

## **BREVES CONSIDERACIONES SOBRE EL CONTRATO DE REASEGURO EN MATERIA DE DERECHO AERONÁUTICO**

Andrea Cruz Suárez<sup>1</sup>

**Resumen:** *La comprensión de la formación y ejecución de los contratos de reaseguro en materia aeronáutica afronta dificultades prácticas debido al alto grado de especialidad y al lenguaje técnico desarrollado en el área.*

**Palabras clave:** *Aviación – Riesgos – Seguro – Reaseguro*

**SUMARIO. Introducción. I.** El contrato de seguro y de reaseguro y la utilidad de su aplicación en materia aeronáutica. **1.** El contrato de seguro y de reaseguro. **2.** Aplicación del contrato de reaseguro en materia aeronáutica. **II.** Formación de las pólizas de reaseguro en materia aeronáutica. **1.** Estructura de la póliza. **2.** Cláusulas más comunes. **Consideraciones finales.**

### **INTRODUCCIÓN**

El desarrollo de la actividad aeronáutica ha alcanzado grados de complejidad y especialización que se expanden no sólo al área técnica de la aviación sino también al área jurídica que regula la misma a nivel mundial. La cobertura de los riesgos derivados de dicha actividad no escapa de esta realidad y la redacción de las cláusulas que forman parte de las pólizas de seguro y de reaseguro de aviación así lo evidencia.

Tal como el derecho aeronáutico en general, el seguro aeronáutico y su usual reaseguro se caracterizan por notas de internacionalidad y uniformidad que difieren de muchas otras áreas del Derecho regidas estrictamente por las normas dictadas en el ámbito local. Así, es habitual que tales contratos, creados en el seno de mercados reaseguradores internacionales como los de Londres y Nueva York, y a pesar de estar regidos por una ley en específico, presenten características comunes derivadas de la utilización de cláusulas tipo y modelos predeterminados de pólizas que únicamente varían en función de la cobertura que se maneje para cada caso en particular.

---

<sup>1</sup> Abogada de la Universidad Central de Venezuela (2013). Mención *Magna Cum Laude*. Asociada en el escritorio jurídico Torres, Plaz & Araujo y profesora de Contratos y Garantías en la Universidad Central de Venezuela.

Vista la especialidad de la aeronáutica y de los grandes y complejos riesgos asociados a la misma, el mercado asegurador y reasegurador encargado de esta área se ha enfocado en estandarizar cada vez más los conceptos, situaciones y potenciales riesgos derivados de la ocurrencia de un siniestro en materia aeronáutica, con el fin de lograr resultados rápidos y efectivos en cuanto a la decisión referente a la cobertura de tales riesgos en caso de ocurrir un siniestro. El fin último de tal modo de actuación es, en opinión de quien suscribe, mantener al mínimo los daños derivados de la ocurrencia de un siniestro en materia aeronáutica, con el fin de aportar soluciones efectivas al asegurado pero sin afectar la rentabilidad del mercado asegurador y reasegurador.

Lo cierto es que, en virtud de lo explicado anteriormente, la comprensión del mercado reasegurador en materia de aviación, así como de la formación y ejecución de las pólizas en esta área se torna cada vez más compleja para quienes desean participar en dicho mercado, pero no conocen sus particularidades.

Mediante el presente trabajo se propone examinar brevemente, en primer lugar, el contrato de seguro y de reaseguro en general, para luego explicar cuál es su utilidad en materia aeronáutica. Finalmente, se analizará la estructura usual de las pólizas de reaseguro de aviación, para concluir con una referencia a algunas de las cláusulas más comunes en esta materia.

## **I. EL CONTRATO DE SEGURO Y DE REASEGURO Y LA UTILIDAD DE SU APLICACIÓN EN MATERIA AERONÁUTICA**

### **1. El contrato de seguro y de reaseguro**

La actividad aseguradora se caracteriza por la canalización de recursos provenientes de un sector con superávit hacia otro sector deficitario de liquidez en materia de cobertura de riesgos. Así lo explican los autores Kimlen Chang y Emilio Negrón<sup>2</sup>.

El autor Alfredo Morles Hernández define el seguro como “un instrumento de repartición y compensación de los riesgos: es la operación económica que consiste en garantizarse contra las consecuencias patrimonialmente dañosas del acaecimiento de un riesgo determinado,

---

<sup>2</sup> Kimlen Chang y Emilio Negrón: *Seguros en Venezuela*. Caracas. Vadell Hermanos Editores, 2012, p. 13.

repartiéndolo entre la pluralidad de sujetos expuestos al mismo tipo de riesgo”<sup>3</sup>.

En ese mismo sentido, la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, mediante sentencia N° 666 dictada el 2 de mayo de 2007 (Cobertura de Previsión Nacional COPRENA, C.A. vs. Ministerio de Finanzas), estableció que “(...) la institución del seguro se apoya en el mecanismo de la transferencia de los riesgos, en el que un ente asume, sobre bases científicas y técnicas, el deber de indemnizar las consecuencias perjudiciales de un evento (sinistro) que pudiere ocurrirle a un asegurado (en su persona o en sus bienes) a cambio de un pago”<sup>4</sup>.

Así, el objetivo principal del contrato de seguros es compensar al asegurado por las pérdidas y daños ocasionados por la ocurrencia de un siniestro que materialice el riesgo asegurado.

El seguro aeronáutico, por su parte, es definido por el autor Carlos María Vasallo, como “el contrato por el cual el tomador que es habitualmente: un explotador aéreo, operador aeroportuario, tallerista de mantenimiento aeronáutico, fabricante de aeronaves, proveedores diversos en contacto con aeronaves mediante el pago de una prima, contrata la cobertura de los distintos riesgos propios de la aeronavegación, originados en las actividades que tiene por objeto el uso de aeronaves”<sup>5</sup>. El mismo autor indica que los seguros aeronáuticos se caracterizan por su (i) internacionalidad; (ii) uniformidad; (iii) obligatoriedad; y (iv) especialidad y multiplicidad de riesgos<sup>6</sup>.

Ahora bien, cuando el riesgo asegurado se vuelve excesivamente oneroso para el asegurador, se hace necesaria la configuración de otras formas de cobertura que permitan responder ante el riesgo asegurado en caso de

---

<sup>3</sup> Alfredo Morles Hernández: *Derecho de Seguros*. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello (UCAB), 2013, p. 319.

<sup>4</sup> Tribunal Supremo de Justicia. Sala Político Administrativa. Sentencia N° 666 del 2 de mayo de 2007. Caso Cobertura de Previsión Nacional COPRENA, C.A. vs. Ministerio de Finanzas. Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/mayo/00666-3507-2007-2002-0039.HTML>

<sup>5</sup> Carlos María Vasallo: “La cobertura de los seguros aeronáuticos a las compañías aéreas”. Directorio de Estudios Jurídicos. Buenos Aires, 2016. Disponible en <http://www.abogados.com.ar/las-coberturas-de-los-seguros-aeronauticos-a-las-companias-aereas/18402>

<sup>6</sup> Carlos María Vasallo: “El seguro aeronáutico. El reaseguro. La cobertura de responsabilidad civil en aeropuertos. Análisis de la póliza o cláusula tipo ARIEL”. *XXXVIII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial*. Buenos Aires, 2011, pp. 117-130.

presentarse un siniestro. De este modo, surgen modalidades tales como el coaseguro y el reaseguro, siendo ésta última la de mayor utilidad para el mercado asegurador, por cuanto es una operación financiera mediante la cual una empresa de seguros cede total o parcialmente a una empresa reaseguradora los riesgos que había asumido originalmente como consecuencia de la celebración de un contrato de seguros<sup>7</sup>.

Tal cesión tiende a asegurar la cobertura efectiva del riesgo que, por el contrato de seguros, asume originalmente la empresa aseguradora con su asegurado.

## 2. Aplicación del contrato de reaseguro en materia aeronáutica

Ante una actividad tan compleja como la aeronáutica, los grandes riesgos asociados a su desarrollo requieren, necesariamente, la implementación de contratos de cobertura de riesgos, dentro de los cuales predomina, por supuesto, el contrato de seguros.

En Venezuela, por ejemplo, el artículo 116 de la Ley de Aeronáutica Civil establece la obligación que tienen los explotadores de aeronaves civiles de contratar pólizas de seguro cuya cobertura abarque los riesgos derivados de su operación, específicamente en relación con daños a terceros en la superficie, abordaje, daños a tripulantes y a auxiliares de vuelo, así como a los pasajeros, carga y correo<sup>8</sup>. Asimismo, el ordinal 3.6 del artículo 125 *ejusdem* establece que aquel explotador que no cumpla con la mencionada norma será sancionado con multa<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Kimlen Chang y Emilio Negrón. Ob. cit., p. 67.

<sup>8</sup> Artículo 116 de la Ley de Aeronáutica Civil: “Los explotadores de aeronaves civiles venezolanas y extranjeras están obligados a asegurar los riesgos mediante la contratación y mantenimiento vigentes de pólizas de seguros que amparen los daños que se puedan causar con ocasión de la operación de éstas a terceros en la superficie, por abordaje, a tripulantes y auxiliares con funciones a bordo, a los pasajeros, equipajes, carga y correo. El valor asegurado del que trata el presente artículo no podrá ser en ningún caso inferior a los límites fijados por la Autoridad Aeronáutica o convenios internacionales de los cuales forme parte la República”. (Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140 Ordinaria del 17 de marzo de 2009).

<sup>9</sup> Artículo 125 de la Ley de Aeronáutica Civil: “Los explotadores de aeronaves civiles, serán sancionados con multa:

(...)

3. De cinco mil unidades tributarias (5.000 U.T.), por:

(...)

3.6. Operar aeronave sin contar con las pólizas de seguro y garantías obligatorias”.

Es evidente que la ejecución de la actividad aeronáutica trae consigo una serie de riesgos catalogados como catastróficos que, como tales, exigen la existencia de coberturas de reaseguro que hagan posible honrar el compromiso asumido por el asegurador con el asegurado original, en caso de producirse un siniestro amparado por la póliza.

Sobre el carácter catastrófico de los riesgos, el autor Francisco M. Alcántara Grados expone lo siguiente:

Se define como una catástrofe desde la óptica de la solvencia de las Entidades Aseguradoras como una acumulación de siniestros individuales, que suponen grandes daños, causados por uno o varios eventos. Cuando los Aseguradores se refieren a una catástrofe, normalmente se hace referencia a una catástrofe natural o “todo siniestro causado por las fuerzas de la naturaleza, que provoque en general una multitud de siniestros individuales y afecte a un gran número de pólizas y, a menudo, a varios ramos del seguro”, a diferencia, de las catástrofes “antropógenas” o “técnicas”, que en este caso se trata de grandes eventos relacionados con las actividades del hombre, habitualmente consiste en un objeto de grandes dimensiones en un lugar de siniestro geográficamente delimitado y que está cubierto por un pequeño número de contratos de seguro (grandes incendios, explosiones, accidentes de la navegación aérea, fluvial o tráfico rodado, minería, derrumbamientos, terrorismo y otros grandes siniestros)<sup>10</sup>.

Así, los riesgos catastróficos en esta materia lo son precisamente por la excepcionalidad de su ocurrencia<sup>11</sup>, así como por la alta onerosidad que implican para el mercado al momento del acaecimiento de un siniestro. Es por esta razón que, en la práctica, resulta casi imposible encontrar una compañía aseguradora que no recurra a otras formas de cobertura para cubrir los riesgos derivados de la actividad aeronáutica, básicamente mediante la contratación de pólizas de reaseguro internacional.

---

<sup>10</sup> Francisco Alcántara Grados: “La cobertura de riesgos catastróficos desde la óptica de la solvencia de las entidades aseguradoras: La función del reaseguro tradicional y sus alternativas”. *Memoria presentada para optar al grado de Doctor en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Complutense de Madrid*. Universidad Complutense de Madrid. Madrid, 2002, p. 15. Disponible en <http://biblioteca.ucm.es/tesis/cee/ucm-t26095.pdf>

<sup>11</sup> Ver informe sobre la “Situación de la seguridad de la aviación mundial” elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el año 2013, mediante el cual se reporta que para el año 2008 el índice mundial de accidentes aéreos apenas alcanzaba 4,8 accidentes por cada 100 millones de despegues. La OACI señala que para la elaboración de este índice se catalogan los accidentes utilizando la definición indicada en el Anexo 13 (Investigación de accidentes e incidentes de aviación) del Convenio de Chicago, p. 15. Disponible en [https://www.icao.int/safety/State%20of%20Global%20Aviation%20Safety/ICAO\\_SGAS\\_book\\_SP\\_SEPT2013\\_final\\_web.pdf](https://www.icao.int/safety/State%20of%20Global%20Aviation%20Safety/ICAO_SGAS_book_SP_SEPT2013_final_web.pdf)

Como consecuencia de lo anterior, el mercado reasegurador en materia aeronáutica ha venido desarrollándose de manera vertiginosa y con un nivel cada vez más elevado de tecnicismo y especialidad a nivel mundial. Lo anterior ha ocasionado la formación de contratos de reaseguro de aviación cada vez más complejos que, en ocasiones, dificultan su entendimiento incluso por parte de quienes forman parte del mercado.

## II. FORMACIÓN DE LAS PÓLIZAS DE REASEGURO EN MATERIA AERONÁUTICA

El mercado reasegurador aeronáutico, tal como lo expresa el autor Carlos María Vasallo, va cambiando rápidamente en atención a las nuevas exigencias que se originan como consecuencia de la variación y surgimiento de nuevos riesgos asegurables<sup>12</sup>.

Además, el mercado es influenciado por los numerosos elementos regulatorios establecidos localmente en virtud del desarrollo de la actividad aeronáutica e, incluso, de la actividad aseguradora, en cada uno de los países donde se desarrolla la aviación.

Asimismo, las pólizas de reaseguro en materia aeronáutica son manejadas exclusivamente por corredores y reaseguradores altamente especializados en temas de aviación, lo cual le agrega una nota de profesionalidad al área.

Debe tomarse en cuenta que las cláusulas son creadas y estandarizadas por los mercados reaseguradores internacionales, especialmente por los mercados de Londres y Nueva York, por lo cual los términos son incorporados en idioma inglés.

Otra particularidad en esta área es que, debido a la magnitud del riesgo, es usual la concurrencia de varios reaseguradores que suscriben sólo una parte de un mismo riesgo. De este modo, pueden participar del riesgo reasegurado pero sin comprometer su oportuno cumplimiento ante la ocurrencia de un siniestro, es decir, sin extralimitar los límites financieros manejables para el reasegurador en cuestión<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Carlos María Vasallo: "La cobertura de los seguros aeronáuticos a las compañías aéreas". Directorio de Estudios Jurídicos. Buenos Aires, 2016. Disponible en <http://www.abogados.com.ar/las-coberturas-de-los-seguros-aeronauticos-a-las-companias-aereas/18402>

<sup>13</sup> International Union of Aerospace Insurers: "A Guide to Aviation Insurance". 2012. Disponible en <https://www.oecd.org/daf/fin/insurance/4.DavidGasson-background.pdf>

De este modo, el grado de información técnica contenida en una póliza de reaseguro de aviación ocasiona que, en principio, la comprensión de la estructura y de la formación del contrato se torne confusa.

## 1. Estructura de la póliza

En cuanto a su estructura, es común observar en la primera parte de las pólizas de reaseguro aeronáutico los detalles del riesgo reasegurado (*risk details*), dentro de los cuales se incluye la referencia única de mercado (*unique market reference*), el nombre del reasegurado y del asegurado original, el período de vigencia de la póliza y el área geográfica en la cual los siniestros ocurridos podrán ser cubiertos por la póliza (*situation*). Además, dentro de la descripción señalada se incluye el tipo de cobertura (*type*), el interés y la suma asegurada y reasegurada.

La amplitud en el desarrollo de la actividad aeronáutica trae como consecuencia, a su vez, la existencia de una amplia gama de coberturas propuestas para asegurar los distintos riesgos asociados a tal actividad. Dentro de tales tipos de cobertura se encuentran, por ejemplo, el reaseguro de (i) casco de aviación y repuestos "Todo Riesgo" (*Aviation hull and spares "All Risks"*); (ii) riesgos de guerra casco aviación y riesgos afines (*hull and spares war and allied perils*); (iii) responsabilidad civil (*liability*); y (iv) accidentes personales, tanto para pasajeros como para tripulación (*passenger and crew personal accidents*)<sup>14</sup>. Es importante destacar que no todas las coberturas son obligatorias para el ejercicio de la actividad aeronáutica y que la cobertura obligatoria por excelencia es, por supuesto, la de responsabilidad civil.

De los anteriores tipos de cobertura, es la de accidentes personales la que generalmente ocasiona mayores confusiones al momento de su ejecución. A diferencia de la cobertura de responsabilidad civil, inicialmente destinada a cubrir los riesgos derivados de daños ocasionados a pasajeros, carga y correo, así como a terceros en la superficie, la cobertura de accidentes personales generalmente se enfoca en cubrir los riesgos a los cuales están sujetos los tripulantes de la aeronave que, por la naturaleza de sus funciones, suelen tener una mayor exposición que los propios pasajeros.

A diferencia de lo que ocurre con las pólizas de accidentes personales en materia de seguros de vida, por ejemplo, en materia aeronáutica los tripulantes son admitidos como asegurados y reasegurados durante el vuelo,

---

<sup>14</sup> Para mayor explicación sobre las diferencias entre los tipos de coberturas ver Stuart Hope: "A Plain-English Guide to Aviation Insurance". 2014. Disponible en <https://www.bjtonline.com/business-jet-news/a-plain-english-guide-to-aviation-insurance>

momento en el cual tienen mayor riesgo de sufrir un siniestro amparado por la póliza.

Otra notable característica de la cobertura de accidentes personales radica en que el verdadero beneficiario de tal cobertura no es el propio tripulante sino su empleador quien, después de haberse verificado la circunstancia que afecta al tripulante (incapacidad o muerte) como consecuencia del siniestro, tiene la posibilidad de ofrecer compensación mediante el uso de tal cobertura incluida en la póliza.

Lo anterior no implica, en modo alguno, que las coberturas señaladas sean excluyentes en materia de aviación. Por el contrario, y a pesar de ser menos frecuentes, pueden hallarse casos en los cuales la tripulación goce de cobertura de responsabilidad civil y los pasajeros tengan, además de ésta, cobertura de accidentes personales.

Por otra parte, al referirse al interés asegurado, la póliza establece cuáles son los daños cubiertos según cada cobertura propuesta. Por ejemplo, si se contrata la cobertura de responsabilidad civil por daños a terceros, el interés podría indicar que estarán cubiertas las lesiones corporales y daños a la propiedad sufridas por aquellos.

Siguiendo con los detalles del riesgo, las pólizas de reaseguro en materia de aviación incluyen condiciones como (i) el uso que se le dará a la aeronave asegurada; (ii) los requisitos de los pilotos y copilotos de la aeronave asegurada (por ejemplo, que tengan un mínimo de horas de vuelo); y (iii) las exclusiones a la cobertura por efecto de riesgos nucleares, ruido, contaminación, guerra, secuestro, entre otros<sup>15</sup>.

Además, se incluye la lista de aeronaves aseguradas (*Schedule of aircrafts*), en la cual se especifican, generalmente, el modelo, fabricante, matrícula, valor acordado, sillas de pasajeros y de la tripulación y peso máximo al despegue, expresado en kilogramos. De igual forma, se agrega la lista de los pilotos y copilotos a cargo de las aeronaves, especificando su rango, nombres y apellidos, fecha de nacimiento y número de horas de vuelo.

Finalmente, en ocasiones es posible que se haga referencia a alguna escala de beneficios sobre el monto asegurado, siendo la más usada la Escala de Lloyd's<sup>16</sup> (*Lloyd's Scale*). El beneficio acordado mediante dicha escala se

---

<sup>15</sup> Las exclusiones son aquellas circunstancias en las cuales la compañía de seguros o reaseguro no otorgará cobertura ante la ocurrencia de un siniestro. Tales exclusiones pueden ser generales o específicas. Ver más en Reigel & Associates, Ltd./Aero Legal Services: "My Policy Says What?!: Understanding an Aircraft Insurance Policy".

<sup>16</sup> Lloyd's es un mercado británico de seguros donde se concentran aseguradores que, unidos en sindicatos, deciden cubrir conjuntamente riesgos derivados de diferentes actividades, en

calculará, al momento de producirse un siniestro, tomando en cuenta el daño sufrido por el asegurado.

## 2. Cláusulas más comunes

Con el fin de dar cobertura efectiva a los grandes riesgos derivados de la actividad aeronáutica, el mercado reasegurador de aviación ha optado por estandarizar las cláusulas de las pólizas en esta materia, intentando así abarcar todos los riesgos posibles ante la ocurrencia de un siniestro. Estas cláusulas son utilizadas, de manera uniforme, por todos los participantes del mercado, incluyendo aseguradores y reaseguradores a nivel mundial. Las cláusulas estandarizadas en esta materia son denominadas *AVN Aviation*.

Existen numerosas cláusulas estandarizadas por el mercado reasegurador en materia aeronáutica, entre las cuales destacan, por ejemplo, las cláusulas ARIEL, AVN41A (*Reinsurance Underwriting and Claims Control Clause*), AVN78 (*Forced Landing Clause*), AVN 2000 (exclusión de reconocimiento de fecha), AVN81 (notificación fuera de horas), AVN72 (exclusión de contratos) y AVN76 (pagos suplementarios).

Solamente con el fin de ilustrar al lector sobre la forma de tales cláusulas, se definen a continuación tres de ellas:

- (i) La cláusula ARIEL es definida por el autor Carlos María Vasallo como aquella que cubre “los riesgos emergentes de actividades en plataforma – air side liability – tales como daños a aeronaves de terceros, daños a vehículos o bienes, lesiones a personas, etc., deben ser obligatoriamente amparados por la cobertura de Responsabilidad Civil Aeronáutica”<sup>17</sup>.
- (ii) Por su parte, la cláusula AVN41A, conocida como cláusula de control de reclamos, es esencial en el manejo de los siniestros por parte de los reaseguradores. Tal cláusula establece que: (i) ninguna

---

beneficio de diferentes tipos de asegurados. El mercado sirve como enlace entre los participantes del negocio asegurador, a saber, asegurados, aseguradores, reaseguradores y corredores y se caracteriza por la gran cantidad y la magnitud de los riesgos manejados, además de la alta especialización de quienes en él participan. Ver más en la página oficial de Lloyd’s, disponible en <https://www.lloyds.com/lloyds/about-us/what-is-lloyds>

<sup>17</sup> Carlos María Vasallo: “El seguro aeronáutico. El reaseguro. La cobertura de responsabilidad civil en aeropuertos. Análisis de la póliza o cláusula tipo ARIEL”. XXXVIII *Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial*. Buenos Aires, 2011, pp. 117-130. Disponible en <https://cedaonline.com.ar/2012/12/18/el-seguro-aeronautico-el-reaseguro-la-cobertura-de-responsabilidad-civil-en-aeropuertos-analisis-de-la-poliza-o-clausula-tipo-ariel/>

modificación de los términos, condiciones, adiciones o anulaciones de la póliza original será aplicable a los reaseguradores, a menos de que exista previo acuerdo por parte de los mencionados reaseguradores; (ii) el reasegurado deberá informar a los reaseguradores, dentro del plazo de 72 horas, sobre el conocimiento de cualquier siniestro o siniestros que puedan dar lugar a una reclamación bajo el reaseguro; y (iii) el reasegurado suministrará a los reaseguradores toda la información disponible respecto del siniestro y los reaseguradores tendrán el derecho de designar ajustadores, asesores, inspectores y abogados, así como a controlar todas las negociaciones, ajustes y liquidaciones relacionadas con el siniestro. Además, la cláusula establece una obligación de cooperación para el cedente que, no sólo debe respetar las decisiones tomadas por el reasegurador en el manejo de los reclamos, sino que, de hecho, debe supeditar todas sus actuaciones y decisiones relacionadas con el siniestro a lo que dictamine el reasegurador en tal sentido. Cualquier actuación o decisión contraria a las directrices tomadas por el reasegurador se considera un incumplimiento del contrato de reaseguro.

- (iii) Finalmente, la cláusula AV78 sobre aterrizaje forzoso establece lo siguiente: “En caso que la aeronave asegurada realice un aterrizaje de emergencia en cualquier lugar donde posteriormente un despegue seguro sea imposible, los aseguradores pagaran todos los costos y gastos razonables para el transporte de la aeronave hasta el área de despegue conveniente más cercana. La responsabilidad de los aseguradores por dichos costos y gastos, y por cualquier pérdida o daños a la aeronave, no excederá del Valor de la Aeronave declarado en el Cuadro Póliza”<sup>18</sup>.

A pesar de la estandarización de las cláusulas en los contratos de reaseguro, resulta admisible modificar ciertas condiciones de las mismas al momento de la suscripción de la póliza. La idea, en ese caso, no es transcribir la cláusula suscrita sino únicamente su abreviatura y la frase que indica la modificación aplicable a la misma<sup>19</sup>.

De este modo, el mercado reasegurador en materia aeronáutica se ha encargado de sistematizar definiciones y situaciones para convertirlas en

---

<sup>18</sup> Disponible en [http://www.provincialre.com/pdf/pdf\\_clausulas\\_aviacion/AVN78.pdf](http://www.provincialre.com/pdf/pdf_clausulas_aviacion/AVN78.pdf)

<sup>19</sup> Por ejemplo, modificaciones en cuanto a los lapsos establecidos para ciertas notificaciones sobre siniestros o reclamos.

cláusulas estandarizadas que se incorporan únicamente por sus siglas a las pólizas de reaseguro de aviación.

## CONSIDERACIONES FINALES

Los riesgos asociados a la actividad aeronáutica, considerados en muchos casos como catastróficos, requieren de la utilización de contratos de cobertura para asegurar una oportuna recuperación patrimonial ante su ocurrencia. De ahí surge la importancia que tiene el contrato de seguro y, subsecuentemente, el contrato de reaseguro en temas relacionados con la aviación.

Sin embargo, los habituales mecanismos utilizados para la estructuración de ambos contratos y, especialmente, del contrato de reaseguro, sufren importantes modificaciones cuando tales acuerdos de cobertura se desarrollan en el área aeronáutica. Estas modificaciones surgen como consecuencia del carácter especialísimo del contrato de reaseguros en el área, del alto nivel de especialidad y conocimientos técnicos de los participantes del mercado reasegurador de aviación (reaseguradores, reasegurados y corredores), además del impetuoso avance en el desarrollo del área aeronáutica, que tiene lugar gracias a los grandes desarrollos tecnológicos aplicados a la misma.

Así, la especialidad y complejidad técnica desarrolladas por quienes participan en el mercado reasegurador de aviación han estandarizado los modelos de contratos y cláusulas incluidas en los mismos, con el fin de asegurar la correcta cobertura de los riesgos aeronáuticos.

Para lograr una correcta comprensión e interpretación de tales contratos es necesario entender, en primer lugar, cuál es la importancia del mercado reasegurador en materia aeronáutica, para luego estudiar cómo y por qué se lleva a cabo la estructuración de la póliza de reaseguro en la forma indicada en el presente trabajo.

De las breves consideraciones planteadas, queda claro que comprender la redacción y consecuente ejecución de una póliza de reaseguro de aviación pasa, necesariamente, por el conocimiento y manejo de las cláusulas estandarizadas, así como de las motivaciones legales, financieras y técnicas que mueven el mercado reasegurador internacional en esta área de estudio.