversas legislaciones que se inspiraron en ella acogieron la idea de limitar la responsabilidad (con respecto a la indemnización) que debe pagar el operador aéreo, o siguiendo la terminología mexicana, - el propietario o poseedor de la aeronave.

En el artículo 352 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece una tabla de montos máximos de indemnización - de los daños en relación al peso bruto de la aeronave. Debemos advertir que la legislación mexicana utiliza la expresión "peso bruto", término contrario al que se utiliza en la Convención de Roma, la cual cita "peso de las aeronaves".

III. Los consorcios.

Un consorcio consiste en un grupo de compañías asociadas - que acuerdan asumir proporciones determinadas sobre cada una - de las pólizas emitidas por la "agencia suscriptor", la cual - representa al consorcio o grupo en la negociación del seguro. - Un grupo tiene una agencia suscriptor que actúa como agente - general para las compañías individuales que constituyen el gru - po. El consorcio se parece algo a los consorcios de reaseguro - descritos en capítulo anterior, salvo que suscriben sus nego- - cios en forma directa. Otros pocos consorcios, formados en -- años recientes, también operan algunas compañías individuales, - tanto mutualidades como sociedades anónimas, trabajan también - en el ramo. Entre todas las compañías de incendio y acciden- - tes de Estados Unidos solamente el 20% más o menos trabajan el - seguro aeronáutico.

En Inglaterra, treinta y seis compañías británicas decla- - ran suscribir el seguro de aviación siempre que se trate de -- riesgos técnicamente aceptables y entre ellas se encuentran -- las "Lloyds".

El Pool inglés dentro del seguro de aviación se forma por - la alianza de dos órganos de seguros, con intereses rigurosa- - mente iguales. Uno de los organismos es la compañía anglo-chi - na "Union Insurance Society of Canton, Ltd", que fue fundada - en el año de 1835 en Hong Kong.

Otro de los organismos de gran importancia es la "White --

Cros Insurance Association"; está integrado por dos sindicatos de los Lloyds bastante importantes, subdivididos los mismos en ocho o en diez subsindicatos y grupos de 200 individuos, todos miembros del Lloyd's.

Las primas y los siniestros son rigurosamente repartidos - por mitad entre estos dos organismos, que emiten cada uno una póliza llevando el mismo número pero con una inicial diferente "L" para los suscriptores del Lloyd's y "U" para la Union Canton.

El contenido de estas pólizas es muy reducido, y se anexan extensas condiciones generales y particulares de las empresas - precisando las relativas a cada seguro.

Las principales pólizas emitidas son:

1. Responsabilidad civil;
2. Accidentes de personal;
3. Daños en los aparatos e incendio;
4. Pasajeros, y
5. Mercaderías.

La compañía "Union of canton", juega el papel de precursor n materia de seguros aéreos, puesto que fue la primera en suscribir esta clase de riesgos en 1919.

IV. Legislación mexicana.

Es con el gobierno del presidente Emilio Portes Gil donde se da el primer intento en materia de regulación aeronáutica, con el Proyecto del Código de Comercio. Este proyecto no entra en vigor, por no haber sido aprobado por el Congreso de la Unión. Otro antecedente lo tenemos en la Ley de Aeronáutica Civil de 1930, que toma como base la facultad concedida por el artículo 73, fracción XVII de la carta magna, donde el Congreso de la Unión puede legislar en materia jurídica sobre vías generales de comunicación. (36)

Es publicado el 30 de junio de 1930, en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de Aeronáutica Civil, y señalando en su artículo primero.

Son vías generales de comunicación: XVII. "Las líneas de navegación que se establezcan por cuenta de la Federación.

Pero en la fracción XIX del precepto anterior se señala: - "Las líneas de navegación aérea de servicio público regular, - de transportes que se establezcan por cuenta de particulares".

Esto no es otra cosa que el surgimiento de una facultad -- que tiene el Estado para otorgar concesiones a los particulares, tanto como para establecer por sí mismos líneas aéreas.

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1922 abroga la Ley de 1931, y no sufre ninguna modificación en el capítulo correspondiente a las comunicaciones aéreas; establece las mis--

mas medidas sobre la responsabilidad del porteador o dueño de la aeronave. En cuanto a la responsabilidad de terceras personas, es como sigue:

"Artículo 471. El propietario de la aeronave es responsable de los daños que ella cause a las personas o a la propiedad. Si alguna persona utilizare una aeronave, sin el permiso, consentimiento o conocimiento del propietario, aquélla quedará obligada a la reparación de los daños que cause dentro de los términos de este capítulo".

"Artículo 472. El propietario de una aeronave que la alquile o la facilite a otra persona para servicios comerciales, será solidariamente responsable con ésta, si oportunamente no da aviso de la operación a la Secretaría de Comunicaciones".

"Artículo 473. El propietario de una aeronave no es responsable de los daños que ésta ocasionare, por caso fortuito o fuerza mayor, o bien por vuelos por la autoridad".

"Artículo 474. El propietario y tripulación de una aeronave no incurrirá en responsabilidad por accidente a personas, - si comprueba haber tomado mas medidas razonable y técnicas para evitar el daño".

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, es publicada el mes de febrero, e introduce importantes modificaciones y maneja con mayor amplitud el problema de la responsabilidad - al considerar que serán solidariamente responsables el personal que tripula la aeronave con el propietario por los daños -

que puedan causar a terceras personas.

El artículo 127 de la Ley citada maneja en una forma clara lo referente al seguro del viajero, e involucra a la vez el Seguro de Aviación.

Artículo 127, párrafo IV: "El monto de la prima del seguro del viajero quedará comprendido dentro del importe de la tarifa del transporte".

La misma obligación se consigna en el artículo 2o. del reglamento del artículo 127, donde establece que las empresas explotadoras de vías generales de comunicación, compañías de - - aviación, deben adoptar el Seguro del Viajero, igual obligación se establece contra los accidentes de ferrocarriles, tranvías y navegación marítima.

En el artículo 4o. del Reglamento del artículo 127 se establecen los riesgos que se cubren y las correspondientes indemnizaciones que se le conceden al viajero por concepto de seguro. Este seguro cubrirá todo riesgo que resulte al pasajero - de lesiones corporales, orgánicas o funcionales, inhabilita - ción absoluta o parcial, permanente o transitoria, o muerte -- causada por medios externos y accidentales, o a consecuencia - piogenéticas resultantes de lesiones accidentales, importando la indemnización la suma de \$5000.00, que se considera como -- cantidad principal.

En el artículo 15 del mencionado reglamento se regula la -

forma y el tiempo en que debe solicitarse la indemnización que es dentro de los 30 días cuando ésta sea hecha directamente -- por el pasajero, y de 90 días cuando la reclamación se hace -- por los representantes legales de la víctima.

De los daños causados por muerte, invalidez, etcétera.

Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo, regular y no regular, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte:

- a) Por muerte, lesiones, o cualquier otro causado al pasajero;
- b) Por destrucción de su equipaje de mano,
- c) Por retraso en el transporte.

Daños por los que se responde.

Los daños pueden haberse ocasionado a la víctima, por el uso del transporte aéreo que ésta hubiere contratado, los cuales se pueden clasificar como sigue:

- a) Daños al usuario, consistentes en el fallecimiento del mismo, o en aquellas lesiones o heridas que puedan haberse ocasionado;
- b) Daños a las cosas, como el equipaje de mano, equipaje facturado o a la carga y que pueden consistir en destrucción, pérdida o avería.

El artículo 343 de la Ley de Vías Generales de Comunica- -

ción señala los montos máximos de responsabilidad, que son:

1. Para el caso de muerte o invalidez total permanente, la cantidad de \$ 50,000.00.

2. Para el caso de lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente hasta el máximo de \$ 20,000.00.

3. Para el caso de lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de \$ 10,000.00.

Artículo 343, párrafo IV, "Sin perjuicio de la indemnización a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo, la empresa será responsable, además, hasta por un límite de \$ 75,000.00 para el caso de muerte o invalidez total permanente y hasta un límite máximo de \$ 25,000.00 para los demás daños a la persona.

Sin embargo, la empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad a que se refiere el artículo citado, - si se prueba que los daños fueron debidos a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.

Artículo 344. La indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano se limitará a la suma de \$1,000.00. - No habrá lugar a la limitación aquí establecida si se comprueba la existencia de dolo o culpa grave de la empresa o de sus dependientes o empleados.

Para estos casos el portador puede eximirse de responsabilidad hasta los nuevos límites si prueba haber tomado las pre-

cauciones razonables para evitar el daño, y las medidas técnicas exigidas por la ley y sus reglamentos o si se prueba que le fue imposible tomarlas. Contenidas en el artículo 346 y -- sus respectivas fracciones.

Tomando en cuenta estos casos y si fuesen llevados ante -- los tribunales de justicia competentes para conocer del mismo, bastará probar por el pasajero o por sus causahabientes las lesiones o la muerte en su caso para que el tribunal condene al porteador a pagar la indemnización correspondiente, cuyo monto dependerá de las pruebas que rinda el porteador.

Artículo 345. La empresa deberá indemnizar al pasajero -- por los daños que sufra motivados por el retraso en el transporte.

La indemnización queda limitada a una suma máxima igual al precio convenido por el transporte.

Responsabilidad por daños a cargo y equipaje facturado.

De acuerdo a las reformas que se introdujeron a la Ley en el año de 1950, éstas vienen a establecer un reglamento especial de responsabilidad de las empresas.

Artículo 349. Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo, regular o no regular, serán responsables de los daños causados a la carga o al equipaje facturado:

I. Por pérdida o avería sufrida desde el momento de su recibo por la empresa, hasta el momento de su entrega al destinatario;

II. Por el retraso de la entrega en la carga o el equipaje facturado, más allá del período previsto en el contrato de transporte y según lo prevenga el reglamento respectivo.

En el primer caso anterior, la empresa deberá cubrir al destinatario o en su defecto al remitente, las siguientes prestaciones:

a) Por la pérdida o avería de la carga, un máximo de \$20.00 por kilogramo de peso bruto.

b) Por retraso en la entrega de la carga, una suma máxima igual al precio del transporte;

c) Por la pérdida o avería del equipaje facturado, un máximo de \$500.00 por pieza.

De los daños terceros.

Artículo 352. La indemnización a que se refiere el artículo 351, no excederá del límite máximo correspondiente a cada tipo de aeronave, de acuerdo con la siguiente tabla:

Aeronave hasta de	5,000 kg de peso bruto	\$ 60,000.00
Aeronave hasta de	20,000 kg de peso bruto	150,000.00
Aeronave hasta de	40,000 kg de peso bruto	300,000.00
Aeronave de más de	40,000 kg de peso bruto	600,000.00

Artículo 353. Tanto el propietario como el poseedor de la aeronave estarán exentos de la responsabilidad establecida en esta sección:

I. Cuando los daños provengan de falta propia de la víctima o cuando sean el resultado de actos cometidos por un tercero con la intención de causar daño a la aeronave, a la víctima o las cosas;

II. Cuando la persona que opere la aeronave, lo haga sin su consentimiento. No obstante deberá demostrar que habiendo tomado las medidas necesarias, le fue imposible evitar el uso ilegítimo, sin cuyo requisito será solidariamente responsable con el autor del daño.

Artículo 354. En los casos de colisión de dos o más aeronaves los propietarios o poseedores serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos.

Artículo 355. El derecho a percibir la indemnización correspondiente a los daños sufridos a que se refiere esta sección, y la fijación de su monto, se sujetará a las disposiciones aplicables del Código Civil para el Distrito Federal.

Las acciones para exigir esta indemnización prescribirán en un año a partir de la fecha en la cual ocurrieron los hechos.

Competencia en caso de responsabilidad por accidente.

Esta cae bajo la competencia del fuero común, y sólo deberá de conocer el federal cuando se afecte la seguridad o integridad. Debe considerarse aplicable al caso de controversia de orden civil que se suscite con motivo de cualquier accidente causado por una aeronave.

La competencia para conocer de la averiguación abierta con motivo del accidente a que hubiera lugar la caída de un aeroplano de propiedad particular, corresponde a las autoridades del fuero común, pues no tratándose de una aeronave perteneciente a una empresa de transportes aéreos debidamente autorizados para operar, por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, no puede considerarse lo aplicable por los artículos 3o. y 5o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación y los medios de transporte que operan en ellos, y el segundo atribuye a los tribunales federales el conocimiento de las averiguaciones a que den origen los delitos contra la explotación de las vías de comunicación y las que se intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios.

Existen algunas comisiones gubernamentales que dependen y se asisten con la Dirección General de Aeronáutica Civil, siendo las siguientes:

Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de --
Aviación

Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo In-

ternacional

Comisión Nacional para la Coordinación de Tránsito Aéreo - Civil, Militar y Naval.

Comisión de Estudios y Proyectos Técnicos Aeronáuticos, y
Comisión Asesora del Transporte Aéreo Internacional.

Teniendo relación también con la aviación civil la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos y la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación.

Artículo 30. Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operan en ella quedan sujetos exclusivamente a los poderes federales. El Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en los siguientes casos y en perjuicio de lo que establece la Ley de las Secretarías de Estado y Departamentos Autónomos, o de las facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a la economía nacional.

Artículo 310. Serán solidariamente responsables el propietario, poseedor y operador de la aeronave con el comandante o piloto de la misma, por cualquier violación a esta ley y sus reglamentos, resultantes de órdenes dictadas por alguno de aquéllos.

Siniestros.

Aplicaremos la regla general de que los siniestros no son espontáneos, sino que son causados.

Creemos que por obligación todo personal que tiene relación en forma directa o indirecta con la aviación debe estar debidamente capacitado en los programas de prevención de accidentes a través de instrucciones de seguridad, entrenamiento y supervisión del personal, tanto en vuelo como en tierra.

Los accidentes de aviación han costado pérdidas irreparables debidas y también muchos millones de dinero a las compañías de seguros y a las propias empresas aéreas.

La seguridad de la aviación se basa en la experiencia adquirida anteriormente, el uso debido del personal, del material y de la comunicación.

A pesar del mejoramiento constante en la seguridad de los vuelos, lamentablemente los siniestros sobrevienen, posiblemente, a causa de dos razones fundamentales, que son: a) error humano y/o fallas mecánicas o del material, bien sean separados o, como algunas veces sucede, una combinación de ambos.

1. Circunstancias en las cuales pueden ocurrir siniestros.

a) En el suelo, bien sea por incendio, explosión amplia o ingestión de combustibles, terremotos, tempestades, vientos, motines, daños maliciosos;

- b) Durante la subida hasta la altura de crucero (curso);
- c) Durante el vuelo en la altura de crucero,
- d) Durante el descenso desde la altura en curso;
- e) Durante el acercamiento final al aeropuerto;
- f) Al aterrizar;
- g) Colisión aérea (abordaje aéreo);
- h) Aterrizaje forzoso;
- i) Indeterminados. (37)

El mayor porcentaje de los accidentes ocurren durante las fases iniciales y finales del vuelo.

2. Causas de los accidentes.

Son numerosas las causas de los accidentes de aviación y - extraordinarias, tales como error del piloto, error de otro -- personal de vuelo, errores de organización en el suelo, deficiencias en la estructura del avión, deficiencias en el equipo de avión, deficiencias en los motores reactores, condiciones - atmosféricas desfavorables, sabotaje y otras causas indeterminadas.

A) Error humano.

En este conjunto de errores, el elemento que tiene sin duda alguna la mayor importancia y que origina la mayoría de los accidentes es el error del piloto que puede sobrevenir por:

- a) error de apreciación, respecto a la distancia, altura y velocidad;

b) error de interpretación, por ejemplo: las instalaciones de señales o de un mensaje radiotelegráfico;

c) Error en el manejo del aparato, bien sea al despegar, - en vuelo o al aterrizar;

d) Omisión del control del carburante o de otros elementos.

El personal técnico en tierra, de supervisión y mantenimiento, es responsable de los accidentes en un 25%, aproximadamente. Con una buena supervisión y entrenamiento continuo del personal, en algunas empresas aéreas el porcentaje de siniestros es de un 5%.

B) Fallas mecánicas o de material.

Cada accidente tiene una causa y ésta debe ser cuidadosamente identificada para ser eliminada como factor causante.

Este tipo de fallas se podrían evitar si los fabricantes construyesen piezas vitales para la seguridad, que a la hora de colocación no permitieran error alguno. Cada empresa debe contar con un equipo muy seguro de supervisores y poseer un programa de seguridad técnico-social. Se debe dar en este programa una máxima atención al aspecto personal y social.

C) Otras causas.

Estas causas de accidentes son las condiciones atmosféricas, golpes producidos por los pájaros, incapacitación inespe-

rada, tren de aterrizaje, la ingestión de piedras, aves y - - otros objetos en los motores de los jets, movimiento brusco de la carga o de los pasajeros.

D) Estadística.

Según la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil) las causas productoras de siniestros aéreos comerciales son las siguientes:

Error del piloto.....	55.1%
Fallas de motores.....	14.3%
<u>Air frame</u> (célula).....	4.1%
Tren de aterrizaje.....	4.1%
Causas meteorológicas.....	2.0%
Varias concurrentes.....	8.2%
Causas indeterminadas.....	12.2%
	<u>100 %</u>

Procedimiento a seguir en caso de siniestro.

Al recibirse la noticia del siniestro, sea por escrito o - por teléfono, se procede en la siguiente forma:

1. Se verifica si el avión está amparado en la póliza, si la prima del seguro está pagada, si la causa del siniestro está amparada en la póliza y si el monto de la pérdida es superior al deducible. Checados estos puntos se procederá a:

2. Registrar en el libro de siniestros el accidente anota-

do: fecha, número de póliza, nombre del asegurado, tipo de avión, monto estimado de la pérdida, monto definitivo de la pérdida, honorarios del ajustador, monto total de la pérdida, causas del siniestro, observaciones, contrato de reaseguro, facultativos y coaseguradores.

3. Emitir las cartas de nombramientos del ajustador.

4. Una vez que se reciba el informe definitivo del ajustador, éste debe ser cuidadosamente leído, pues es muy posible que el asegurador no esté conforme con algunos puntos o cálculos del informe. Si el asegurador está conforme con la liquidación, se procede de inmediato al pago del siniestro.

El asegurado, en caso de siniestro, está obligado a notificarlo a la compañía de inmediato, ya sea por escrito o por teléfono, con los siguientes datos:

- a) Número de póliza;
- b) Tipo de seguro, casco, responsabilidad civil o accidentes personales;
- c) Nombre del piloto, número de licencia, experiencia de vuelo, siniestros anteriores, horas de vuelo.
- d) Características del avión: si es propietario u operador, tipo, certificado de aeronavegabilidad, total de horas de vuelo, peso;
- e) Lugar del accidente y fecha;

f) Causas del accidente;

g) Daños estimados a los ocupantes, al aparato y a terceros.

Elementos de tramitación.

A) Seguro del casco

a) La evacuación del avión dañado del lugar del accidente;

b) Tomar todas las medidas necesarias para limitar el siniestro e impedir otros desgastes;

c) Colaboración absoluta del asegurado en todo momento;

d) Entrega por parte del asegurado de una relación de los daños y gastos de reparación;

e) Si el siniestro es debido a un acto delictivo, avisar inmediatamente a la autoridad competente;

f) En caso de desacuerdo entre el asegurador y el asegurado, en cuanto al proyecto de reparación, taller, importe de la indemnización, se puede recurrir a un tercer perito independiente;

g) Si existen otras coberturas de seguro (doble) se hará una repartición proporcional de la indemnización entre los aseguradores.

B) Seguro de Responsabilidad Civil.

a) Todas las solicitudes de indemnización de pasajeros y de terceros deben ser entregadas de inmediato al asegurador;

b) Todos los documentos necesarios para un conocimiento exacto de la situación jurídica, así como los documentos medios de prueba;

c) La víctima o beneficiario debe probar siempre el daño, sin considerar los límites de responsabilidad fijados en todos los casos;

d) El asegurado debe abstenerse de emitir cualquier opinión individual e independiente respecto a las indemnizaciones exigidas.

e) En caso de doble seguro se aplica la misma medida que la indicada en el seguro de casco;

f) La liquidación de los siniestros de responsabilidad civil puede, según las circunstancias, exigir un tiempo extraordinariamente largo.

C) Seguro de accidentes personales.

El procedimiento en caso de siniestro es idéntico al aplicado en el seguro de accidentes personales ordinario. Problemas particulares aparecen normalmente con las consecuencias más graves de los accidentes, como son los casos de muerte, el alto índice de invalides, las dificultades en el salvamento de

las víctimas en el salvamento del siniestro, la identificación de las víctimas y otros muchos problemas que se presentan cuando existe un siniestro.

D) La contratación de peritos de siniestros (ajustadores).

En caso de siniestro en particular de casco, los conocimientos de estos peritos ajustadores deben extenderse a:

- a) La técnica general de construcción de las aeronaves;
- b) Las principales características estructurales y de vuelo de los más importantes tipos de aeronaves en servicio;
- c) Conocer la red de los mejores talleres mecánicos de reparación a disposición en el país, así como las posibilidades de comprar piezas de repuesto;
- d) Las posibilidades de reutilizar y evaluar los elementos diversos del avión (salvamento);
- e) La organización nacional e internacional de las investigaciones sobre los accidentes de aviación;
- f) No permitir los abusos de algunos talleres (materialmente cuando existen pocos en el país) en el costo de la mano de obra.

Las principales medidas que un perito ajustador debe tomar son:

1. En caso de siniestro mayor de \$ 3,000, solicitar presu-

puestos como mínimo a tres talleres distintos;

2. Levantar un acta especificando con la mayor exactitud, - las causas del daño y su importancia;

3. Analizar las condiciones particulares y generales de la póliza;

4. Tomar todas las medidas necesarias para reducir las pérdidas o por lo menos que no aumenten éstas;

5. Proceder de inmediato al salvamento;

6. Tener constantemente bien informado al asegurador de la situación del siniestro.

Reservas.

Límite máximo asegurado \$ 100,000 menos 50 por ciento (porcentaje que por la experiencia habida no pasará de éste), quedará una reserva de \$ 50,000.

En el seguro de casco, la reserva se basará en la estimación del daño por los presupuestos de los talleres; en el seguro de responsabilidad civil se toma en cuenta el número de víctimas, los límites del seguro y la situación jurídica con su correspondiente suma de reclamación; en Accidentes Personales hay que reservar de acuerdo con las sumas aseguradas bajo cada póliza que tenga la víctima o víctimas.

CONCLUSIONES

1. La responsabilidad aparece en el Derecho Romano, como una expresión que tenía aquella persona que fuese objeto de un delito u ofensa en su persona, su familia, propiedades, conociéndose jurídicamente "como venganza privada". Es el Estado quien después toma las riendas para que no surgieran desigualdades en este tipo de enfrentamientos, surge como un bloque-amortiguador de clases.

2. La legislación en México tipifica que el homicidio bien puede ser intencional o por culpa o negligencia. Nuestro Código Penal expresa y dispone que el responsable de homicidio estará obligado a pagar el importe íntegro de los daños y perjuicios como consecuencia de la muerte de la víctima, pero sería negativo valorar a una persona en caso de muerte en una forma pecuniaria. Además sería anticonstitucional eximir de responsabilidad al homicida.

3. Es importante señalar que la responsabilidad no tendrá limitación si se comprueba que por parte de la empresa "asegurada" ha existido dolo; por sus dependientes o empleados, por lo que se responde por un monto total por lesiones o muerte -- del pasajero.

4. A estas alturas y con los grandes cambios que tiene la-

moneda a nivel mundial, es necesario que los montos de responsabilidad del transporte aéreo regulados por la Ley de Vías Generales de Comunicación estén debidamente regulados y proporcionados como se estipula en los Convenios internacionales.

5. El seguro aéreo ha sido de gran eficacia y de gran progreso para la aviación. El resultado natural de la eliminación del riesgo y la incertidumbre resulta en un aumento de eficacia dentro de este negocio. El dueño de una empresa aérea, expuesto a grandes riesgos financieros, tiende a disminuir la importancia de los muchos factores pequeños que van a formar la suma total de eficiencia ya que se libra de unos pocos de los grandes riesgos, y así se da una mayor libertad para dedicar más su atención a las pequeñas perfecciones que le dan ventaja sobre sus competidores.

6. El seguro aeronáutico, es una combinación de tipos de seguro muy conocidos, que están adaptados a las condiciones del transporte aéreo. Los dueños suelen pedir seguro sobre su propiedad para indemnizar los daños a ésta, y seguro de responsabilidad para asegurarse contra pérdidas producidas por los daños causados por las aeronaves, sus operaciones a personas o propiedades.

N O T A S

- (1) Biblia, Cont. lib. XII, cap. XXXIII, México, Ed. Salvat, 1956.
- (2) Cabanellas, Guillermo, Diccionario de derecho usual, Buenos Aires, Ed. ARAYO, 1954, p. 432.
- (3) Escriche, Joaquín, Diccionario Razonado de la legislación y la jurisprudencia, Madrid, 1876, p. 926.
- (4) Rojina Villegas, Rafael, Derecho civil mexicano, México, - Ed. Antigua Librería Robredo, 1960, vol. II, p. 381.
- (5) Brito Moreno, Manuel, El valor económico de la vida humana en el derecho mexicano, México, UNAM, 1961, p. 88.
- (6) Rojina Villegas, Rafael, Compendio de derecho civil, t III, "Teoría General de las Obligaciones", México, Porrúa, 1976 p. 296.
- (7) Ibidem, p. 299.
- (8) Semanario Judicial de la Federación, Tesis jurisprudencial núm. 926, p. 1707 del apéndice al tomo XCVII.
- (9) Rojina Villegas, Compendio..., p. 300.
- (10) Ibidem, p. 315.

- (11) Brito Moreno, op. cit., p. 82.
- (12) Luzón, Domingo Manuel, Tratado de la culpabilidad, t. I, - Barcelona, 1960, p. 111.
- (13) Ibidem, p. 112.
- (14) Vicenzo, Manzini, Tratado del delito penal italiano, Mila- no, 1913, p. 55.
- (15) Brito Moreno, op. cit., p. 77.
- (16) Rojina Villegas, op. cit. p. 290.
- (17) Calón, Cuello, Derecho, t. I, p. 393.
- (18) Luzón, Domingo Manuel, op. cit., p. 123.
- (19) Rojina Villegas, op. cit., p. 310.
- (20) Cervantes Ahumada, Radl, Derecho mercantil. Primer Cur- so, México, Ed. Herrero, 1975, p. 497.
- (21) Idem.
- (22) Ibidem, p. 499.
- (23) Riegel, Robert y S. Miller, Seguros generales, México, - Ed. Continental, 1977, p. 826.
- (24) Ibidem, p. 127.
- (25) Varela Llanos, op. cit., pp. 149-152.
- (26) Ibidem, pp. 15-18,

- (27) Ibidem, pp. 26-28.
- (28) Ibidem, pp. 15-16.
- (28 bis). Ibidem, p. 127.
- (29) Riegel, Jerome, op. cit., pp. 827-829.
- (30) Ibidem, pp. 830-832.
- (31) Ibidem, pp. 832-835.
- (32) Varela Llanos, op. cit., pp. 72-73.
- (33) Idem.
- (34) Ibidem, p. 118.
- (35) Ibidem, pp. 120-123.
- (36) Pino Muñoz, Jacinto Héctor, Legislación aérea de México y Centroamérica, México, UNAM, 1978, pp. 66-67.
- (37) Varela Llanos, op. cit., p. 132.

BIBLIOGRAFIA

1. Alemán Velasco, Miguel, Los problemas jurídicos internacionales de la aeronavegación aérea civil (tesis) México, - - 1954.
2. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, Reglamentos y tarifas, México, 1979.
3. Baca Martínez, Abelardo, Legislación aeroportuaria, Artes Gráficas Independencia, México, 1976.
4. Bonet Correa, José, La responsabilidad en el derecho aéreo, Consejo Superior de Investigación Científica, Madrid, 1963.
5. Borja Soriano, Manuel, Teoría de las obligaciones. Porrúa, México, 1959.
6. Brito Moreno, Manuel, El valor económico de la vida humana en el derecho mexicano, Editorial Casa, México, 1961.
7. Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho mercantil primer curso, - Editorial Herrero, 1975.
8. Garrido y Comas, J. J., Los seguros de aviación, Barcelona, 1957.
9. Gómez, Lucila C., El seguro obligatorio aéreo, Madrid, - 1935.

10. Hamilton, Eduardo, Manual de derecho aéreo, Santiago de Chile, 1950.
11. Lena Paz, Juan A., Compendio de derecho aeronáutico, Editorial Universal, Buenos Aires, 1975.
12. Luzón, Domingo-Manuel, Tratado de la culpabilidad y de la culpa penal, Madrid, Editorial Hispano-Europea, 1960.
13. Mapelli López, Enrique, El contrato de transporte aéreo internacional, Madrid, Editorial Tecnos, 1968.
14. Martínez Miltos, Luis, La responsabilidad penal de las personas jurídicas (Historia-Doctrina-Legislación), Pellegrini Impresores, Asunción, 1956.
15. Moler, H., Derecho aéreo, París, 1950.
16. Pino Muñoz, Jacinto Héctor, Legislación aérea de México y Centroamérica, México, UNAM, 1978.
17. Riegel, Robert y S. Miller, Jerome, Seguros generales principios y prácticas, Barcelona, Editorial Continental, 1977.
18. Rojas, Abelardo, Derecho espacial. México, UNAM, 1969.
19. Rojas Villegas, Rafael, Compendio de derecho civil. Teoría General de las Obligaciones, México, Editorial Porrúa, 1976.
20. Seguros la Comercial, El seguro de transporte de carga, -- México, 1980.

21. Tapia Salinas, L., Manual de derecho aeronáutico, Barcelona, 1944.
22. Varela Llanos, Fernando, Seguro de aviación, Madrid, Editorial Mapfre, 1976.

LEGISLACION.

1. Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.
2. Código Civil Brasil
3. Código Civil Francés
4. Código Civil Ruso
5. Código Civil Suizo
6. Código Civil Alemán
7. Código de Comercio
8. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
9. Nueva Ley Federal del Trabajo Reformada
10. Ley de Vías Generales de Comunicación

Convenciones Internacionales.

1. Convenio de Varsovia 1929
2. Protocolo de la Haya de 1955
3. Convenio de Guadalajara de 1961
4. Protocolo de Guatemala 1971
5. Acuerdo de Montreal de 1966
6. Convenio de Roma de 1952
7. Protocolo de Montreal de 1975