

EL CONTRATO DE SEGURO EN EL TRANSPORTE AERONÁUTICO A LA LUZ DEL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999

Recibido: 14 de marzo de 2013 / Revisado: 22 de marzo de 2013 / Aceptado: 18 de junio de 2013

Diana Ximena Herrera Díaz*

Fundación Universitaria Los Libertadores

Puede citar el presente artículo así: / To reference this article:

Herrera, D. (2013). El Contrato de Seguro en el transporte aeronáutico a la luz del Convenio de Montreal de 1999. *Jurídicas CUC*, 9 (1), 265 – 283.

Resumen

El presente artículo se refiere al estudio del Contrato de Seguro Aeronáutico y su tratamiento legal actual a nivel internacional, teniendo en cuenta la gran cantidad de riesgos que la actividad aeronáutica implica, los diversos intereses jurídicamente tutelados que intervienen, la protección que por tradición se ha dado a las compañías aéreas a fin de evitar que ante un siniestro perezcan económicamente, se hizo casi desde sus inicios, que la actividad fuera pionera en la protección de sus pasajeros con la constitución de pólizas de responsabilidad civil. ¿Cuándo intervienen las compañías aseguradoras en caso de un siniestro? ¿Cuál es su responsabilidad indemnizatoria? ¿Dónde deben indemnizar a las víctimas y sus causahabientes? El objetivo del presente artículo es dar a conocer cuándo juegan algún papel importante los reaseguros y pools de aseguradores, el ámbito de aplicación legal y el análisis de la normativa en esta materia y sus aspectos prácticos.

Palabras clave:

Indemnización de Daño; Contrato de Seguro Aeronáutico; Pólizas de Responsabilidad Civil, Reaseguros.

* Abogada egresada de la Universidad Externado de Colombia. Título homologado por el Ministerio de Educación de España. Coordinadora del Grupo de Investigación UNISANGIL, sede Chiquinquirá. Docente Cátedra Derecho Privado y Línea Cátedra de Investigación, Docente Derecho Privado e Investigadora Fundación Universitaria Los Libertadores. Diploma en Estudios Avanzados Universidad Carlos III de Madrid-España; Especialista en Práctica Jurídica, Escuela de Práctica Jurídica Universidad Complutense de Madrid; Curso Especial en Derecho Societario, Ilustre Colegio de Abogados de Madrid; Doctoranda Derecho Internacional Privado, Universidad Carlos III de Madrid. Contacto: dherrera@unisangil.edu.co

THE MONTREAL CONVENTION 1999: INSURANCE POLICY IN AIR TRANSPORTATION

Abstract

This paper refers to the study of the Aviation Insurance Policy and the international legal treatment in force, taking into consideration the great number of risks that air transportation implies, the different judicially protected assets that intervene, and the protection, which traditionally has been provided to airline companies, to avoid their economic death in case of an accident. The aforementioned features compelled, almost since its beginnings that this activity pioneered in protecting passengers through the creation of civil liability policies. ¿When does an insurance company intervene in case of an accident? ¿Which is their compensation liability? ¿Where should they compensate victims and their beneficiaries?

The purpose of this paper is to inform of when reinsurance and insurance pools play an important role, the context of legal application, and the analysis of regulations in this field and their practical aspects.

Keywords:

Tort liability, Aviation Insurance Policy, Civil Liability Insurance Policies, Reinsurance.

Introducción

El asunto de mayor importancia en la Responsabilidad Civil del Transporte Aéreo es la Responsabilidad Civil y el sujeto llamado a responder y dentro de qué límites; por ello, la industria vio la imperiosa necesidad de acudir al Contrato de Seguro de Responsabilidad en la actividad aeronáutica.

Dentro de esta temática se encuentra un punto problemático que es: ¿El Tratamiento del Contrato de Seguro Aeronáutico en lo que atañe a la Responsabilidad Civil, conforme al Convenio de Montreal de 1999, es eficaz y eficiente en el siglo XXI? y, ¿las Compañías Aéreas, Aseguradoras y Reaseguradoras deben seguir amparándose en límites de responsabilidad, aun cuando sea un trato de doble estrato?

En pleno siglo XXI, es anacrónico, por lo menos en todo lo que respecta a la Responsabilidad Civil que no haya en una actividad de alto riesgo una responsabilidad civil absolutamente objetiva, es por ello que se considera de alto impacto en esta área se estudie el tema de forma objetiva, máxime teniendo en cuenta los grandes avances tecnológicos que ha tenido el transporte aéreo y los cálculos actuariales de que además hacen uso los aseguradoras. (Alarcón, 1983).

Los inicios del Contrato de Seguro Aéreo

Es pertinente indicar que el Contrato de Seguro de Transporte Aéreo se inició observando la experiencia del Contrato de Seguro de Transporte Marítimo, por ser esta una actividad porteadora con una experiencia previa y basta transatlánticamente, por haber sido una experiencia de parecida envergadura pero de antecedentes remotos.

En 1911 la Empresa Lloyd de Londres fue la primera que, con base en su experiencia en el transporte marítimo, redactó una política de seguro aeronáutico y expidió las primeras pólizas en 1924, encaminadas a enjugar los daños (aun sin límites) en la eventualidad del siniestro. Todo ello, se hizo con el fin de desatomizar el riesgo y arbitrar una solución que salvara, en caso de accidente aéreo, a las

compañías transportadoras de una inminente quiebra, no sólo por el alto costo de su operación y de la maquinaria interviniente, sino por las altas indemnizaciones que se debían, lo cual se redujo con la Convención de Varsovia de 1929, en la cual se establecieron límites de responsabilidad que destacan esta actividad. (Areal, 1997).

Este tipo de póliza, aun cuando es de responsabilidad civil y existen similares para otras actividades profesionales, tiene un tratamiento especial, por lo técnico de la actividad; es por ello que deben incluir un metalenguaje específico, unos riesgos que otras no cubren por pertinencia, unos montos inimaginables en otras.

En 1933 y una vez se había proferido el Convenio de Varsovia de 1929, la Unión Internacional de Seguros de Transporte, conformó una comisión tendiente al estudio de los Seguros en la actividad aérea. De esta forma y de manera paulatina, con especial referencia en el mercado británico, la actividad aseguradora aeronáutica comenzó a especializarse, buscando fórmulas que descentralizaran el riesgo, como políticas de flotas de seguros parcializados, riesgos cubiertos por varias aseguradoras y contratos de reaseguros.

De la mano de ello, debemos indicar cuál era el devenir histórico del tratamiento internacional de la actividad aeronáutica, a saber: las actividades de alto riesgo, desde que inician su andadura, buscan tener reglas uniformes y claras respecto al comportamiento a desplegar en caso de que se presente un daño, fuente de obligaciones tales como el resarcimiento y el endilgamiento de la Responsabilidad Civil; en el caso que nos ocupa, ello se dio por primera vez cuando la actividad ya llevaba como mínimo dos décadas en la explotación civil, mediante el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929. Este Tratado unificó en el nivel internacional las normas mínimas de la actividad aeronáutica y uno de sus mayores avances fue imponer límites de responsabilidad al transportista aéreo que al asumir una actividad de alto riesgo debe posesionarse desde una perspectiva objetiva de una responsabilidad absoluta, en aras de preservar la actividad, atraer las inversiones y el uso en la misma; por ello, se establecieron los mencionados límites.

Este Tratado se denominó originalmente “*Convention of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*”, con vigencia fechada el día 13 de febrero de 1930, siendo ratificado por los siguientes Estados: España, Brasil, Francia, Yugoslavia, Rumania y Polonia.

El Tratado se ocupó de definir el transporte aéreo internacional, regular todo lo que concierne al billete aéreo y establecer como obligatoria su expedición, so pena de que el transportista no pueda ampararse en los límites de responsabilidad establecidos en los Artículos 17 y siguientes de este Acuerdo Internacional. (Calvo, 1986).

El Seguro de Responsabilidad Civil en el Transporte Aéreo. Resultados y Discusión

El Artículo 50 del Convenio de Montreal de 1999, no sin antes clarificar la definición del Contrato de Seguro del Transporte Aéreo o el Contrato de Seguro Aeronáutico, o el Contrato de Seguro de la Navegación Aérea, acepciones dadas por diferentes corrientes doctrinales, las cuales se consideran igual de válidas, pero creyendo más acertada la del Contrato de Seguro en la Actividad Aeronáutica, puesto que su campo de aplicación es más amplio aun cuando todas las definiciones, por razones más que obvias, gozan de igual regulación.

La primera Posición Doctrinal referida, sostiene que el Contrato de Navegación Aérea es una subespecie de Contrato de Seguro de no vida, cuyo objeto es garantizar los riesgos de la navegación que afecten a la aeronave, mercancías, pasajeros, flete y responsabilidad por daños causados por la aeronave en tierra, vuelo o agua. (Bonet, 1963).

Según el Contrato de Seguro del Transporte Aéreo es:

Contrato por el que una persona -asegurador- se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra -asegurado- hasta el límite de una suma fijada, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados en una expedición aérea, o en cualquiera de los momentos de quietud que, en dependencia directa de ella, la preceden, interrumpen o subsigan. (Díez Picazo, 2000).

La anterior definición parece más o menos aproximada, pero se circunscribe solo al contrato de seguro del transporte aéreo y, como se expresó previamente, se considera que debemos hablar de la actividad aeronáutica, pues al referirnos al transporte aéreo o la aeronavegación o seguros de aviación, resulta un ámbito muy limitado que se refiere a las ejecuciones de los contratos de transporte, o bien, al uso del avión en vuelo o a la actividad comercial individualmente considerada, dejando de lado todas aquellas actividades que se ejecutan para el vuelo o con posterioridad a este y que pueden acarrear daños, tales como embarque desembarque, momentos de quietud, en agua, entre otras circunstancias, durante los cuales puede surgir un siniestro, y, además, nos apartamos de la aviación militar y la privada, lo que al parecer resulta un ámbito muy restringido; por ende, se debe hablar de la actividad aeronáutica.

El tratadista Tapias (1978) lo define de manera clara y afortunada así: “Es el seguro de riesgo de la Actividad Aeronáutica, por lo que comprende esencialmente la existencia de una aeronave el más amplio y extenso concepto de la palabra y el ejercicio de la actividad; es decir: la utilización de la misma para sus fines propios. Estos dos conceptos, aeronave y actividad, son, por otro lado, los elementos que caracterizan al seguro y lo transforman precisamente en aeronáutico”.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 126 de la Ley 48 de 1960 de 21 de julio sobre navegación aérea las Leyes de Navegación Aérea (LNA) la definen en su aspecto legal así:

El Seguro Aéreo es una de las subespecies de la más amplia categoría de seguros no-vida, incluida en el seguro de transporte, que comprende todos los contratos que tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan a la aeronave, mercancía, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo.

Parece mucho más acertada esta definición, pero debemos tener en cuenta que la terminología empleada en lo que respecta al “seguro aéreo” es un poco amplia y podrá volverse a pensar en que etimológi-

camente hablando solo cubriría los riesgos del aire, lo cual es impreciso y lo que se busca es dar una definición en el mismo sentido del Seguro de Transporte Terrestre o Marítimo.

Es un contrato bilateral, con amplia autonomía contractual y conflictual, conforme a la legislación pertinente, oneroso, pacto de carácter *sina alagmático*, perfecto, con cargas recíprocas para ambas partes y que puede ser constituido por mandato legal (seguro obligatorio) o por decisión del asegurado.

Para que opere el contrato de seguro deberá haberse perpetrado el siniestro o presentado el accidente o incidente aéreo y haberse realizado la reclamación a la compañía aseguradora, términos que al ser el punto de partida de los efectos del Contrato de Seguro creemos necesario definir.

- El siniestro se presenta cuando el tercero (a quien se debe indemnizar) sufre el daño o se presenta el riesgo objeto del Contrato de Seguro y cuando se produce la respectiva reclamación de la misma, puesto que si no media reclamación habrá un “daño sin siniestro”.
- En lo que respecta a Accidente Aéreo la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, en el Anexo 13 del Convenio de Chicago de 1944, sostiene que “Accidente es todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:
- Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que hayan desprendido de la aeronave o por exposición directa al chorro de un reactor.
- Se exceptúan de este marco conceptual las lesiones que obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y a la tripulación.

- Cuando la aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su “performance”, o sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado.
- Quedan exceptuados de este supuesto los daños por fallo o daños de motor, cuando este daño se limita al motor, su capó o sus accesorios, o cuando los daños se limitan a las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave.
- Cuando la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Tapias (1993), sostiene que: “podemos considerar como accidente a todo acontecimiento o suceso eventual que impida o altere el normal desarrollo de un transporte aéreo”.

Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil

Toda vez que los daños, en caso de un siniestro aéreo, pueden ser ocurridos a personas (muerte y lesiones personales) a cosas (a las cosas o mercancías transportadas) al casco de la aeronave, dichos riesgos y el contrato de seguro pertinente entramos a analizar a continuación y conforme al Reglamento 2027/97 y al Convenio de Montreal de 1999 para que las compañías aéreas puedan operar es obligatoria la constitución de un seguro que cubra las responsabilidades del transportista (con sus límites) por los daños materiales, personales, contractuales y extracontractuales, lo que se ha convertido en requisito sine quantum para poder operar en la UE y lo será en los Estados Parte cuando entre en vigor el Convenio de Montreal de 1999. (Sarmiento, 2008).

El seguro que es obligatorio, establecido así por ministerio de la ley -como es obvio- y esta dispone cuáles han de ser los condicionantes que dicha constitución presupone, cuáles los riesgos cubiertos por el contrato de seguro, quiénes serán los sujetos ase-

gurados y cuáles los beneficiarios (dependiendo de la titularidad del bien jurídico asegurado). (Mapelli, 1995).

Así las cosas, el Convenio de Montreal de 1999 también establece, en lo pertinente, lo siguiente:

Artículo 50. Seguro. “Los Estados Parte exigirán a sus transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio. El Estado Parte hacia el cual el transportista explota sus servicios podrá exigirle a este que presente pruebas de que mantiene un seguro adecuado, que cubre su responsabilidad en virtud del presente Convenio”.

Nuevamente el Convenio de Montreal de 1999 se guía por otro gran acierto de los Reglamentos 2027 de 1997 y 2407 de 1992 de la UE, e impone a los transportistas la carga de constituir un seguro que pueda eventualmente cubrir la responsabilidad que se derive de los daños causados conforme lo estipulado por el convenio.

Nótese que en este aspecto la redacción del Artículo 50 no otorga a los Estado Parte la opción de pedir o no, al transportista aéreo, de su nacionalidad, la constitución de las pólizas pertinentes a fin de cubrir eventualmente la responsabilidad del transportista conforme al convenio, esto es, los Estados Parte siempre deberán exigir la constitución de esos contratos de seguro de responsabilidad -presupuesto de obligatoriedad-; sin embargo, sí se les otorga la capacidad para determinar la cuantía de los contratos de seguros, según los supuestos fácticos y los “límites de responsabilidad absoluta” (si cabe decirlo de esta forma). Así pues, es obligación del Estado Parte cuya bandera ostenta el transportista la exigencia de los contratos de seguro y su contenido.

Por otro lado, para los Estados Parte, ajenos a la bandera del transportista, simplemente “podrán” exigir la prueba de la constitución de dichos contratos a fin de conceder la explotación de las rutas del respectivo Estado.

Montos de los Seguros

Si bien es cierto que el Artículo citado no contempla cuál ha de ser el monto exacto de los contratos de seguro, como sí ocurre, por obvias razones, con lo que respecta a la responsabilidad del transportista, es claro, con base en la lectura de la norma, que el contrato de seguro deberá cubrir, como mínimo, el equivalente a 100.000 DEG (Derechos Especiales de Giro definidos por el Fondo Monetario Internacional), por pasajero y lo propio por kilo de carga.

Sin embargo, toda vez que podría haber una responsabilidad civil, de régimen subjetivo, superior a dichos 100.000 DEG -segundo estrato-, cada Estado Parte, a través de la autoridad administrativa competente y con base en la experiencia precedente y en la costumbre mercantil y contractual, deberá imponer los montos de los contratos de seguro que cubran los primeros 100.000 y las sumas que potencialmente los sobrepasen. (Morillas, 1998).

De igual manera, otro Estado Parte, en el que pretenda operar una aerolínea que ha constituido sus seguros conforme a lo dispuesto por el Estado Parte de su nacionalidad, podrá exigir que dicho contrato de seguro se aumente cuando considere que el monto impuesto es inferior al cubierto del riesgo potencial, con base en los criterios de lógica común.

Naturaleza del Contrato de Seguro

Algunos tratadistas se han preocupado por estudiar cuál es la naturaleza jurídica de estos tipos de contratos de seguro (sin son seguros de daños -materiales- o meramente personales -lesiones corporales y muerte-), en nuestro sentir, la redacción del Artículo 50 es muy clara, esto es, se trata de un seguro de responsabilidad civil, con cobertura de daños preestablecida y esbozada por el mismo Convenio de Montreal de 1999, cuyo objeto primordial y razón de ser es cubrir la responsabilidad del transportista aéreo conforme a las normas del convenio; así pues, lo que se busca es el traslado de la responsabilidad del

transportista a la Compañía Aseguradora a través de la constitución de dicha póliza, a fin de que mediante esta, la compañía aseguradora se comprometa a resarcir o cubrir la indemnización de los daños.

Conforme a lo anterior, si lo que traslada el seguro aeronáutico así constituido es la responsabilidad de indemnizar los daños que de cualquier índole pueden sufrir los beneficiarios del seguro -ya sean personales, ya materiales-, luego podría llegar a sostenerse que lo establecido por el Convenio es un Seguro de Responsabilidad Civil, que en últimas, y con base en el cubrimiento de la póliza y de los bienes jurídicos cubiertos por la misma es un seguro de daños. (Areal, 1997).

El sentido del seguro de responsabilidad, tiene dos extremos: por un lado, es la certeza frente al resarcimiento de los daños causados a los pasajeros, a la carga o a terceros; por el otro, es la preservación del patrimonio -prenda general de acreedores- del obligado a resarcir e indemnizar los daños causados con ocasión de un siniestro, de esta forma se ha pretendido evitar aquel supuesto fáctico que tanto ha preocupado a los especialistas en derecho aeronáutico y es evitar la casi segura quiebra a la cual se verían avocadas las compañías aéreas frente a la perpetración de un siniestro.

El Contrato de Seguro de Responsabilidad Civil de que trata el Artículo 50 del Convenio, podrá cumplirse a través de una o varias figuras contractuales muy comunes en el ámbito del Derecho y contratación de seguros, las cuales explicaremos sucintamente a continuación.

Otras figuras contractuales: El Coaseguro

El Coaseguro, como ya se mencionó es una alternativa económica para asumir de manera solvente un riesgo cuantioso y cuyo objetivo es distribuir, entre varias compañías especializadas, previo acuerdo entre las mismas, y con base en sus propios cálculos actuariales distribuir el riesgo entre los coaseguradores, es una sociedad de mutua conveniencia, por decirlo de alguna manera.

El Coaseguro es un contrato de seguro (bilateral, consensual, aleatorio, de resultado, entre otros) mediante el cual varios aseguradores (constituidos conforme a las normas estatales proferidas para el efecto y contando con los permisos administrativos necesarios) acuerdan asumir un riesgo de aquellos denominados "grandes", así conforman la parte aseguradora, asumiendo cada uno su parte del riesgo (la cual es proporcional y depende de la cuota o parte de la prima que haya cobrado o que le corresponda) y la otra parte, será el tomador del seguro y quien traslada a aquellos el riesgo.

El *modus operandi* de la constitución de este tipo de contrato es el siguiente: el tomador se dirige o solicita la constitución del contrato a uno de los aseguradores, quien para tales efectos se denomina la abridora, esta es la llamada a realizar el "cuadro de coaseguro", el cual hará parte del contrato a suscribir, y además, es la que emite la póliza, la cual puede ser suscrita tanto por el tomador y la abridora como por el tomador y los demás aseguradores. La póliza, además de tener incluido como particularidad el cuadro de seguro, también deberá contar con la Cláusula de Coaseguro y con los porcentajes asumidos por cada uno de los intervinientes, lo cual no obsta para que estos no suscriban la póliza sino que extiendan un documento privado entre los aseguradores.

La relación directa, aun cuando hayan varias personas jurídicas conformando la parte aseguradora, es con la compañía denominada abridora, con esta se tiene la comunicación, a ella se paga la prima y distribuye entre los demás aseguradores la parte correspondiente; recibe la presentación de las posibles reclamaciones, es esta la llamada a realizar oposiciones, a efectuar pagos y desembolsos a cobrar a las demás aseguradoras, entre otros.

El Coaseguro es una figura contractual muy antigua, muestra de ello es la Asociación de Aseguradores de Londres; también se dice que es una bolsa de seguros, donde actúan sólo aquellos aseguradores asociados o admitidos o inscritos por decirlo de alguna forma, conocida como "Lloyd's de Londres", con una experiencia de más de trescientos años, considerada la pionera de los contratos de Coaseguro.

Lloyd's de Londres

El *modus operandi* de la LLOYD's es bastante peculiar; como veremos, ha conservado las formas que antiguamente le han aportado buenas experiencias, las cuales se iniciaron en 1710 en los puertos de Londres, cuando la actividad portuaria era el medio de transporte más sofisticado y peligroso. Nació en un café, del cual conserva su nombre, donde los aseguradores que esperaban sus diferentes barcos y clientes, tenían un contexto adecuado para asociarse y lograr entre ellos reunir el dinero suficiente para el cubrimiento total de un solo riesgo.

Desde 1993 la LLOYD's de Londres admite la intervención de aseguradores constituidos como personas jurídicas; sin embargo, los contratos continúan, como desde entonces, constituyéndose a través de la figura del Coaseguro.

Los Coaseguradores solo deben estar inscritos y son denominados "Names", ellos asumen parte de un riesgo, reciben parte de la prima del riesgo asegurado y su responsabilidad es indivisible y no cabe la figura de la solidaridad; son los miembros quienes asumen el contrato y parte del riesgo, y no es la LLOYD's la llamada a tal asunción.

En el Lloyd's intervienen los aseguradores profesionales (hasta 1.993 personas naturales con responsabilidad ilimitada; desde 1994 se admitieron las personas jurídicas especializadas en esta actividad y con el mismo tipo de responsabilidad respecto a las obligaciones contraídas, luego se logró la limitación de la responsabilidad a través de sociedades) y admitidos por la legislación del respectivo Estado; estos names son profesionales que participan directamente en los contratos o son names externos y cuya función es meramente de inversión y los names profesionales son los llamados a convertir su inversión en productiva en la constitución de Coaseguros.

El Lloyd's adicionalmente, ha incursionado en el ámbito del reaseguro de sus propios coaseguros. El *modus operandi* de la colocación del riesgo en la actualidad consiste en la sala de suscripción, a manera de bolsa de valores, se agrupan mediante sindicatos y ramos (de actividades aseguradoras), hay un mecanismo de colocación del riesgo pues

solo pueden estar presentes los aseguradores y sindicatos y los nombres intermediarios que representan a quien pretende tomar el seguro (corredor) y se ofrece a tantos sindicatos (que agrupan a los nombres) cuantos será necesarios para cubrir la totalidad del riesgo. A través de bróker o corredor se constituye la póliza que se efectúa en nombre de todos los aseguradores. Los nombres de Lloyd's incursionan en la actividad aseguradora, coaseguradora y reaseguradora aeronáutica a través de dos asociaciones Aviation Insurance Offices Association (AIOA), y de la Lloyd's Aviation Underwrites Association (LAUA).

Pools de aseguradores

Esta figura, a diferencia de la anterior, no es una asociación legalmente conformada sino un consorcio, una agrupación con un interés económico común y que se unen para ese puntual efecto, en el cual varios aseguradores cubren un solo riesgo pero suscribiendo tantas pólizas cuantas partículas del átomo del riesgo se tengan; esto es, de igual manera entre varios aseguradores se distribuyen un solo riesgo, cada uno de los cuales recibe una prima proporcional al riesgo asumido y cada cual expide una póliza individual de seguro.

Los pools pueden constituirse tanto para realizar contratos de Coaseguro como de Reaseguro, lo cual en últimas depende del tomador del contrato.

En este caso cada uno de los aseguradores tienen una relación directa con el tomador, expide el documento, recibe la prima debida, recibe las reclamaciones, las objeta y paga los que corresponda.

El Reaseguro

Este tipo de contrato es aquel realizado entre un asegurador directo -tomador- que a su vez necesita trasladar el potencial riesgo, de manera total o parcial, que ha asumido mediante un contrato de seguro o coaseguro, en este caso el asegurador será otra compañía del ramo y se denomina Reasegurador.

Es contrato bilateral, oneroso, consensual, aleatorio, único y de ejecución continuada, sin alagmático perfecto, de daños y alguna parte de la doctrina sostiene que es un seguro de responsabilidad civil contractual que protege el patrimonio de las compañías aseguradoras.

El riesgo afecta el patrimonio de la aseguradora, pero el llamado a indemnizar es el reasegurador en quien recae tal obligación con respecto a la aseguradora, con quien tiene trato directo pues jamás tiene relación con el tomador primero del seguro quien en últimas es el sujeto civilmente responsable -cuya fuente de obligación es el daño causado en la vida o bienes de los asegurados, personas diferentes del tomador, lo cual se predica de casi todas las clases de seguro aeronáutico a excepción del seguro de casco- en virtud de la ejecución de una actividad considerada como peligrosa (en nuestro caso, el porteador aéreo), quien a su vez traslada a la aseguradora la obligación de asegurar y esta lo hace asimismo a la parte denominada Reasegurador.

El Reaseguro tiene vigencia tanto dentro de la regulación de contratos de seguro internacional, esto es, Convenio de Roma de 1980, como de la Legislación Española. Este Convenio de Roma excluye la aplicación del mismo a los Contratos de Seguro que deban surtir efectos dentro del ámbito de la UE; sin embargo, su aplicación si es predicable de los contratos de reaseguro, pues dicho convenio manifiesta que la ley aplicable será la de aquel país con el cual el contrato tenga más puntos en común, esto es en principio, el Estado donde se efectiviza el riesgo.

Lo anterior, es lo que comúnmente denominamos la Lexmercatoria, pues debe tenerse en cuenta que la Autonomía de la Voluntad de las partes es la prevalente para estos efectos, por eso siempre es recomendable que las partes determinen en el cuerpo contractual cuál ha de ser la legislación aplicable y el tribunal competente y si el arbitraje es procedente, pues de lo contrario se recurrirá a las normas supletorias mencionadas, las cuales nos remiten al Estado donde se ha producido el riesgo o al de residencia del asegurador.

Lo anterior pareciera ser injusto, conforme a la solvente opinión de algunos doctrinantes, dejar por puertas la residencia del reasegurador, pues si bien la residencia del asegurado prevalece, para tales efectos, con respecto a la del asegurador es con base en la protección de los consumidores, mientras que ante un contrato de coaseguro o reaseguro nos encontramos ante un contrato celebrado entre profesionales concededores del gremio, del ser y deber ser de la actividad y que por tanto actúan en igualdad de condiciones.

Clases de contratos de Reaseguro

Este contrato podrá ser singular o facultativo puro, cuyo objeto es el mismo que se ha convenido en un contrato de seguro ya constituido o por constituir y cuyo objeto son grandes riesgos, y el reaseguro por tratado, cuyo objeto es la totalidad de seguros de una compañía aseguradora o el conjunto de seguros de un ramo; en nuestro caso es muy utilizado para efectos de reasegurar el conjunto de seguros constituidos con ocasión de la actividad aeronáutica, la cual se vale constantemente de estos contratos por estar dentro de aquellas que se reputan actividades de grandes riesgos.

En términos generales, el reaseguro se encuentra presente en casi todos los contratos de seguros aeronáuticos, las aseguradoras se reaseguran con otras con primas elevadas y estas, a su vez, pueden utilizar la misma figura con respecto a otras aseguradoras o a la misma para cada contrato de seguro.

Contrato de Seguro Aeronáutico

Con base en los objetivos generales y específicos propuestos, se ha elegido como método de Investigación, propia de derecho comparado, esto es, comparativa exploratoria descriptiva; de tal suerte que se ofrece al lector unos conceptos básicos del Contrato de Seguro en la Actividad Aeronáutica, a nivel internacional, haciendo una breve comparación con algunos ordenamientos nacionales y con el tratamiento que históricamente se ha otorgado Convencional y legalmente a esta figura, sin que ello implique un estudio de Derecho Comparado.

Metodología aplicada al desarrollo del tema

La Metodología puntal dentro del presente artículo con enfoque investigativo, ha tenido las técnicas propias para el caso, con enfoque mixto, cualitativo, cuantitativo y participativo, además de las técnicas para el estudio descriptivo y de derecho comparado son las siguientes especificaciones teóricas:

- a. Identificación de la literatura general y especializada en materia de Derecho Aeronáutico, Derecho de Seguros, Jurisprudencia, tanto a nivel nacional como internacional. Identificación y selección de la misma y archivo para su fácil consulta y acceso. (Monroy, 1995).
- b. Entrevistas: Entrevistas con autoridades y entidades aseguradoras.
- c. Generación de documento que identificara el aspecto problemático, su tratamiento legal y las propuestas posibles para su mejora o solución, según el caso.

Así las cosas, con esta metodología implementada en este artículo, se ha podido establecer claramente su marco teórico y uno de hecho, lo cual permite buscar la conciliación científica de ambos para generar más y mejores soluciones teórico-prácticas, en las cuales la población se vea beneficiada en su condición de vida con el apoyo de instituciones y la colaboración de personas que ejerzan esta actividad.

Conclusiones

En conclusión, podríamos sostener que el Contrato de Seguro de la Actividad Aeronáutica es aquel mediante el cual se cubren posibles daños causados con ocasión de los siniestros presentados en la actividad aeronáutica, que pueden tener lugar u ocurrencia en el aire, tierra o agua, y mediante los cuales se le causa un daño a las mercancías y/o pasajeros transportados, personal de abordaje, a la aeronave y a terceros, considerados como personas físicas o en su

patrimonio, durante la actividad o con ocasión de esta. Estos son los riesgos que se trasladan en términos generales a las compañías aseguradoras nacionales o internacionales y cuya indemnización es debida por la aseguradora.

- El Convenio de Montreal unificó las reglas del Transporte Aéreo Internacional, pero lo más destacable es que actualizó las normas de la actividad, incluyendo el Seguro Aeronáutico, sus límites y su obligatoriedad y las consecuencias de dicha omisión.
- Es de suma importancia que el Convenio haya condicionado la licencia de operaciones y funcionamiento de las compañías aéreas a que estas hayan suscrito un seguro obligatorio en los términos de Instrumento Internacional, tantas veces detallado, de tal suerte que para todas las compañías es una fórmula de protección y aún más cubrirá a todos sus usuarios en los términos exigidos convencionalmente; ello redundará en buscar un trato igualitario a todos los usuarios, siempre que dichas compañías tengan la bandera de los Estados Parte del Convenio. Esto no es otra cosa que ofrecer igualdad y seguridad jurídica.
- Las Empresas Aseguradoras, como ha quedado establecido, se cobijan de la Responsabilidad Civil de doble estrato, esta es una creación de la Legislación Comunitaria Europea, recogida y actualizada por el Convenio de Montreal de 1999.
- Es oportuno señalar que el tratamiento de doble estrato indicada a lo largo de este artículo y detallada en el literal anterior es obsoleta, teniendo en cuenta la técnica legislativa utilizada en la Responsabilidad Civil para actividades riesgosas lucrativas, amén de los grandes avances tecnológicos de la actividad aérea, por lo cual es recomendable que ese doble estrato (responsabilidad objetiva y absoluta hasta 100.000 (DEG) e ilimitada desde tal cifra, debe ser revisada, dejándose una responsabilidad única y absoluta, independientemente de cualquier tratamiento discriminatorio, así sea positivo, ya sea para usuarios o aerolíneas.

Referencias

- Alarcón, F. (1983). *Responsabilidad Civil de Productos*. Madrid: Ed. Tecnos, p. 99.
- Areal Ludeña, S. (1997). *La Responsabilidad del fabricante de aeronaves en los Estados Unidos*. Estudio de Derecho Internacional Privado. Madrid: Ed. Dickinson. 487 p.
- Bonet Correa, J. (1963). La responsabilidad en el Derecho Aéreo. Madrid: *Consejo Superior de Investigaciones Científicas*, Junta de Estudios Económicos, Jurídicos y Sociales.
- Calvo Caravaca, A. (1986). Las Fuentes del Derecho Internacional Privado. En: *Revista General de Derecho*. XLII.
- Diez-Picazo, L. (2000). *Derecho de Daños*. Madrid, España.
- Mapelli López, E. (1997). *Régimen Jurídico del Transporte*. Ministerio de Justicia. Mostoles (Madrid): Gráficas Arias Montano, S.A., 491p. España.
- Morillas Jarillo, M. J. (1998). *Seguros y Responsabilidad Civil en la Navegación Aérea*. Estudios de Derecho Mercantil. Homenaje al profesor Justino Duque (1497-1522). Valladolid. España.
- Monroy Cabra, Marcos Gerardo. (1995). *Tratado de Derecho Internacional Privado*. Santa Fe de Bogotá: Editorial Temis, cuarta edición, Colombia.
- Sarmiento García, M. G. (1994). Régimen Jurídico Nacional e Internacional del Contrato de Transporte Aéreo. En: Colombia, *Externado Revista Jurídica* ISSN: 0211-4055, Bogotá: Ed: Universidad Externado de Colombia.
- Tapia Salinas, L. (1978). Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio. *Colección de Estudios Jurídicos, Tomo I*, p.523. Madrid, España.
- Tapia Salinas, L. (1993). *Derecho Aeronáutico*. Barcelona: Ed. Bolchs.
- Uria, R. (1976). *Derecho Mercantil*. Seguros. Madrid: Imprenta Aguirre.