

LA RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO AÉREO POR CAUSA DE ACCIDENTE

Nota: A veces bastará la culpa leve para poder pedirle al culpable que cubra los daños y a veces habrá que demostrar que la causa es grave.

APROXIMACIÓN HISTÓRICA Y PERSPECTIVAS LEGISLATIVAS EN LA UE Y EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL

El Convenio de Varsovia (1929) es el primero de los grandes convenios conocidos del transporte aéreo. La LNA (1960) se basa en el Convenio de Varsovia, coincidiendo en gran parte su texto original (en los aspectos de derecho privado). El Convenio de Varsovia permitió acercar las normas de distintos países, en este caso sobre la **responsabilidad por accidente**.

La responsabilidad por accidente habla sobre todo de responsabilidad contractual, durante la ejecución del contrato hay daños a una de las partes que han firmado el contrato. Pero estos daños son grandes y esto les hace especiales frente al resto de daños. Son imprevisibles y son pocos habituales.

El riesgo al principio de la navegación aérea era muy grande y ha ido disminuyendo. Pero parece que, con las amenazas terroristas, estos riesgos están volviendo a aumentar

Tiene una regulación especial

- Historia de la responsabilidad del transportista aéreo durante el siglo XX:
 - **Convenio Internacional de Varsovia de 12 de octubre de 1929.** Permite a los empresarios desarrollar su actividad empresarial. Aporta unas normas comunes a todos los países firmantes (origen y destino en países miembros) reconociendo por primera vez la responsabilidad del empresario aéreo. Al mismo tiempo, limitaba su responsabilidad. Este convenio NO regula todos los aspectos del contrato de transporte, ya que su finalidad era fomentar que el transporte aéreo se desarrollara dando unas pautas mínimas comunes en lo relacionado con la responsabilidad, de este modo ayudó a homogeneizar las legislaciones sobre transporte aéreo. Pero además, velaba por las compañías aéreas, ya que estableció un límite a la responsabilidad del empresario aéreo.

Pautas comunes: responde por los daños que pueda provocar el transporte.

Concretamente, en el **Art 20** se establecía que los empresarios solo iban a responder por accidente hasta la cantidad de 125.000 francos Poincaré que se regía según el oro. Si estos conseguían probar que habían sido todo lo diligentes posibles, no tenían que responder ante ningún accidente.” Para hacer esto el transportista debía incluir en el billete que ese transporte aéreo se realizaba bajo el convenio de Varsovia, si no se ponía esta información no podía beneficiarse del límite establecido en el convenio.

España lo firmó en el 1930, y lo sacó en la Gaceta de Madrid en 1931. (Derecho propio desde 1931). Ese convenio, sufrió muchas modificaciones, y concretamente, en 1955 se da el Protocolo de la Haya. Fue utilizado por España en 1960 para la redacción de la LNA.

- **Protocolo de la Haya de 28 de septiembre de 1955.** Es en sí mismo otro convenio internacional. Se sube a 250000 francos Poincaré. España lo firmo en 1965 y lo publicó en el 1973. En 1975 la medida se cambió por el convenio de Montreal de 1975 de francos Poincaré a DEG y concretamente a 100.000 de la nueva medida. EE.UU denunció el Convenio de Varsovia en 1965 y también el de la Haya. A cambio, lo intentó sustituir al año siguiente (1966) entre la CAB, IATA y las líneas aéreas

extranjeras que operaban en EE.UU. De este modo EEUU impuso a todas las compañías aéreas la firma de este convenio privado y con esto EEUU volvió a entrar en la Haya y Varsovia.

Lo hizo porque quería elevar la responsabilidad por accidente en 100.000 \$ y en general quería que las líneas aéreas internacionales admitieran una mayor responsabilidad por accidente y que renunciaran al art 20 de Varsovia que decía el transportista no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño. Ese rechazo de sistema normativo tuvo un efecto dominó, porque Varsovia empieza a perder valor.

- **Ruptura del convenio y pactos privados.** Crisis con las aerolíneas y se convocó para cambiar el Convenio de Varsovia por otro nuevo.
- **Legislación comunitaria: Reglamento 2027/97** y su modificación **889/2002**. Este Reglamento obligó a todos los países miembro de la Unión Europea y hubo una contradicción con los convenios internacionales que la IATA denunció.

Es el que hemos usado en transporte de mercancías. Entra en vigor en mayo de 2002. Aplica Montreal para los países europeos. **No permite a las aerolíneas europeas poder librarse de la responsabilidad de accidentes por la culpa.**

Para intentar callar la crisis provocada por las aerolíneas, la UE decidió hacer el Reglamento 2027/97 y su modificación 889/2002. Es el que hemos usado en transporte de mercancías. Entra en vigor en mayo de 2002, modificándolo para adecuarlo al Convenio de Montreal.

Empieza a aplicar el Convenio de Montreal en el que no se permite a las aerolíneas librarse de la responsabilidad de accidentes por la culpa.

Hubo muchos intentos judiciales de tumbar el reglamento, como por ejemplo Reino Unido dictó la ley para rebatirlo y la IATA impugno la ley británica diciendo que la ley no se podría aplicar porque las aerolíneas inglesas no podían afrontarlo.

Reino Unido suspendió la aplicación de los artículos más conflictivos: pago de anticipos, obligaciones de información y la responsabilidad ilimitada.

Entre 2002 y 2003 se crea un vacío que se seguía manteniendo el convenio de Varsovia.

- **Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999.** Es el sucesor de Varsovia con límites de responsabilidad mayores y novedosos. Entró en vigor en el 2003. Desde que la OACI se empezó a reunir 96, luego el 99 y entra en vigor en el 2003. Necesitaba 30 ratificaciones y entraba en vigor a los 60 días.

REGULACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS

- Definición de accidente (texto del equipaje)

Se plantea cual es el ámbito temporal que cubre esa responsabilidad del empresario aéreo. Si durante ese tiempo se produce un accidente, conforme a las normas que veremos. Si no ocurre en ese espacio temporal no responde o no lo hace con las normas que veremos.

Se ha atendido a los tratados internacionales. Tanto el ART 17 de Varsovia y Montreal se cubren los daños producidos en el vuelo, en el embarque y en el desembarque. El problema es interpretar cuando empieza el embarque y cuando el desembarque. También se regula en el artículo 115 de la LNA. (Ejemplo Sentencia Moodle 10282).

Nosotros tenemos que mantener una postura un poco restrictiva, daños ocasionados por el transporte, por tanto, el embarque tiene que relacionarse con ese transporte.

Las tendencias jurisprudenciales suelen proteger a los pasajeros porque se sitúa en una consideración “expos”. Todos los juicios “expos” son arbitrarios. Son juicios a priori (ponernos en la piel del legislador y pensar que se hubiera imaginado esta situación, ¿la hubiera incluido como responsabilidad? Suelen incluir los accidentes **dentro del aeropuerto** que se relacionan con el embarque o desembarque y durante el vuelo.

- **Ámbito de aplicación.**
 - Reglamento UE 2027/1999 conforme la nueva modificación del Reglamento 889/2002.
 - LNA Art. 116 y 117.
 - Para los transportes internacionales no comunitarios: Montreal de 1999. Si en algún caso se aplicase Varsovia (Por ejemplo, para países que no hayan firmado Montreal), sería más restrictivo que Montreal.

Responsabilidad contractual del transportista aéreo derivadas de accidentes frente a los pasajeros y sus bienes

- **Ámbito espacial de la responsabilidad por daños**

La responsabilidad del empresario por daños incluye el vuelo, el embarque y desembarque. La noción de daños incluye no solo los grandes accidentes aéreos sino los pequeños daños personales durante el transcurso del mismos.

- **Art. 1 del Reglamento 2027/1999** conforme la nueva modificación del Rgto 889/2002.
- **Art. 17 Montreal:** se cubren daños producidos en el vuelo, embarque y desembarque o durante las operaciones de despegue y aterrizaje.
- **Art. 115 LNA:** daños que se suceden por acción de la aeronave o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.
- **LNA ART 116 y 117.** Solo se utiliza en el transporte interno, pero se ve superado por los reglamentos europeos. Es interesante cuando incorpora medidas adicionales a los reglamentos.

¿Cuándo empieza el embarque y desembarque? en las escaleras del avión, en la puerta de embarque, al entrar en el avión...etc. La respuesta más común es el momento en el que los daños puedan ser imputables por el propio transporte. La interpretación genérica protege al consumidor. Los tribunales españoles interpretan esto de forma muy amplia. El embarque se relaciona con el transporte directamente: cuando el transportista avise que el embarque comienza.

En un caso, una pareja tuvo un accidente en la cinta transportadora mientras se dirigía al avión entre un vuelo y otro (teniéndola que operar en Tokio). En la sentencia (STS 10282), la responsabilidad por accidente es objetiva. Hay una

interpretación más amplia. La legislación aplicable presumía que los empleados actuaban en el ejercicio de sus funciones.

En esta sentencia, hay un párrafo que habla de porque la responsabilidad del empresario aéreo es especial. La responsabilidad por accidente es objetiva. Primeramente, hay que demostrarlo en daño. Los daños, normalmente, son muerte, lesiones y daños materiales (mercancías, equipajes...) También tenemos que demostrar que la conducta que ha producir los daños es del empresario aéreo o de sus empleados. La legislación aplicable presume que los empleados actuaban en el ejercicio de sus funciones.

El tercer elemento, que es una razón para exigir la responsabilidad es lo que cualifica la responsabilidad del empresario aéreo en un accidente. Es lo que varía frente a otros ámbitos de aplicación. La responsabilidad del empresario es objetiva.

SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN DOS FASES

Al ser objetiva, el empresario responde siempre, sea culpa del empresario o no. Pero se han de ver dos tramos de responsabilidad:

- **1ª FASE:**
 - Se marca un límite cuantitativo. Hasta el límite X es responsabilidad objetiva, y solo tienes que probar los daños y que los haya hecho el empresario. Es una responsabilidad por el riesgo de la actividad. No va a poder exonerarse aun probando la diligencia. Esto difiere con el Convenio de Varsovia. También por caso fortuito (se coló un terrorista en el avión). No puede alegarse falta de negligencia. El ART 20 del Convenio de Montreal, se puede exonerar si la culpa es del pasajero (se puede exonerar de manera parcial o total). Esto lo tiene que probar. Esto, no estaba en el reglamento europeo 2027/1997. La culpa, en ese reglamento, solo se consideraba en el segundo tramo que veremos. Después de la redacción del 2002, se quitaron varios artículos del 2027 y se incorporó un artículo 3 que dijo que se remitían al Convenio de Montreal. En Montreal el empresario responde a no ser que sea culpa del pasajero o de un tercero.
 - El empresario responde siempre. No hay que probar que tuvo culpa, automáticamente deberá resarcir los daños producidos, con independencia de la causa del accidente. Este tramo se refiere a muertes y lesiones corporales, pequeñas o grandes y tiene límites de acuerdo con la gravedad de la situación.
 - Responsabilidad por riesgos (STS 10282).
 - No importa la causa o negligencia del empresario. El pasajero debe probar que existieron daños y también que esos daños se pueden atribuir al transporte.
 - Responde por caso fortuito. No se le puede exonerar con ninguna prueba.
 - Cabe probar la culpa del pasajero en la UE (Art. 20 Convenio Montreal). Se puede exonerar si la culpa, total o parcial es del pasajero (se puede exonerar de manera parcial o total). Esto lo tiene que probar. Que no puedan probarlo no quiere decir que el pasajero no tenga que probar nada, si no al revés, tiene que probar que han surgido daños.

Tiene que probar el daño (Ej. abrió el compartimento de la maleta y se le cayó encima cuando le dijeron que no debía.)

“Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante y cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este, el transportista quedará igualmente exonerado en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él.”

En Varsovia el empresario se puede liberar diciendo que no fue culpa suya, y el Montreal en principio en este tramo el transportista no se puede liberar diciendo que actuó bien. Sin embargo, ahora, sí que probando la culpa del pasajero.

- **2º FASE.**

- Respecto al exceso de daño de esos límites (por muertes o lesiones). Una muerte son 100.000 DEG. Si se dice que la responsabilidad es de 150.000, el empresario solo paga 100.000 (si puede probar su diligencia, si no lo paga entero). De ahí que pueda reducir su responsabilidad probando que fue diligente, que tanto la compañía como sus agentes hicieron todas las medidas necesarias para evitar el perjuicio o que les fue imposible hacerlos. En el supuesto de muerte o lesiones corporales, responsabilidad cuasi objetiva del empresario que podrá eximirse a partir del límite máximo de la responsabilidad objetiva del transportista en función de la naturaleza de los daños.
- En principio, el empresario responde, pero se puede eximir su responsabilidad si prueba ciertas cosas.
 - El empresario podrá eximirse a partir del límite máximo de responder por exceso.
 - Además, del supuesto de culpa del pasajero, también cuando pruebe su falta de diligencia o que el daño se debe en exclusiva a la negligencia/acción/omisión indebida de un tercero.
 - Si el empresario declara culpa del pasajero o de un tercero puede eximirse de su responsabilidad, incluso si prueba que el accidente se produjo sin que el empresario o sus empleados actuaran negligentemente (debe probarlo).
 - ¿Un pasajero podrá reclamar indemnización por encima del límite máximo? Sí siempre que el propio empresario no pueda excluir su culpa o negligencia. Una muerte son 100.000 DEG. Si se dice que la responsabilidad es de 150.000, el empresario solo paga 100.000 (si puede probar su diligencia, si no lo paga entero).
 - En el supuesto de muerte o lesiones corporales, la responsabilidad cuasi objetiva del empresario podrá eximirle a partir del límite máximo de la responsabilidad objetiva del transportista en función de la naturaleza de los daños.

LÍMITE DE LOS DAÑOS

- **Muerte del pasajero**

- 100.000 DEG (Derechos Especiales de Giro) y por encima si la compañía no demuestra la ausencia de su propia diligencia. En Montreal se puede probar la culpa de un 3º de forma exclusiva (**Art 21.2 Montreal**), es decir que el accidente es debidamente total de un tercero. Además de la exoneración por culpa del pasajero (Art 20) Montreal. **Todo daño por muerte es indemnizable.** Si la muerte de valora en 150.000, hay que indemnizar 150.000 y los 50.000 de exceso solo se dejarán de pagar en caso de que el empresario puede probar su **falta de negligencia**.

- **Lesiones corporales**

- La UE solo distingue la muerte de las lesiones personales, para el pago total o parcial. Siguiendo el **Art. 117 LNA:**
 - 100.000 DEG si hay incapacidad total permanente
 - 58.000 DEG si hay incapacidad parcial permanente
 - 29.000 DEG si la incapacidad parcial es temporal.

- **Equipaje facturado y de mano y mercancías**

- Hay una responsabilidad objetiva, pero se establece un límite de 1.000 DEG por equipaje facturado, salvo que haya una declaración de valor, en ese caso el daño limite será mayor.
- En el art. 19 del Convenio de Montreal, el retraso permite exonerarse. El Art. 19 de Montreal dice que por retraso del equipaje de mano o facturado son hasta 1.000 DEG pero dice: el transportista se puede librar si prueba que él o sus dependientes adoptaron todas las medidas que le fueron posibles para evitar el daño. Por tanto, responde salvo que muestre diligencia.
- En el transporte nacional el límite es de 500 DEG por equipaje facturado.

- **Equipaje de mano**

- Hay una responsabilidad por culpa
- En el transporte del equipaje de mano, en el reglamento y en el convenio de Montreal solo se da si se demuestra que había equipaje de mano, y se demuestra la culpa del empresario aéreo, es decir, que va por derecho común. Aquí, también debería responder el empresario aéreo por su negligencia.
- En la LNA dice que se dan 500 DEG por equipajes facturados o de mano. Esto es diferente a lo que dice el reglamento. Pero la técnica que utiliza la LNA es deficiente.

- **Retraso de equipaje:**

- Art. 19 el transportista responde hasta 1.000 DEG por el retraso de equipaje de mano o facturado salvo que pueda demostrar la diligencia. Se responderá por retraso hasta el valor del transporte del equipaje.

NOTA: Art. 19 Montreal El transportista solo responde por retraso hasta 1000 DEG pero podrá liberarse de todo demostrando que el y sus dependientes y agente pusieron todas las medidas que eran razonales para evitar el daño o que les fue imposible ponerlas.

Art. 22 Montreal: Para el retraso de pasajeros el transportista responderá solo si se prueba el daño del retraso y el que alega prueba que el transportista fue negligente porque no tomase todas las medidas razonales para evitar el daño o le fue imposible probar la diligencia. Responderá con un límite de hasta 4.150 DEG en caso de que el pasajero demuestre que el transportista actuó con negligencia

En todo caso para la destrucción, pérdida o avería (daños) en el equipaje **facturado o de mano**, la reclamación deberá ser:

- Por escrito
- Cuanto antes, denuncia rápida
- En un plazo de 7 días en caso de daños al equipaje facturado.
- En un plazo de 21 días para retraso del equipaje. La pérdida puede equipararse al retraso. Si el transportista reconoce que el equipaje se ha perdido, el plazo de tiempo para realizar la denuncia por escrito empieza en el momento en el que el transportista reconoce la pérdida. En caso de que el transportista no reconozca la pérdida, el plazo de 21 días comienza desde el momento en que el equipaje debiera habido llegar.
- Para transportes nacionales: 10 días.
- Si no se reclama en estos plazos de tiempo se pierde todo derecho de reclamación.

Apreciaciones

- El reglamento comunitario obliga a dar los anticipos lo más rápidamente posible (15 días) necesarios a los afectados desde el día en que se identifique al beneficiario. Ese anticipo no puede ser inferior a 16.000 DEG en caso de muerte. No equivale a que la compañía reconozca su responsabilidad, solo cumple una obligación del reglamento. Por ejemplo: en el caso de que hay culpa del pasajero, sabemos que la culpa de la compañía se puede reducir.
- Se recomiendan los anticipos, pero no son obligatorios en convenio de Montreal.
- Estos límites, en el caso de los daños **materiales**, se levantan si se puede demostrar dolo o culpa grave del transportista o sus empleados. (Art. 121 LNA).
- Las lesiones o la muerte (daños personales propiamente dichos) se indemnizan por completo. Aunque en la segunda tanda el transportista podría probar su diligencia para reducirse.
- En daños materiales solo se responde hasta los límites establecidos (1000 DEG en caso internacional y 500 para nacionales) salvo que se demuestre daño o dolo grave (temerario) donde sí podrán exceder los límites.
- El dolo es una acción temeraria en la que además eres consciente del riesgo y el peligro de la acción.
- Aceptar la LNA no impide que si pruebas que hay daños vayas al tribunal a reclamar por otros daños que no se recojan en la LNA, en tal caso reclamarás en el tribunal por Leyes de Derecho Común.

Nota: los daños por muerte o lesión se indemnizan por completo, y el máximo no es 100.000, si no que a partir de los 100.000 DEG el transportista puede probar su diligencia o la negligencia de un tercero.

Pregunta de examen: Límite de los daños, ¿Qué ocurre con los retrasos en el equipaje facturado?

RECLAMACIONES MAYORES O ADICIONALES. EXAMEN: ARTÍCULO 121 Y 122 LNA

Se aplica cuando no estemos contentos con el dinero que se nos dé. Esto exige un grado de culpa mayor como culpa grave o dolo. Responsabilidad contractual (por culpa del transportista por todos los daños que cause).

Excepción a las normas generales: responsabilidad contractual, al derivar de un contrato existente. **Art 22.5**

Convenio Montreal: no se excluye cualquier otra norma de responsabilidad adicional. Las reclamaciones mayores se aplican cuando se exige un grado de culpa mayor. No habrá límites si se prueba que el transportista ha:

- **ART 121 LNA: culpa grave o dolo.** Tenemos que suponer una conducta temeraria respecto a los que es la navegación aérea. El problema que sucede aquí es que hay que probarlo. La carga de la prueba está en el pasajero o en sus herederos, por tanto, es muy difícil para ese pasajero probarlo. Si el empresario no puede demostrar que hizo todo lo posible para evitar ese mal uso, responderá subsidiariamente, lo cual quiere decir que primero debes dirigirte al que se llevó el avión y después al empresario que se llevó el avión, pero si consigues demostrar que hizo todo lo posible para evitar el uso ilícito, ni siquiera responde subsidiariamente. Es más, si le obligan a responder de forma subsidiaria, también se aplican límites.

En el caso de que el transportista hubiese actuado con dolo o culpa grave, no habrá límite (deberá indemnizar todo el daño).

- **Por acción u omisión del empresario (Art. 22.5 Montreal):** requisitos de negligencia grave. Con intención de causar daño, con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño, por acción u omisión del empresario o empleados en ejercicio de sus funciones. Se ha reducido a daños materiales diferentes a la muerte o daños corporales.

Para superar el límite el que alega debe probar la negligencia grave.

- **Problema:** hay que probarlo. La carga de la prueba está en el pasajero o en sus herederos, por tanto, es muy difícil para ese pasajero probarlo. La carga de la prueba es más complicada de probar en muerte y lesiones que en daños materiales. Reducido a daños materiales diferentes de la muerte o daños corporales (Convenio Montreal Art. 22.5). Se indemnizan por completo salvo que el empresario prueba que actuó diligentemente a partir del segundo tramo. Exigible por derecho nacional ante la jurisdicción territorial española. **Culpas o dolos** como referencia a negligencias que se han cometido y que se deberán probar. Una culpa leve es una simple desviación de un nivel estándar de diligencia. Mientras que el dolo es una conducta consciente, se hace daño a sabiendas. Cuando la culpa es leve existe una mayor posibilidad de asumir responsabilidades porque cualquier desviación pequeña puede ser imputada.

Reducido a daños materiales diferentes de la muerte o daños corporales.

Exigible por derecho nacional ante la jurisdicción territorial española.

- **Art. 122 LNA: Accidente causado por persona que utiliza el avión sin permiso.**
 - El causante tiene que responder ilimitadamente
 - Responsabilidad subsidiaria del explotador si no prueba que hizo todo lo posible para evitarlo.
 - Puede ser un ilícito penal
 - En caso de conflicto con el reglamento, esta norma no se aplicaría (solo en transporte nacional).
- **Art. 123 LNA: colisión de aviones:** si se le puede atribuir la culpa a uno de los aviones, responderá esa empresa. Pero si no se puede atribuir la culpa, se va a responder en proporción al peso de la aeronave al despegue. Es decir, no a partes iguales, salvo que ambos sean iguales. Ejemplo: tu avión pesa un 40% más que el mío, pues pagarás 40%. Esto a la hora de gestionar las indemnizaciones que deberán pagar los aviones. Porque en lo que se refiere al afectado (pasajero) podrá dirigirse a reclamar la indemnización a cualquiera de los dos responsables.

Otras reclamaciones: responsabilidad contractual conforme a las reglas de Derecho privado. Es posible reclamar en los tribunales otras indemnizaciones del incumplimiento del contrato, pero habrá que hacerlas al margen de estos textos, es decir, conforme al derecho privado español.

PLAZOS

- **Transporte interno: art 124 LNA: 6 meses** desde la producción del daño (prescripción).
- **Transporte Internacional y Convenios de Montreal y Varsovia:** 2 años desde que se produjo el daño. Estos dos años son de caducidad, no de prescripción. La caducidad no se puede parar.
- **Reglamentos comunitarios:** 2 años desde la llegada de la aeronave o desde que hubiese debido llegar.
- **Convenio de Montreal: ART 35 → 2 años** (caducidad). También Varsovia.
- Problemas jurisprudenciales.
- **Responsabilidad extracontractual → 1 año.**

Los plazos de prescripción ocurren cuando se pierde el derecho a reclamar algo. Cada clase de acción conlleva unos plazos diferentes. Cuando son de prescripción, empiezan de nuevo en cuanto se abre la primera reclamación. Los plazos de caducidad no se interrumpen, la única forma de reclamarlos es planteando la acción judicial en ese plazo.

TRANSPORTE SUCESIVO

- **Transporte interno o nacional:** art. 110 LNA. Hay responsabilidad solidaria de los transportistas (distinto al reembolso por no ejecución).
 - **Transporte internacional: art. 30 Varsovia o art. 36 Montreal.** Reconocen el transporte sucesivo y sólo pueden ir a reclamar al transportista responsable de la parte del trayecto que le corresponde a ese transportista en concreto. Demanda contra el porteador del trayecto en el que sucedió el accidente **Excepciones:** salvo aseguramiento de todo el trayecto por el primer (uno de ellos) transportista, en este caso podrías ir contra el culpable y contra el primero. Hay otra excepción que es solo para mercancías o equipajes. El pasajero podrá reclamar por una mercancía dañada al último transportista aunque no la haya dañado él ya que es el último y es el que finalmente nos da el equipaje.
- o **STS 10282.**

El transporte sucesivo es cuando hay un solo contrato de transporte en el que hay varios medios de transporte y distintos transportistas.

RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL

Aquella responsabilidad que corresponde al que causa daño en el cumplimiento de una actividad o n contrato y se causa un daño a terceros, es decir, a personas que no tienen ninguna relación jurídica con el que le causa el daño.

- **Art. 1902 CC:** “El que por acción u omisión causa daño a otros interviniendo culpa o negligencia está obligado a reparar el daño causado”. Responsabilidad para daños extracontractuales
 - Existencia de daños reales y efectivos.
 - Acción u omisión culposa o negligente.
 - Relación de causalidad entre ambos extremos.

Como norma general el transportista aéreo no responde por los daños causados a terceros si la otra parte no demuestra la negligencia del transportista aéreo. El tercero debe demostrar los daños y la culpa y negligencia del transportista aéreo.

El nivel de culpa será bajo, el causante del daño responderá cuanto antes pues el tercero no ha asumido ningún riesgo.

Dentro de esos daños, la LNA culpa a aquellos que afecten a terceros (o a sus bienes) situados sobre la superficie terrestre y que sufran daños por cosas procedentes de la aeronave en vuelo que realice un trayecto regular.

La LNA tiene una serie de previsiones para que un subgrupo (los que cumplen las condiciones de LNA) de daños extracontractuales. El subgrupo va a ser regulado de una manera especial. Es decir, en caso de daño a terceros que no tienen ninguna relación con el transportista aéreo serán tratados de modo que será más fácil que me den una indemnización a mí que a un pasajero.

Nota: Artículo 1101 cc. Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas.

Supuestos específicos regulados en la LNA en el ámbito aéreo (responsabilidad objetiva)

- Requisitos necesarios para que se aplique la regulación de la LNA en el ámbito de aplicación de los subgrupos entendidos como extracontractuales:
 - Producidos en territorio español
 - Art. 119 LNA. **Transporte regular.** (las avionetas, los clubs de vuelo, **no son transporte regular**).
 - Tiene que haber una relación entre, por ejemplo, los pilotos y el empresario aéreo responsable.
 - Persona por cuya cuenta se haya realizado el transporte aéreo.
 - Personas situados sobre la superficie terrestre que no tienen ninguna relación ni contrato con el transportista.
 - Daños por acción de la aeronave o por objetos lanzados desde la aeronave en vuelo o todavía sin despegar. (Art. 119 LNA).

Cuando se cumplen todos estos requisitos vamos a aplicar la responsabilidad objetiva y las reglas que hemos visto para muertes del pasajero, daños de equipaje, etc. vistas en este tema.

Otro supuesto que no este dentro del subgrupo pero cumpla los requisitos se aplicará el 1902 cc como régimen general. En estas normal generales la culpa siempre se demuestra conforme a las situaciones personales dada la situación teniendo en cuenta las habilidades profesionales estándar (lo normal es preguntar. Por ejemplo: ¿Cualquier piloto en condiciones similares hubiese actuado igual? Sí → diligente. No → negligente. Por tanto, cuando se aplica el 1902 cc, a diferencia de la LNA, **Sí se debe demostrar la culpa.**

En el convenio de Montreal hay un plazo de 2 años para reclamar. La LNA establece un plazo de 6 meses para reclamar la responsabilidad extracontractual de los que están en el subgrupo que cumple con los requisitos anteriores. Por otra parte, el 1902 cc establece un plazo de 1 año para reclamar la responsabilidad extracontractual de los que no están dentro de ese subgrupo.

- **Responsabilidad objetiva** hasta ciertos límites y, sobre esos límites por culpa (art 119) ¿se aplica el 121 LNA?
- **Cuantía de la responsabilidad objetiva:** la cuantía del **art. 117** + 20% de muertes y lesiones, y, para cosas, en función del peso máximo certificado al despegue (MTOW) de la aeronave. (art 119 LNA). El art. 119 dice que hay un límite máximo en las cuantías. Ejemplo: si hay 100 muertos la cuantía a pagar es muchísimo,

entonces la indemnización de todos superaría el límite conjunto, por tanto, debería atenderse el peso de la aeronave. Para cada peso de aeronave hay unos límites de DEG que deben indemnizarse, y son límites conjuntos a repartir entre todos los afectados.

- **Jurisprudencia:** Falta culpa y se sostiene la responsabilidad objetiva incorrectamente.

Nota: A la hora de ver un caso lo primero que tendremos que analizar es si el caso de responsabilidad contractual o extracontractual. Si s contractual tendremos que ver si el internacional, comunitario o nacional, para ver los requisitos. En caso de que sea extracontractual deberemos ver el territorio en el que se se produce. Si se produce en España se aplica normalmente el 1902 cc a no ser que podamos incluirlo en la LNA por cumplir con todos los requisitos vistos anteriormente.

LOS SEGUROS AÉREOS.

1 GENERALIDADES DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS Y SU APLICACIÓN EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

Los seguros no evitan daños, lo que hacen es suavizar las consecuencias económicas.

Cuando hablamos de una *aseguradora*, todos los afectados van a pagar a una sociedad para que cuando uno de ellos sufra un siniestro, la sociedad asuma las consecuencias económicas de ese siniestro.

La ley de contrato de seguros es una regulación bastante complicada y extensa.

De lo que se trata es de dispersar las consecuencias económicas del siniestro. Es decir, si se produce el siniestro, que no se concentren sus consecuencias sobre una persona si no que dispersemos las consecuencias económicas entre todos. Se puede entender como poner un fondo común.

La otra opción es pagar a un tercero, para que si se produce un siniestro, él asuma las consecuencias económicas.

Después tenemos el **seguro moderno**, que es como una mezcla de ambas ideas.

La regulación de los seguros es bastante compleja. La principal regulación se encuentra en la Ley 50/1980 de Contratos de Seguro.

DEFINICIÓN DE CONTRATO DE SEGUROS

Art 1 Ley de Contrato de Seguros (CS): Un contrato por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento asegurado a indemnizar dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer la prestación convenida.

CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE SEGUROS

- Este contrato de seguros es **CONSENSUAL**: Es decir, basta el consentimiento sobre los elementos básicos del contrato para que exista. Existe desde que hay consentimiento entre el que busca ese contrato y la compañía/agente de seguros, de las condiciones, el objeto... La póliza es el elemento formal del seguro.
- La ley exige a la compañía que documente los aspectos del contrato en la *póliza de seguro, que es un título valor*, ya que contiene los aspectos más importantes. Sin embargo, se produce en un momento *posterior*.
- El seguro es oneroso (es decir, no puede ser gratuito) , lógicamente, no existen seguros que sean gratuitos.
- Es bilateral
- También se trata de un contrato **ALEATORIO**: porque es esencial que las partes no saben si el siniestro va a producirse o no, es decir, si se va a materializar el riesgo o no. Porque, en caso de saber si el riesgo se va a materializar o no, el contrato de seguro es nulo (habiendo un riesgo que se cubre y debe ser definido, en caso de que el riesgo se materialice se produce el siniestro). Es decir, yo pago a la compañía, pero no sé si el riesgo se va a producir (sería otro tipo de contrato) y tampoco sé si la compañía me va a cubrir los daños.
- Es de duración continuada, teniendo que avisar con antelación en caso de querer parar el contrato.
- Es un contrato de **ADHESIÓN**: si las cláusulas son abusivas, me puedo proteger porque no las he negociado. En lo que no hay margen es en las *condiciones particulares*, ya que se me van a aplicar siempre (se ponen en **observaciones**).

- Es un **contrato de máxima buena fe**, en el sentido de que el contrato se firma confiando en que sea verdad lo que dice la otra parte. La buena fe no exige decir todo. Lo que exige es contestar de buena fe a lo que se pregunta, pero no más.

Si se demuestra que el asegurado firmó de mala fe, se puede anular el contrato y la aseguradora dejaría de pagar.

- Sólo a efectos de prueba (ad probationem), es un contrato que necesita un documento (la póliza), no es imprescindible para que exista el contrato de seguros.

ELEMENTOS PERSONALES

Los seguros en general son de personas o de cosas.

- **Asegurador:** es la persona que asume el riesgo, las consecuencias, a cambio de una prima. Este se obliga a que si se produce el siniestro paga la indemnización o lo que se haya acordado. Solo pueden ser aseguradores las sociedades anónimas que cumplan muchos requisitos. Son contraladas por el Ministerio de Economía.
 - Siempre debe ser una sociedad anónima, ningún particular puede ser asegurador. Están dadas de alta en el ministerio de Economía y Hacienda en un registro especial, que necesita una autorización.
 - Funcionan conforme a una técnica actuarial uniforme: son técnicas estadísticas y financieras que van estableciendo sus criterios, (cuántos riesgos pueden asumir, valor de las indemnizaciones, valor de los daños...) y su funcionamiento tiene que ajustarse a esto o salirse del mercado.
 - Son sociedades que asumen el riesgo a cambio de una prima.
 - Obligación principal: asumir las consecuencias económicas cuando se produce el siniestro.
- **Tomador:** es el que contrata el seguro. Normalmente la ley habla de **asegurado** no de tomador. El tomador no tiene por qué ser la misma persona que el asegurado. El asegurado es la persona a la que pertenece el interés expuesto al riesgo. E incluso puede haber otra figura, que es el beneficiario, que es el que tiene derecho a exigir la prestación al asegurador si se produce el siniestro. **Ejemplo:** Yo (tomador) contrato el seguro para la vida de mi marido (asegurado) para el caso de que el caso de si mi marido muere cobre el dinero mi hijo (beneficiario).

No se pueden hacer contratos de seguro sobre la vida de menores de edad.

- Es la persona que concierta el contrato de seguro y que asume las obligaciones de ese contrato; quien se obliga a pagar la prima. Tiene que dar a la aseguradora la información que ésta solicita.
- Puede coincidir o no con el asegurado.
 - El asegurado es la persona a la que pertenece el interés que se está asegurando, sujeto al riesgo.
 - El beneficiario es la persona que tiene derecho a solicitar la indemnización o prestación una vez que se produzca el siniestro.

ELEMENTOS REALES

1. OBJETO

El objeto del seguro es doble: el **riesgo** y el **interés asegurado**

- El **riesgo** es la posibilidad de que, por azar, se produzca un siniestro que dé lugar a un daño patrimonial, es decir que se puedan valorar patrimonialmente. Para poder asegurar algo frente a un riesgo, éste tiene que cumplir unas **condiciones: CONDICIONES DEL RIESGO:**
 - Tiene que ser **futuro**
 - Tiene que ser **posible** (no ser abducido por extraterrestres).
 - Tiene que ser **incierto** (si es seguro que voy a matar a alguien, no voy a asegurar su vida).
 - Tiene que ser posible **valorar** el **daño económicamente** (el daño que produce Telecinco no lo cubre)
- **El riesgo recae sobre el interés:** es una relación de contenido económico entre el asegurado y un bien, (de tal manera que si ese bien sufre daños, el asegurado sufrirá un daño patrimonial, el daño es la lesión de ese interés) que puede ser la integridad física, la vida, la jubilación, una casa... de tal forma que, si ese bien sufre un daño, el asegurador sufrirá un daño económico. El asegurado no tiene por qué ser el propietario del interés y lo que se asegura no es el propio bien, si no ese interés.
- La prima es el precio que se paga al asegurador. Se puede entender como otro objeto de este contrato.

El interés permite:

- Establecer la prima.
- Establecer la indemnización que el asegurador paga cuando se produce el siniestro. Esa indemnización se puede calcular a posteriori, una vez producido el siniestro. Es lo típico de seguros contra daños. En seguros de personas también se puede establecer la indemnización a priori. Es decir, ya en el momento en que se contrata el seguro se sabe lo que se va a pagar. En realidad, los seguros que recaen sobre bienes personales son a priori.

2. PRECIO

Es la *prima*, lo que paga el tomador y la contraprestación que recibe el asegurador.

• Indemnización

Es la prestación o satisfacción que, en caso de que se produzca un siniestro va a recibir el beneficiario. Es un valor de reemplazo de la parte dañada, tiene un carácter indemnizatorio.

Se pone en el contrato de seguros:

- **De forma concreta** (típica de seguros que recaen sobre cosas): se establece una suma asegurada. En función de la suma asegurada, se establece la prima que se paga al seguro. Cuando se produce el siniestro, viene el perito y estima el valor de los daños a posteriori, pero la aseguradora no te da eso, sino el valor de interés (valor que estima la aseguradora), establecido según la prima que se pague.
 - Si el valor de interés es mayor que la suma asegurada (*infraseguro*), el asegurador me va a indemnizar en proporción a la relación que existe entre la suma asegurada y el valor real. Todo eso en el caso de que no haya habido mala fe a la hora de dar información (tu casa vale 1M y dices que vale 25.000 y pagas menos), ya que se podría anular el contrato. En el infraseguro también se pueden tener sanciones.

- Si, por el contrario, el valor de interés es menor que la suma asegurada (*supraseguro*: seguro más de lo que realmente tendría que asegurar), nos pagarán el daño efectivamente causado. Además, se debería devolver el exceso de las primas pagadas, aunque nunca lo hacen. Si hay mala fe se anula el seguro y no cobras nada. Si hay un supraseguro pero no hay mala fe se cobrará una proporción.

El infraseguro y supraseguro solo se puede dar sobre cosas, no sobre personas.

- *De forma abstracta*: (típico de los seguros de personas). La indemnización está calculada a priori y nadie lo pone en duda, por ejemplo, cuánto vale nuestra vida, pero luego habrá que pagar la prima correspondiente.

3. TIPOS DE SEGUROS

SEGUROS DE DAÑOS

- **Incendios.**
- **Robo** (no hurto, que es sin violencia).
- **Transporte** (mercancías): que se pierda y esas cosas. No es uno de los seguros obligatorios del contrato de seguros aéreos
- **Seguro de Crédito y Caución**: muy habituales en empresarios. El crédito es si el empresario debe dinero, puede conseguir un seguro de crédito contra el riesgo de no poder pagar. La caución es cuando le deben dinero y el seguro te cubre si los deudores no te pueden pagar.
 - El de crédito asegura a un empresario contra el riesgo de que sus deudores no le paguen.
 - El de caución asegura a ese mismo empresario de no poder pagar a su vez a sus acreedores.
- **Lucro cesante**: cuando se asegura frente a la posibilidad de perder algún rendimiento económico que, de otro modo, se habría podido alcanzar de no haber mediado ese siniestro. El seguro de lucro cesante es el seguro contra los autónomos. Es el seguro en el que por alguna circunstancia no pueda ganar el dinero que hubiera podido ganar en otro caso con seguridad. Es decir, el lucro cesante se asegura contra la pérdida de un rendimiento que se hubiera ganado muy probablemente de no haberse producido esa circunstancia.
- **Responsabilidad civil**: El riesgo que estoy asegurando es la posibilidad de que asegurado le declaren responsable de daños y perjuicios, es decir, que el asegurado tenga que pagar los daños a un tercero (como el seguro del coche).

Nota: En los seguros el único riesgo cubierto es el que se especifica en el contrato. Y por ejemplo, cuando vemos el riesgo de incendio hay que ver que riesgo de incendio es el que está cubierto, porque solo se cubre ese.

Principio de universalidad, se cubren todos los riesgos menos los riesgos excluidos.

SEGUROS DE PERSONAS

Siempre hay seguro pleno y se valora al principio.

- **Seguro de enfermedad o asistencia sanitaria.** Normalmente no es una indemnización, sino una prestación médica. Se establece contra el riesgo de necesitar asistencia médica.
- **Seguro de accidentes.** Suele estar especificando qué parte del cuerpo sufre el accidente. Se asegura el riesgo de accidente **haciendo alguna actividad concreta.**
- **Seguro de vida:**
 - **Seguro de vida:** te asegura del riesgo de seguir con vida, por ejemplo, si cumples X años, te pagan, por ejemplo, una cantidad mensual hasta que mueras. es decir, asegurado contra el riesgo de seguir con vida en una fecha determinada.
 - **Seguro de muerte:** frente al riesgo de morir antes de determinada fecha.
 - **Seguro mixto:** combinación de los anteriores. Ponemos la fecha, si morimos antes, cobran tus beneficiarios (quién yo diga) y si mueres después, cobro yo. Bien una cantidad completa o bien periódica.

A partir de los dos años de estar pagando por un seguro se forma una reserva matemática a tu favor, es decir, ya no lo pierdes aunque se acabe tu contrato de seguro. De tal manera que esa cantidad es tan importante que funciona como un crédito que se puede utilizar en garantía, por ejemplo. O lo puedes descontar, y decirle al asegurador que lo quieres ya y no quieres esperar hasta la fecha establecida. En este caso el asegurador descontaría esta cantidad.

Los seguros son seguros financieros y tienen unas ventajas que no tienen los planes de pensiones. Éstos tienen una reserva matemática a favor del beneficiario y queda a tu favor toda la vida.

LA REGULACIÓN OBLIGATORIA DE LOS SEGUROS AÉREOS. HISTORIA, EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN JURÍDICA ACTUAL.

Cuando hablamos de seguros aéreos hablamos de contratos que van dirigidos a cubrir el riesgo de la navegación aérea. Es especial porque los daños suelen ser más definitivos y suelen costar más dinero que por ejemplo los marítimos.

Los seguros cubren siniestros relacionados con el transporte aéreo. Cuando la UE regula esto en el ámbito del 2027/1997.

Los accidentes aéreos no son frecuentes y no dejan muchos despojos. Al ser infrecuente, las **estadísticas** suelen ser bastante incompletas. Se fundan las primas en una técnica actuaria que es una **estadística financiera** que tiene en cuenta los siniestros sucedidos, a mayor siniestro, más certeza de que es lo que va a pasar y cuáles son los daños económicos.

En los seguros aéreos, una compañía tradicional de seguros tiene problemas para cubrir todo, porque no lo había calculado bien y es muy probable que la compañía quiebre.

Las tradicionales no están bien preparadas para los riesgos aéreos.

Por eso se realiza:

- **Coaseguro:** [*si el valor del riesgo es X, pocas compañías aéreas pueden cubrir ese riesgo debido a que hay poca estadística en comparación con otras actividades empresariales y además, los daños son tan cuantiosos, pocas empresas pueden cubrir esos costes tan altos, pudiendo incluso llegar a hacer quebrar a las empresas. Lo que hacen entonces es coger el riesgo total y repartir el riesgo entre varias empresas aseguradoras de manera porcentual. Este contrato de asociación entre las empresas es un contrato de sociedades. No sólo reparten el valor del riesgo, sino también la prima y la indemnización*] permite que las empresas aéreas colaboren para la cobertura de un riesgo grande y por lo tanto de distribuyan la prima que paga el tomador como la indemnización que su caso si el siniestro se produce. En el ámbito internacional se conoce como “Pool”.
- **Reaseguro:** [*Este es un caso en que las compañías aseguradoras están a su vez aseguradas por otras compañías aseguradoras, de modo que se crea un efecto de dispersión del riesgo*] Consiste en que el riesgo que ha asumido una compañía aseguradora a su vez va a ser asegurado por una o más compañías de tal forma que si el siniestro aéreo se produce, solo tendría que pagar, por ejemplo, un 20% reasegurándolo con otras compañías y consigue dispersar ese riesgo. Consigue que se dispersen las consecuencias negativas. En el panorama internacional hablamos de una gran institución, que se llama “**Lloyds**”. Es un mercado de riesgos, también se puede invertir en ellos. Como los riesgos son aleatorios, se pueden producir o no. En esos mercados de riesgo se logar dispersar un riesgo concreto de una compañía en pequeños inversores. Esta compañía destaca especialmente por la norma de la ley de compañías de seguro de 1974 que estableció los fundamentos de los seguros internacionales. En ese mercado de riesgos, se dividen entre marítimos y no marítimos. No suele haber más categorías. Dentro de los no marítimos se diferencia entre si son aéreos de motor o no. Estos mercados también suavizan las consecuencias de los oligopolios de las aseguradoras, porque hay muy pocas compañías que pueden ofrecer estos contratos de seguros. Por tanto, son ellas las que ponen las condiciones. Es un problema de competencia en estos mercados.

La Lloyds ha emitido las **Underwriting Lloyds** que son cláusulas generales de la contratación. La Lloyds establece una gran variedad de cláusulas para los seguros aéreos que después serán adoptadas por las empresas que quieran.

A mediados del siglo XX hubo una empresa de seguros aéreos llamada GARA, pero desapareció porque no podía competir con las empresas internacionales.

El Estado, en determinados momentos, también realiza algunas reaseguraciones, por ejemplo, en septiembre de 2001 dictó un Real Decreto asegurando todos los riesgos de aviación contra el terrorismo hasta el día 23 de septiembre.

En la economía hay dos actividades que hay que mantener, que son la financiera y de las de seguros. Si alguna falla, un país entero puede caer.

NORMAS PARA LOS SEGUROS AÉREOS

1. **Convenios internacionales.** El de **Montreal de 1999**, en su artículo 50 establece que las compañías aéreas que operen transporte internacional tienen que tener un seguro con una cobertura suficiente para cubrir sus actividades. También tenemos los **convenios de Roma** (1952 y 1933) que tratan los daños ocasionados a los terceros en la superficie terrestre. Es muy similar a la LNA. Las previsiones de los tratados internacionales son muy ambiguas porque no exigen nada en concreto.
2. **Reglamento Europeo:** Es la norma decisiva **UE-785/2004** del parlamento y del consejo. Este reglamento exige a cualquier compañía aérea que esté en un aeropuerto comunitario que tenga un seguro en vigor para cubrir los riesgos que se puedan derivar de su actividad. Además, exige una cantidad asegurada

mínima por asiento, por kilo, por vuelo. Es más, se puede inmovilizar a los apartados que no cumplan con esto. Entró en vigor un año después, el 30 de abril de 2005, y en ese reglamento se establecen números, **en qué cuantía** se tienen que asegurar como mínimo determinados riesgos. Se establecen riesgos obligatorios a cubrir. Fue modificado en el año 2008 para permitir que la comisión pudiera modificarlo y en el 2010 para incrementar las cuantías aseguradas. También fue modificado en 2019 y 2020.

Artículo 2 - Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a todas las compañías aéreas y a todos los operadores aéreos que efectúan vuelos dentro del territorio de un Estado miembro en el que sea de aplicación el Tratado, con destino a él, procedentes de él o que lo sobrevuelen.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:

a) las aeronaves de Estado en el sentido de la letra b) del artículo 3 del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

b) los aeromodelos con una MTOM inferior a 20 kg; los globos cautivos; las cometas; los paracaídas (incluidos los ascensionales); y otros

Artículo 4 - Principios del seguro

Las compañías aéreas y operadores aéreos mencionados en el artículo 2 estarán asegurados de conformidad con el presente Reglamento en cuanto a su responsabilidad específica de aviación respecto de los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros. Los riesgos asegurados incluirán actos de guerra, terrorismo, secuestro, actos de sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves y disturbios sociales.

3. **LNA:** Solo para el transporte aéreo nacional. Regulado entre art 125 y siguientes. Establece una serie de seguros muy variopintos que son obligatorios.

4. **Usos mercantiles derivados de la práctica internacional.** Porque “*lloyds*” así como la asociación internacional de compañías aseguradoras han redactado una serie de condiciones generales (tipos marcos, un clausulados...) y esas condiciones no son derecho aplicable, porque no derivan de un parlamento, pero si han sido asumidas por las aseguradoras como usos mercantiles (costumbre). La totalidad de los contratos de seguros aéreos tienen una cláusula que remiten a ese condicionado. Las condiciones generales son las pólizas internacionales.

5. **Derecho marítimo.**

6. **Derecho mercantil.**

- a. Ley del contrato de seguro.
- b. La ley de ordenación y supervisión de los seguros privados.
- c. RD 2004 que aprueba el seguro de riesgos extraordinarios.

No se menciona el derecho civil, porque la actividad aseguradora solo se puede realizar profesionalmente (solo pueden ser S.A., cooperativas y mutuas).

REGLAMENTO EUROPEO 785/2004

Un seguro aéreo es un seguro especializado que cubre el riesgo de daños económicos asociado a:

1. Fabricación, propiedad, operación y mantenimiento de la aeronave.
2. Desarrollo de la actividad aérea, incluidos los equipos y personal aeronáutico en tierra.

Los daños económicos que puede haber durante una actividad empresarial son muy amplios y ante todos ellos, el empresario puede suscribir seguros porque van dirigidos a la actividad aérea.

El 127 de la LNA establece todos los seguros posibles que un empresario aéreo puede concertar durante el ejercicio de su empresa. No todos son obligatorios, para la LNA, había 3 seguros que eran obligatorios.

1. Seguro de casco. Para cubrir los daños a la propia aeronave
2. Seguro de daños a los propios pasajeros. Exigía dos clases de seguro, que se cubrieran los daños corporales y los daños a sus bienes materiales.
3. Seguro para el caso de que la aeronave tenga una hipoteca para cubrir la pérdida de la aeronave a causa de la ejecución de esta.

El reglamento europeo solo establece dos tipos de seguros obligatorios, los dos son de responsabilidad civil (cubren que el empresario sea condenado a pagar daños y perjuicios a un tercero) ARTS 6 Y 7:

- **Artículo 6 → Seguro respecto de la responsabilidad por los pasajeros, el equipaje y la carga**

Se establece un seguro para pagar a los terceros con los que firme un contrato de transporte siempre que haya daño a la persona, equipaje... por operaciones comerciales.

Con respecto a la responsabilidad por los pasajeros, la cobertura mínima del seguro será de 250000 DEG por pasajero. No obstante, con respecto a las operaciones no comerciales realizadas con una aeronave de una MTOM igual o inferior a 2700 kg, los Estados miembros podrán establecer una cobertura mínima del seguro más reducida, siempre que dicha cobertura sea al menos de 100000 DEG por pasajero.

Con respecto a la responsabilidad por el equipaje, la cobertura mínima del seguro será de 1 288 DEG por pasajero en las operaciones comerciales.

Con respecto a la responsabilidad por la carga, la cobertura mínima del seguro será de 22 DEG por kilogramo en las operaciones comerciales.

El segundo de los seguros es por los daños que se puedan ocasionar por terceros que estén en la superficie terrestre y que por lo tanto no se concreta ningún contrato. El ART 7 contiene un cuadro en donde establece en millones de DEG la suma asegurada que tiene cada aeronave en cada vuelo en función del mayor o menor peso al despegue de la aeronave. Estas exigencias la tienen que cubrir estas exigencias cada vez que se vela y las tienen que cumplir todas las aerolíneas que operen en la UE tanto como si tienen licencia europea como otras compañías que no tengan licencia europea, pero vuelen sobre espacio aéreo europeo.

Las multas establecidas establecen que las aeronaves pueden ser inmovilizadas y si la compañía es europea perderá la licencia si accede al espacio aéreo sin cubrir estos seguros mínimos.

Por lo tanto, logra que muchas compañías aéreas paguen a las aseguradoras. En el caso del accidente, el empresario aéreo paga a las víctimas, pero éste lo soportan las aseguradoras. Por tanto, es beneficioso para el sector en general.

Hay una comunicación al consejo posterior al estudio con recomendaciones.

Artículo 7 - Seguro de responsabilidad con respecto a terceros

Si en algún momento una compañía aérea u operador aéreo no dispusiera de la cobertura de seguro respecto a los daños a terceros debidos a riesgos de guerra o terrorismo a partir de un cálculo establecido por cada accidente, dicha compañía u operador aéreo podrá cumplir sus obligaciones de asegurar dichos riesgos con un seguro global. La Comisión vigilará de cerca la aplicación de esta disposición para asegurarse de que dicho seguro global es al menos equivalente a la cantidad correspondiente establecida en el cuadro.

Los valores considerados en el presente artículo podrán modificarse, según corresponda, cuando las modificaciones de los tratados internacionales correspondientes pongan de manifiesto la necesidad de tal decisión, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 9.