



SEGURO DE AVIACIÓN COMERCIAL

CASCO Y RESPONSABILIDAD CIVIL

TERCERA PARTE

SEGURO DE AVIACIÓN
Y
ASPECTOS DE LA AERONAVEGACIÓN

SEGURO DE AVIACION COMERCIAL CASCO Y RESPONSABILIDAD CIVIL

Fuentes:

Aviation Insurance and Lloyd's of London

Journal of Air Law and Commerce

Provincial Re – Provincial de Reaseguros C.A.

&

AERONAUTICA CIVIL

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

AEROCIVIL

TERCERA PARTE

SEGURO DE AVIACION
Y
ASPECTOS DE LA AERONAVEGACION

Free Translations

LAS POLIZAS DEL SEGURO DE AVIACION

Usualmente las pólizas de seguro de aviación son estructuradas en secciones, en función de las coberturas principales. Dicho lo anterior, las secciones que pueden encontrarse son Condiciones Generales, Casco, Responsabilidad Civil Terceros, Responsabilidad Civil Pasajeros y Exclusiones Aplicables a todas las Coberturas. A continuación, se desarrolla el alcance de cada una de las secciones.

Las pólizas de seguro de aviación cubren los riesgos derivados de la operación, así como los daños propios de la aeronave, responsabilidad civil ante terceros, accidentes personales y gastos médicos. Dicha póliza contiene unas condiciones generales aplicables a todas las secciones y unas condiciones particulares aplicables a cada sección.

Las principales garantías genéricas y fundamentales que deberá cumplir el asegurado son y que deben tenerse en consideración son:

- **Renovación**, se establecen la facultad de renovar la póliza al vencimiento de su plazo, sin embargo es importante resaltar que para el Seguro de Aeronaves no existen plazos de gracias ni renovaciones automáticas, requiriéndose la existencia inmediata de la prima al inicio del nuevo periodo de vigencia
- **Terminación anticipada**, las devoluciones de primas para cualquier evento se realizan bajo la modalidad de días consumidos (prorrata), sin embargo, no es posible la terminación anticipada para las coberturas obligatorias por ley, en este caso Responsabilidad Civil y Accidentes Personales. Si la cancelación de la póliza es realizada por venta de la aeronave, y no ha habido reclamo, la devolución de prima es usualmente efectuada a prorrata.
- **Duración y Cancelación**, normalmente se establecen periodos de doce meses, ya que los aseguradores establecen sus costos y pérdidas en base a primas anuales. Sin embargo, en ocasiones se requieren coberturas por periodos cortos que son condicionados por altas primas debido a la alta exposición de riesgo que existe.

Ante esta eventualidad (periodos cortos) se inserta la cláusula **AVN9** que es una garantía del asegurador para cobrar la prima anual cuando se cubre un periodo corto y existe un siniestro por un monto superior al de la prima de dicho periodo corto.

DEFINICIONES

Accidente: Hecho proveniente de una causa violenta, súbita, externa y no intencional que produzca daños a la aeronave, daños materiales a terceros o daños personales.

Mantenimiento Mayor (Overhaul): Es el proceso de corrección que se realiza a ciertos componentes o unidades de la aeronave, al final de su vida útil para restablecer la disponibilidad del componente.

Unidad: Se refiere a cualquier pieza o conjunto de piezas de la Aeronave que tiene una vida útil definida y que al término de ésta, de acuerdo con el manual del fabricante de la Aeronave o por disposición de la Autoridad Aeronáutica Competente, debe ser objeto de reemplazo o de mantenimiento mayor o menor (**overhaul**). El motor completo será considerado como una sola unidad.

Usos de la Aeronave: Para todos los efectos se establecen las siguientes definiciones:

- 1. Placer y Privado:** Significa el uso personal, de turismo, familiar o para asuntos de negocio, excluyendo cualquier operación de alquiler o mediante remuneración, cobro de flete, o para fines de instrucción o demostración.
- 2. Negocio:** Significa todos los usos indicados para el uso Placer y Privado, incluyendo el transporte de ejecutivos, empleados, huéspedes o invitados del Asegurado y de sus bienes y mercancías, pero excluyendo cualquier operación de alquiler o remuneración o cobro de flete o para fines de instrucción o demostración.
- 3. Comercial:** Además de los usos especificados para Negocios, se incluye el transporte pagado de pasajeros y de carga entre aeropuertos que dispongan de todas las facilidades para la navegación aérea, pero excluyendo cualquier operación con fines de instrucción, demostración o el arrendamiento de la Aeronave a terceros, acordándose que la Aeronave en todo momento estará bajo el control y posesión del Asegurado y/o su(s) Piloto(s).
- 4. Alquiler:** Además de los usos especificados para Comercial, incluye renta, charter o contratación por el asegurado y la operación no está bajo el control del asegurado.

SEGURO DE CASCO TODO RIESGO

Dentro del Seguro de Aviación existe una nomenclatura a nivel de condicionados, originada en el mercado londinense (**Lloyd's Aviation Underwriters**) que tiene como finalidad unificar criterios en el manejo de este ramo del seguro. Es así como el primer producto utilizado se define con la nomenclatura **AVN1A (London Aircraft Insurance Policy)** Póliza de Seguro de Aeronaves de Londres que es la base de todas las pólizas de aviación existentes actualmente en el mercado.

Posteriormente han sido editados nuevos textos que han sido adaptados a la evolución del producto, en función de las necesidades de los clientes.

La versión más actualizada de la Póliza de Seguro de Aviación de Londres esta signada con la abreviatura **AVN1C** y fue editada en Diciembre de 1998.

En cada país de acuerdo al comportamiento del mercado, ciertas particularidades han sido agregadas al texto original, dando como resultado las pólizas de seguro de aviación que hoy actualmente manejamos.

Este escrito, se limitará al análisis de los textos más usados en el mercado de aviación local.

En las pólizas convencionales de Aviación la **AVN1C** está diseñada por **SECCIONES**, que incluyen el alcance de la Cobertura y las exclusiones particulares, así como otras Condiciones Particulares atinentes a cada sección, a saber:

SECCIÓN I - PÉRDIDA O DAÑO A AERONAVES [Operando a Todo Riesgo, Exclusiones Nombradas]

Se destacan en ésta sección de la Cobertura:

- Uso y desgaste paulatino excluidos de cobertura
- Desarme, transporte y reparaciones previamente aprobado, salvo orden de autoridad competente.
- Pago o Reposición del Siniestro reclamado. El Asegurador podrá retener como salvamento, la aeronave con toda su documentación.
- La reposición de la aeronave deberá realizarse por otra de la misma marca y tipo en condiciones similares a la afectada.
- Valor del Deducible, más la proporción de costos por overhaul de la unidad reparada o reemplazada.
- Prohibición de No Abandono de la Aeronave
- No se pagará ningún reclamo bajo esta Sección si otro seguro que sea pagadero como consecuencia de una pérdida o daño amparado bajo esta Sección se ha visto o se verá afectado por parte o en nombre del Asegurado, sin el consentimiento o el conocimiento de los Aseguradores.

SECCION II – RESPONSABILIDAD CIVIL A TERCEROS (NO PASAJEROS)

Se destaca en ésta sección de la Cobertura:

- Se indemniza por la responsabilidad ante terceros por daños (lesiones fatales o no), así como los daños a propiedades debido a caída de una persona u objeto que hubiese caído de la aeronave.
- No se indemnizan lesiones mortales o no a miembros de la tripulación o vinculados con el negocio del Asegurado, mientras se desempeñen en función de su trabajo.
- No se indemnizan lesiones mortales o no, sufridas por cualquier pasajero mientras esté abordando, a bordo, o descendiendo de la aeronave.
- No se indemnizan pérdidas o daños a cualquier bien o propiedad del asegurado o bajo el cuidado, custodia o control del asegurado.
- Reclamos excluidos en la Cláusula de Exclusión de Ruido, Polución y Riesgos Asociados.

Los Aseguradores pagarán además los costos y gastos legales incurridos con su consentimiento escrito para la defensa de cualquier acción legal instaurada en contra del Asegurado con respecto a un reclamo por daños compensatorios amparados bajo esta Sección; sin embargo, si el valor pagado o fallado en contra del Asegurado para la liquidación del reclamo excede el Límite de Indemnización, entonces la responsabilidad de los Aseguradores con respecto a tales costos y gastos legales se limitará a una proporción de dichos costos y gastos legales igual a la que represente el Límite de Indemnización con respecto a la suma pagada por daños compensatorios.

SECCION III – RESPONSABILIDAD CIVIL PASAJEROS

Se destaca en ésta sección de la Cobertura:

Se indemnizarán al Asegurado con respecto a todas las sumas por las cuales el Asegurado llegue a ser responsable legalmente de pagar, y deba pagar, como daños compensatorios (incluyendo costos fallados en contra del Asegurado) con respecto a:

- a. Lesiones corporales accidentales (fatales o de otro tipo) a pasajeros mientras abordan, están a bordo o descienden de la aeronave, y
- b. Pérdida o daño al equipaje y artículos personales de pasajeros que surjan De un Accidente a la Aeronave.

Si y solo si:

1. Antes de que el pasajero aborde la aeronave el Asegurado haya tomado todas las medidas necesarias para evitar o limitar la responsabilidad por reclamos bajo (a) y (b) anteriores en la medida permitida por la ley;
2. Si entre las medidas a que se refiere el punto (i) anterior incluye la expedición de un tiquete al pasajero/comprobante de equipaje, éstos deben entregarse debidamente diligenciados al pasajero con anticipación razonable al abordaje del pasajero a la Aeronave.

Efectos del incumplimiento:

En el evento de incumplimiento de las condiciones (1) y (2), la responsabilidad de los Aseguradores bajo esta Sección no excederá de la suma de la responsabilidad civil legal, si la hay, que hubiera existido si tal disposición se hubiera cumplido.

Exclusiones de esta Sección:

Los Aseguradores no serán responsables de las lesiones (fatales o de otro tipo) o las pérdidas sufridas por:

- (a) los directivos o empleados del Asegurado o los socios en el negocio del Asegurado mientras estén ejerciendo las funciones de su empleo o sus obligaciones para con el Asegurado.
- (b) los miembros de la tripulación de vuelo o en cabina o cualquier tripulante mientras estén comprometidos con la operación de la Aeronave.

SECCION IV – EXCLUSIONES APLICABLES A TODAS LAS SECCIONES

A - Este seguro no aplica en casos de:

Uso ilegal	Mientras la aeronave esté siendo utilizada para fines ilegales o con un propósito distinto a aquellos establecidos en la sección de Usos de la Aeronave en la Carátula y definidos bajo el capítulo de Definiciones.
-------------------	--

Límites Geográficos	Mientras la aeronave se encuentra fuera de los Límites Geográficos establecidos en la Carátula, a menos que se deba a motivos de fuerza mayor.
Pilotos	Mientras la aeronave esté al mando de una persona distinta a lo establecido en la Garantía de Pilotos en la Carátula, excepto cuando la aeronave esté siendo operada en tierra por una persona competente para tal fin.
Transporte por otros medios de transporte	Mientras la aeronave esté siendo transportada por cualquier medio de transporte, excepto cuando ese transporte se haga después de un Accidente que haya dado origen a un reclamo bajo la Sección I de esta Póliza.
Áreas de aterrizaje y despeje	Mientras la aeronave esté aterrizando o despegando, o intentando hacerlo, de un sitio que no cumpla con las recomendaciones establecidas por los fabricantes de la Aeronave, a menos que esa acción sea el resultado de eventos de fuerza mayor.
Responsabilidad Contractual	Por las responsabilidades asumidas o derechos renunciados por el Asegurado bajo algún contrato (diferente de los tiquetes de pasajeros/comprobante de equipaje expedidos según la Sección III de este documento) excepto en la medida en que tal responsabilidad fuera del Asegurado aún en ausencia de tal contrato.
Número de pasajeros	Cuando el número total de pasajeros transportados en la aeronave exceda el número máximo de pasajeros declarado según la Carátula
Sin contribución	A reclamos que sean pagaderos bajo cualquier póliza o pólizas excepto en lo que respecta a una suma que exceda el valor que hubiera sido pagado bajo esa otra póliza o pólizas si esta Póliza no se hubiera afectado.
Riesgos nucleares	A reclamos excluidos por la Cláusula de Exclusión de Riesgos Nucleares
Guerra, Secuestro y Otros Riesgos	Guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades (esté o no declarada la guerra), guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, ley marcial,

A la exclusión de **Guerra, Secuestro y otros riesgos**, le son pertinentes además los siguientes eventos excluidos:

- Detonación hostil de armas de guerra que empleen fisión y/o fusión nuclear o atómica u otras reacciones similares o fuerza o material radioactiva
- Huelga, motín, conmoción civil o disturbios laborales
- Actos de una o más personas, sean o no agentes de un poder soberano, con fines políticos o terroristas y si la pérdida u daño resultante es accidental o intencional.
- Actos mal intencionados o actos de sabotaje
- Confiscación, nacionalización, embargo, retención, detención, apropiación, requisición por propiedad o uso o bajo las órdenes de un Gobierno (sea civil, militar o de hecho) o una autoridad pública o local.

- Secuestro o retención ilegal o ejercicio ilícito del control de la Aeronave o de la tripulación en vuelo (incluyendo intento de retención o control) por parte de una o varias personas a bordo de la Aeronave, actuando sin autorización del Asegurado.
- Además, esta Póliza no ampara reclamos que surjan mientras la Aeronave esté fuera del control del Asegurado por razón de los riesgos antes mencionados.
- Se considerará que la aeronave se encuentra nuevamente bajo el control del Asegurado cuando la Aeronave regrese a salvo a un campo aéreo no excluido en los límites geográficos de esta Póliza y en condiciones convenientes de operación para dicha Aeronave (este regreso a salvo requerirá que la Aeronave esté parqueada con los motores apagados y sin ningún tipo de presión).

CONDICIONES PRECEDENTES APLICABLES A TODAS LAS SECCIONES

Es necesario que el Asegurado observe y cumpla las siguientes condiciones antes de que los Aseguradores estén obligados a hacer algún pago bajo esta Póliza:

1. Debida diligencia:

En todo momento el Asegurado deberá ser diligente y hacer todo lo que esté a su alcance y cooperar con todo lo que sea razonablemente practicable para evitar accidentes y evitar o disminuir las pérdidas.

2. Cumplimiento con normas de aeronavegación:

El Asegurado deberá cumplir con todas las normas de aeronavegación y los requisitos u órdenes de aeronavegabilidad emitidos por las autoridades competentes que afecten la operación segura de la Aeronave y deberá garantizar que: **(a)** la Aeronave está en condiciones de aeronavegabilidad al momento de iniciar cada Vuelo; **(b)** todos los libros y demás registros relacionados con la Aeronave, requeridos por las regulaciones oficiales vigentes, se mantengan actualizados y se pongan a disposición de los Aseguradores o de sus Agentes cuando así se solicite; **(c)** los empleados y agentes del Asegurado cumplan con tales regulaciones, órdenes y requisitos.

3. Procedimiento de Reclamo:

Se deberá dar aviso inmediato de todo evento que pueda dar origen a un reclamo bajo esta Póliza, según lo establecido en la Carátula. En todos los casos el Asegurado deberá:

- (a)** suministrar detalles completos, por escrito, acerca del evento y dar aviso inmediato de todo reclamo con las cartas y documentos relacionados con el caso;
- (b)** dar aviso de toda acción legal inminente;
- (c)** suministrar toda la información adicional y la asistencia que los Aseguradores puedan razonablemente requerir;
- (d)** no actuar de ninguna manera que pueda ir en detrimento o perjudicar los intereses de los Aseguradores;

El Asegurado no deberá admitir ninguna responsabilidad ni hacer ni ofrecer ni comprometer ningún pago sin el consentimiento escrito de los Aseguradores

CONDICIONES APLICABLES A TODAS LAS SECCIONES

Control de Reclamos	Los Aseguradores tendrán derecho (si así lo deciden), en cualquier momento y por el tiempo que deseen, a tomar el control absoluto de todas las negociaciones y procesos y, en nombre del Asegurado, liquidar, defender o iniciar un reclamo.
Subrogación	Después de que los Aseguradores hayan dado una indemnización o hayan hecho un pago bajo esta Póliza, tendrán derecho a la subrogación de los derechos y medidas remediales del Asegurado y el Asegurado cooperará y hará todo lo que sea necesario para ayudar a los Aseguradores a ejercer esos derechos y medidas remediales.
Variación del Riesgo	Si llegara a ocurrir un cambio en las circunstancias o la naturaleza de los riesgos que forman la base de este contrato, el Asegurado deberá dar el aviso inmediato del cambio a los Aseguradores y ningún reclamo posterior a ese cambio será recuperable bajo estos términos a menos que el cambio haya sido aprobado por los Aseguradores.
Cancelación	Esta póliza puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso de cancelación por escrito, con diez (10) días de anticipación. Si la cancelación la hacen los Aseguradores, ellos devolverán a prorrata la parte de la prima correspondiente al período que va hasta la fecha de expiración de la Póliza. Si la cancelación la hace el Asegurado, la devolución de la prima se hará a opción de los Aseguradores. No habrá devolución de prima con respecto a una Aeronave sobre la cual se haya pagado o se vaya a pagar una pérdida bajo esta Póliza.
Cesión	Esta Póliza no será cedida ni total ni parcialmente, excepto si se tiene el consentimiento de los Aseguradores por medio de un Anexo.
No es un seguro Marítimo	Esta Póliza no es y las partes expresamente acuerdan que no debe interpretarse como una póliza de seguro marítimo.
Arbitramento	Esta Póliza deberá interpretarse de acuerdo con la Jurisdicción Colombiana y toda disputa o diferencia entre el Asegurado y los Aseguradores se someterá a arbitramento en Colombia, de acuerdo con las disposiciones legales para arbitramento vigentes en la fecha
Dos o más Aeronaves	Cuando dos o más Aeronaves están aseguradas bajo este documento, los términos de esta Póliza se aplicarán separadamente a cada una de ellas.
Límite de Indemnización	No obstante la inclusión aquí de más de un Asegurado, por Anexo o de alguna otra manera, la responsabilidad total de los Aseguradores con respecto a cada uno y todos los Aseguradores no excederá los Límites de Responsabilidad establecidos en esta Póliza.
Reclamo Falso o Fraudulento	Si el Asegurado presenta un reclamo a sabiendas de que es falso o fraudulento con respecto a los valores o de alguna otra manera, esta Póliza quedará invalidada y todos los reclamos bajo la misma quedarán anulados.

DEFINICIONES DE LA POLIZA

1. ACCIDENTE	Significa un accidente o una serie de accidentes que surjan de un evento.
2. UNIDAD	Significa una parte o un conjunto de partes (incluyendo subconjuntos) de la Aeronave al cual se le ha asignado una Vida Util (Overhaul) como parte o como conjunto. Sin embargo, un motor completo con todas las partes normalmente incorporadas, cuando se retira con el fin de someterlo a reparación general (overhaul) o para reemplazarlo, constituirá una sola Unidad.
3. VIDA UTIL	Significa la cantidad de uso, o el tiempo operacional y/o calendario que, de acuerdo con las Autoridades de Aeronavegación, determina en qué momento se requiere hacer una reparación general (overhaul) o reemplazar la Unidad.
4. COSTO DE REPARACION GENERAL	Significa los costos de mano de obra y materiales en que se haya incurrido o se deba incurrir para la reparación general (overhaul) al final de la Vida Útil de la Unidad dañada o el reemplazo de esa Unidad por una Unidad similar.
5. PLACER PRIVADO	Significa el uso para fines privados y de placer, pero NO el uso profesional o para negocios ni para alquiler o remuneración.
6. NEGOCIOS	Significa los usos descritos en "Placer Privado" y el uso profesional o para negocios, pero NO el uso para alquiler o remuneración.
7. COMERCIAL	Significa los usos descritos en "Placer Privado" y "Negocios" y el uso que le dé el Asegurado para el transporte de pasajeros, equipaje, pasajeros acompañantes y carga para alquiler o remuneración.
8. ALQUILER	Significa alquiler, arriendo, charter o contrato hecho por el Asegurado con alguna persona, compañía u organización únicamente para uso en Placer Privado o Negocios, cuando la operación de la Aeronave no está bajo el control del Asegurado. El Alquiler para otros fines NO está asegurado bajo esta Póliza a menos que así se declare específicamente a los Aseguradores y los detalles de tales usos se describa en la Carátula bajo el título USOS ESPECIALES DE ALQUILER.
9. VUELO	Significa desde el momento en que la Aeronave se mueve hacia delante con el propósito del despegue o el intento de despegar, mientras la Aeronave está en el aire y hasta que la Aeronave termina su recorrido de aterrizaje. Se considerará que una Aeronave de Ala Rotativa está en Vuelo mientras los rotores estén en movimiento como resultado de la potencia del motor, el momentum generado del mismo o autorotación.

10. CARRETEO	Significa el movimiento de la Aeronave por su propia potencia mientras no esté en vuelo, según la definición anterior. El carreteo no se considerará suspendido solamente en razón de una detención temporal de la Aeronave.
11. AMARRE	Significa, en el caso de una aeronave diseñada para acuatizar, mientras la aeronave está a flote y no está en Vuelo o Carreteo según las definiciones anteriores, e incluye los riesgos de remolque y lanzamiento al agua.
12. TIERRA	Significa mientras la Aeronave no está en Vuelo ni en Carreteo ni en Amarre, según las definiciones anteriores.

NOTA: Las definiciones **5, 6, 7 y 8** constituyen Usos Estándar y no incluyen Instrucción, Acrobacia, Caza, Patrullaje, Extinción de Incendios, Caída Libre, Fumigación o Liberación de Cualquier Sustancia, Ninguna Forma de Vuelo Experimental o Competitivo ni Ningún otro uso que involucre Riesgo anormal; sin embargo, si se otorga cobertura los detalles de tales usos deben describirse mediante anexo en la Carátula, bajo **USOS ESPECIALES**.

DEFINICIONES

Accidente: Hecho proveniente de una causa violenta, súbita, externa y no intencional que produzca daños a la aeronave, daños materiales a terceros o daños personales

Mantenimiento Mayor (Overhaul): Es el proceso de corrección que se realiza a ciertos componentes o unidades de la aeronave, al final de su vida útil para restablecer la disponibilidad del componente

Unidad: Se refiere a cualquier pieza o conjunto de piezas de la Aeronave que tiene una vida útil definida y que al término de ésta, de acuerdo con el manual del fabricante de la Aeronave o por disposición de la Autoridad Aeronáutica Competente, debe ser objeto de reemplazo o de mantenimiento mayor o menor (overhaul). El motor completo será considerado como una sola unidad.

Usos de la Aeronave: Para todos los efectos se establecen las siguientes definiciones:

1. Placer y Privado: Significa el uso personal, de turismo, familiar o para asuntos de negocio, excluyendo cualquier operación de alquiler o mediante remuneración, cobro de flete, o para fines de instrucción o demostración.

2. Negocio: Significa todos los usos indicados para el uso Placer y Privado, incluyendo el transporte de ejecutivos, empleados, huéspedes o invitados bienes y de sus bienes y mercancías, pero excluyendo cualquier operación de alquiler o remuneración o cobro de flete o para fines de instrucción o demostración.

3. Comercial: Además de los usos especificados para Negocios, se incluye el transporte pagado de pasajeros y de carga entre aeropuertos que dispongan de todas las facilidades para la navegación aérea, pero excluyendo cualquier operación con fines de instrucción, demostración o

el arrendamiento de la Aeronave a terceros, acordándose que la Aeronave en todo momento estará bajo el control y posesión del Asegurado y/o su(s) Piloto(s).

4. Alquiler: Además de los usos especificados para Comercial, incluye renta, charter o contratación por el asegurado y la operación no está bajo el control del asegurado.

Seguro de Casco Todo Riesgo:

Dentro del Seguro de Aviación existe una nomenclatura a nivel de condicionados, originado en el mercado londinense **Lloyd's Aviation Underwriters**) que tiene como finalidad unificar criterios en el manejo de este ramo del seguro. Es así como el primer producto utilizado se define con la nomenclatura **AVNIA (London Aircraft Insurance Policy)** o Póliza de Seguro de Aeronaves de Londres que es la base de todas las pólizas de aviación existentes actualmente en el mercado.

Posteriormente han sido editados nuevos textos que han sido adaptados a la evolución del producto, en función de las necesidades de los clientes.

La versión más actualizada de la Póliza de Seguro de Aviación de Londres esta signada con la abreviatura **AVNIC** y fue editada en diciembre de 1998.

En cada país de acuerdo al comportamiento del mercado, ciertas particularidades han sido agregadas al texto original, dando como resultado las pólizas de seguro de aviación que hoy actualmente manejamos.

Este texto, se limita al análisis de los textos más usados en el mercado de aviación local.

Contrato de Indemnización:

La póliza de seguro de casco es un contrato de indemnización. La obligación del asegurador es expresada generalmente en términos de “pagar por” o “reemplazar por”, es decir, bajo el contrato de seguro de casco de aeronaves, el asegurador se encuentra en la obligación de reparar o en su defecto reemplazar las pérdidas sufridas por la aeronave asegurada.

Los requerimientos de aeronavegabilidad sobre cada componente de una aeronave son usualmente muy estrictos, por lo que cada componente debe ser reemplazado por uno nuevo (u “*overhauleado*”). En consecuencia, en caso de indemnización de un reclamo, normalmente son realizadas algunas deducciones por conceptos de vida útil de aquellos componentes que fueron reemplazados.

De ocurrir una pérdida total, el asegurado tiene dos opciones:

- 1) Reemplazar la aeronave por otra bajo las mismas condiciones de la aeronave siniestrada en cuanto a edad, tipo y uso. En estos casos se presentan ciertas dificultades debido a que por lo general los asegurados nunca aceptan el reemplazo de la aeronave por los riesgos que esto representa.
- 2) Cancelar en dinero efectivo el monto acordado como Suma Asegurada previa aplicación de las deducciones previstas en la póliza.

Existe otra alternativa conocida como "Valor Convenido (**Agreed Value /AVN61**)", donde los aseguradores acuerdan pagar el monto acordado en caso de una pérdida total y pierden el derecho de restitución de aeronave acordado en la póliza. Esta cláusula debe ser otorgada considerando que la aeronave no esté expuesta a una rápida depreciación y a que el asegurado original presente parámetros operativos confiables. En muchos mercados esta cláusula está solo disponible para aeronaves nuevas.

El contrato de indemnización también ampara el robo de la aeronave siempre y cuando la aeronave no sea localizada dentro de los 60 días siguientes al comienzo de su último vuelo.

Valores Asegurados:

En caso de pérdida parcial, son indemnizables todos aquellos costos razonables en que haya incurrido el asegurado para reparar el bien. El interés del asegurado, particularmente cuando ha comprado una aeronave de segunda mano esta usualmente limitado a garantizar el valor de mercado, ya que como las aeronaves se deprecian rápidamente, el precio de una de segunda mano suele ser mucho menor al de una máquina recién fabricada de la misma marca y modelo.

Como se mencionó anteriormente, los requerimientos de aeronavegabilidad son bastante estrictos y dictan que todo daño debe ser reparado bajo los estándares originales de construcción del fabricante, por lo que en caso de accidente, los aseguradores resultan afectados por los costos de reparación de las aeronaves que se asocian como si las misma fuesen nuevas, ocasionando que estos costos resulten bastante elevados en relación con la suma asegurada.

Adicionalmente cuando la aeronave es muy antigua, sus piezas han salido de la línea de producción por lo que en caso de pérdida, es posible requerir repuestos "**Make to Order**" incrementando considerablemente los costos.

Los aseguradores requieren protegerse contra estas situaciones y lo hacen por dos vías:

- (i) Restringiendo a los asegurados, la cantidad por la cual los aseguradores serán responsables a indemnizar, estableciendo una proporción entre el valor asegurado de la aeronave y el costo de una aeronave nueva, o estableciendo para cada componente un valor proporcional contra el 100% del valor asegurado tal y como se establece en la Cláusula de Partes y Componentes (**AVN4**). Esta cláusula es de uso común en aeronaves de fabricación rusa y en aeronaves de mucha antigüedad, debido a los múltiples inconvenientes que se presentan en la consecución de piezas y partes.
- (ii) Incrementando la prima para compensar la desproporción existente en los costos de reparación. La mayoría de los aseguradores emplean una fórmula en donde destinan parte de la prima aplicable a los riesgos de pérdida total, y parte de la prima aplicable a los riesgos de pérdida parcial (reparación de daños). Así en las tablas de tarifa se observan que para bajos valores asegurados habrá altos valores de tasa mínima y viceversa. No obstante, a pesar de esta previsión, frecuentemente los costos de reparación de las aeronaves accidentadas resultan superiores a la suma asegurada acordada.

Primas:

En las pólizas de aviación general y en varias pólizas de aviación comercial, la prima es usualmente expresada en porcentajes del valor asegurado. Solo en los casos de grandes riesgos de aerolíneas comerciales se presenta como una prima básica ajustable en función de las **millas-aeronave-voladas**. En algunos mercados se acostumbra a otorgar bonos de retorno por no reclamo, usualmente pagados al momento de la renovación. Una participación de un “**Profit Commission**” es otorgada también para este tipo de riesgos.

Para aeronaves cuyo valor asegurado es relativamente alto, el pago de prima puede ser realizado por cuotas, según lo establece la cláusula **AVN5** de Pago de Primas Diferidas. Sin embargo, la prima deberá ser pagada completamente en caso de un evento o pérdida de la aeronave.

Para la determinación de la prima se parte de una tasa básica que va a depender de la aeronave en función del **tipo de ala, tipo de propulsión y número de motores**. Posteriormente son aplicados una serie de **criterios que van aumentando o disminuyendo el costo de la prima** según lo amerite el riesgo.

Una medición del riesgo de las distintas aeronaves vendrá determinada por el siguiente orden:

Aeronaves > Dirigibles > Globos Aerostáticos

El riesgo de los globos aerostáticos, tomada en el ejemplo, viene determinado básicamente durante los aterrizajes y las posibles corrientes de aire que hagan impactar este contra cableados de alta tensión eléctrica.

Deducibles:

Es impuesto como una forma de contribución del asegurado en la pérdida, de manera tal que el propietario haga el uso adecuado que una aeronave merece. También es usado con una finalidad económica para la compañía de seguros, a fin de eliminar un número significativo de pequeñas reclamaciones que administrativamente pueden resultar incosteables.

Los deducibles son aplicables en vuelo, rodaje, ingestión y tierra y son aplicables a todo tipo de pérdidas excluyendo pérdida total. De esta condición usualmente se excluyen los helicópteros a los cuales si se les aplica el deducible en caso de pérdida total.

Cuando el deducible representa una cantidad sustancial (el caso de las aeronaves de uso Ejecutivo), un seguro aparte permite cubrir parcialmente este exceso, son los denominados “**Seguros de Deducible**”.

Nota: Es claro que el “Seguro de Deducible” pretende disminuir las sumas, que en caso de siniestro que afecte el bien, representan un claro **Seguro de Primera Pérdida** y en consecuencia, el valor de la prima no tendrá necesariamente proporcionalidad con el porcentaje de reducción del mismo. (Nota del **Investigador y Redactor**).

Uso, Desgaste y Rotura Mecánica:

La póliza no cubre el uso y desgaste normal, la reparación o reemplazo de componentes afectados por rotura mecánica, y los defectos eléctricos o mecánicos. No obstante si ocurriese un accidente como resultado de una de las causas anteriormente descritas, los daños causados a los otros componentes de la aeronave tendrán cobertura. Existen ciertos casos “excepcionales” de los cuales los asegurados deben estar enterados:

(i) Ingestión: Las pólizas de aeronaves **turbojet**, usualmente estipulan que la ingestión de material menor de un motor a turbina es considerado uso normal y desgaste. Sin embargo, si dicha ingestión ocurre como un hecho aislado, y deja fuera de servicio la aeronave en un momento dado, la aeronave goza de la cobertura del seguro.

(ii) Rotura mecánica: Los textos de póliza incluyen una cláusula, que define al motor como una unidad (**AVN56**) y que tiene el propósito de definir las consecuencias de una rotura mecánica. Los daños ocasionados por este tipo de evento no son recuperables por la póliza de casco de aeronaves a menos que dichos daños se extiendan a la parte exterior de la unidad y afecten el casco.

Gastos de Emergencia o Rescate:

Mucho de los accidentes y/o incidentes ocurren en lugares alejados del aeropuerto base de la aeronave. Por esta razón la póliza garantiza un porcentaje de la suma asegurada del casco para la preservación y traslado de la aeronave desde el sitio donde ocurrió el accidente hasta el centro de servicios donde finalmente se efectuará la reparación. Estos gastos incluyen desde pagos por concepto de vigilancia en el sitio del accidente, hasta pagos por el alquiler de piezas y partes para hacer posible el traslado de la aeronave.

Información requerida en la Póliza:

Entre otros, se destacan básicamente:

Uso de la aeronave

Los usos de alto riesgo como instrucción, fumigación, renta y otros no están cubiertos explícitamente por la póliza. Las aeronaves dedicadas este uso deben estar claramente definidas en el Cuadro de Póliza.

Límites Geográficos e Información Adicional

Pilotos autorizados

Estos pueden ser nombrados o descritos de acuerdo a una calificación, ejemplo: pilotos con un mínimo de 1000 horas volando incluyendo 100 horas en tipo de aeronave asegurada.

Los dueños de aeronaves corporativas, propietarios de aeroclubes debe tener especial cuidado de asegurar a todas las personas que ejercen algún control sobre la aeronave ya que las pólizas de aviación son bastante estrictas en cuanto a la condición de cobertura para este tipo de personas.

En el cuadro de póliza debe aparecer una descripción completa de la aeronave asegurada, relativa a marca de fabricación, modelo, año de construcción, configuración y serial de casco. Por ser componentes sujetos a cambio por condición o renovación, los motores y las hélices de las aeronaves pareciera no ser necesaria su publicación en este resumen.

Existen cuadros de póliza donde se transcribe una copia del documento original del Reasegurador, tal como se transcribe arriba. No obstante, podrán encontrarse cuadros donde la disposición de la información es tabulada y cumple exactamente todos los requerimientos de información exigidos por los aseguradores, para garantizar que queden claramente establecidas las garantías mínimas aplicables a la cobertura otorgada.

Seguro de Responsabilidad Civil:

Así como el seguro de casco, esta póliza tiene como finalidad brindar un soporte financiero al contratante luego de la ocurrencia de un siniestro. Contrariamente al casco, la máxima cantidad a la que el asegurado se obligará a pagar legalmente es desconocida.

Las principales coberturas relativas a responsabilidad civil de aviación son:

- a) **A pasajeros:** por muerte, invalidez o pérdida y daños a su equipaje.
- b) **A terceras partes:** por daños a la propiedad y lesiones corporales.

En adición a sus propios intereses, el asegurado puede asumir los gastos relacionados con su defensa, ajuste y pagos suplementarios producto de cualquier acción civil intentada contra él.

Responsabilidad Civil ante Terceros

Esta cobertura ampara las obligaciones del asegurado que resulten como consecuencia de la muerte o al menos cabo de salud de dichos terceros, o el deterioro o la destrucción de bienes de propiedad de los mismos, causados directamente por la aeronave asegurada o por cualquier objeto caído de la misma.

La cobertura de la póliza no se restringe solo al daño que pueda producir la aeronave como consecuencia directa del contacto contra esta, sino se extienden a cubrir también las pérdidas causadas directamente por la aeronave, o por las personas o por los objetos que caigan de ella.

Para considerar este tipo de riesgo es necesario conocer los siguientes factores:

- Potencial de la aeronave para causar daños a la gente o a la propiedad como resultado de un choque, todo esto tomando en consideración peso y capacidad de combustible de la aeronave; no son los mismos los daños que pueda causar un Boeing 747 en llamas que un Cessna 182.
- Probabilidad de la aeronave de producir algún incidente, sobre todo en lo que se refiere al área geográfica de operación; las probabilidades de causar un accidente con daños a terceros son

mayores si la aeronave vuela frecuentemente sobre grandes ciudades o aeropuertos de intenso tráfico comparativamente con una aeronave que vuela con frecuencia a una hacienda.

Si la aeronave efectúa vuelos internacionales, se debe tener especial atención a los requerimientos legales de cada país, de manera de garantizar una cobertura adecuada. Algunos países requieren de un certificado de seguros, que avale los límites requeridos por sus jurisdicciones.

La responsabilidad de aeronaves viene expresada sobre la base de "**cada aeronave /cada accidente**". Las pólizas no están sujetas a reinstalación anual y es una cobertura de "Limite Único Agregado".

Hoy es posible obtener ofertas de reaseguro, donde otorgan un solo límite aplicable a pasajeros, terceros y otras responsabilidades sin distinción. Esta cobertura es llamada "**Combined Single Limit**" (CSL). Esta no determina un esquema de prioridad para efectuar los pagos. Simplemente son indemnizados en el orden como sean presentados los reclamos, hasta que el límite de la cobertura se agote.

Responsabilidad Civil a Pasajeros

Esta cobertura ampara las obligaciones del asegurado que resulten como consecuencia de daños a los pasajeros mientras se encuentren subiendo, bajando o a bordo de la aeronave asegurada.

En la práctica, luego de un accidente, los aseguradores asumen el control de la reclamación y utilizan a sus abogados para realizar todo tipo de negociación que involucre a los pasajeros afectados por el accidente, estando a cargo de los aseguradores los costos de defensa.

Los límites de responsabilidad son expresados como cantidades aplicables a cada accidente.

Cuando más de una aeronave está cubierta por una misma póliza, los límites deberán ser aplicables por cada aeronave. Para considerar este tipo de riesgo es necesario conocer:

- Cuantos pasajeros son transportados en la aeronave? (número de asientos).
- Frecuencia de viajes con pasajeros.
- Bajo qué régimen de responsabilidad operan? (Varsovia, La Haya, Montreal, Doméstico)
- Quienes son los pasajeros? (familiares, turistas, ejecutivos)

Las pólizas de responsabilidad civil de pasajeros, normalmente excluyen la responsabilidad con respecto a empleados y contratados del asegurado que vayan volando en el curso de sus obligaciones. Esta cobertura es brindada por otro tipo de seguro.

En adición a las limitaciones contenidas en la póliza de Casco, la póliza de responsabilidad civil de pasajeros usualmente debe presentar la garantía de que el asegurado no excederá bajo ninguna circunstancia la capacidad máxima de la aeronave, ya que esto invalidaría automáticamente la cobertura brindada por la póliza.

En ocasiones, si el certificado de aeronavegabilidad lo permite, se pueden cargar pasajeros en el puesto del copiloto y esto debe ser declarado a los aseguradores para que muestren su conformidad. De igual forma, en ocasiones se pueden cargar más pasajeros de los previstos (por ejemplo, niños menores de cuatro años) siempre y cuando haya sido validado en el certificado de aeronavegabilidad y previo acuerdo de los aseguradores.

Las exclusiones más comunes de la póliza de responsabilidad civil son:

- Asumir responsabilidad bajo contrato o no sin el consentimiento de la compañía
- No ampara familiares o empleados del asegurado
- No cubre pérdidas o daños causados a cualquier cosa o derecho del asegurado o que esté sometido a su cuidado, custodia o control.

Las pólizas de responsabilidad también prevén un sistema de indemnización para honorarios legales en caso que se intente una acción judicial en contra del asegurado, el cual es en exceso de la suma asegurada de responsabilidad. Dicho sistema de pago es equivalente a la proporción entre el monto del fallo y el alcance de la cobertura.

Exclusiones aplicables a todas las Coberturas

Las principales exclusiones de las pólizas de aviación, se enumeran a continuación:

- Uso no acordado o con propósitos ilegales.
- Guerra, huelga, motines, conmoción civil. (AVN48).
- Uso y desgaste, deterioro gradual, falla mecánica...
- Operaciones en aeropuertos no autorizados (AVN23).
- Daños por apropiación indebida.
- Violación al límite geográfico declarado.
- Contaminación radiactiva, cualquier medio que emplee fisión o fusión nuclear. (AVN38).
- Ruido, Polución y otros Riesgos (AVN46).
- Violación a limitaciones de diseño de la aeronave. Alteraciones y modificaciones.
- Traspaso de la propiedad sin consentimiento previo de la compañía
- Daños intencionales causados por pasajeros o pilotos, abandono, pérdida de uso.
- Daños a consecuencia del uso de sustancias químicas.
- Mientras la aeronave sea transportada como carga.
- Daños a la carga transportada.
- Pilotos no declarados o que no cumplan con las garantías mínimas expresadas en la póliza.
- Vuelos de prueba, de certificación luego de una reparación o acrobáticos
- Vuelos con el certificado de aeronavegabilidad invalidado.

Garantías aplicables a todas las coberturas

- Cumplir con todas las disposiciones emanadas de las autoridades aeronáuticas, en cuanto a leyes, reglamentos, resoluciones, instructivos, órdenes y demás disposiciones aeronáuticas.

- Actuar con la debida diligencia, Realizar todo aquello que de alguna forma esté a su alcance y sea razonable para evitar o disminuir las pérdidas o daños.
- Garantía de Mantenimiento Todos los servicios de mantenimiento normales, periódicos o eventuales de la aeronave deben ser realizados por empresas debidamente calificadas.

Seguro de Accidentes Personales Aviación

Ampara riesgos de muerte e invalidez permanente de tripulantes y pasajeros de la aeronave asegurada mientras se encuentren subiendo, abordando o descendiendo de la aeronave asegurada.

Es importante que la póliza esté claramente definida y adaptada a las coberturas de aviación haciéndose expresamente si es conveniente un anexo que indique los alcances y efectos de dicha cobertura, aclarando que la cobertura se sujeta a todos los términos y condiciones de la póliza original del casco. (NMA2712)

Los gastos médicos también pueden ser cubiertos mediante el cobro de una prima adicional.

En caso de muerte, la indemnización se efectuará a los herederos legales de los pasajeros o tripulantes.

A los efectos de la indemnización, la póliza dispone de una tabla de indemnización de accidentes personales con diferentes porcentajes según cada caso en particular.

Esta cobertura paga según un límite establecido por puesto, y antes que la cobertura de responsabilidad civil.

Coberturas de Guerra y Secuestro

Los reaseguradores de aviación conjuntamente acordaron aplicar a todas las pólizas de aviación una cláusula excluyendo los riesgos derivados de la guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades, huelgas, motines, conmoción civil, daños maliciosos, confiscación, nacionalización, secuestro, sabotaje. Este es el contenido de la cláusula **AVN48B**.

Un endoso cubría aquellos riesgos de huelgas, motines, conmoción civil, daños maliciosos, sabotaje y el secuestro en algunos casos. Dicho endoso es conocido como "Ampliación de Cobertura", **AVN51** para la cobertura de casco y **AVN52C** para la cobertura de responsabilidad, ambos ameritan un cobro de prima adicional que dependerá del grado de exposición del riesgo.

Sin embargo, como consecuencia de los actos terroristas del **11-Sep-2001** estas coberturas resultaron eliminadas del mercado y en su reemplazo fueron emitidos los textos **LSW555B** para casco y **AVN52E** para responsabilidad civil.

El texto **LSW555B** se conoce como Póliza de Riesgos de Guerra Casco Aviación y es una cobertura más extensa que la brindada por la cláusula **AVN51** ya que en adición huelgas, motines, conmoción civil, daños maliciosos, sabotaje y el secuestro; cubre los riesgos de guerra, guerra civil y actos políticos de sabotaje y secuestro excluyendo aquellos producidos por explosiones atómicas.

Sin embargo, estas coberturas están sujetas a tiempos de cancelación de tan solo siete días, y los reaseguradores pueden cancelar sus participaciones en cualquier momento. Las principales limitaciones de esta cláusula son:

- Es colocado a través de reaseguradores especializados en este tipo de cobertura.
- Debe existir una póliza de casco vigente para la aeronave asegurada.
- Su cancelación es efectiva mediante aviso del reasegurador anticipadamente a cualquier contingencia o en el momento que ocurra el estallido de guerra entre las grandes potencias.
- Garantías de pagos muy limitadas sin retención de reservas.
- Existe una lista de países, que por representar alto riesgo, no existe cobertura bajo este endoso. En América, existen exclusiones expresas para países como Haití y Cuba por ser regímenes donde las garantías ciudadanas no son adecuadas.
- Para países como **Colombia**, Bolivia y Perú estas coberturas están restringidas y sujetas a mayores primas por el alto nivel de riesgo.
- Son coberturas que no tienen deducible y de amplia cobertura.
- Noticias de cancelación de tan solo 48 horas.

En el caso de la guerra de Kuwait, las pérdidas por la confiscación de una sola línea aérea durante la invasión causaron una pérdida de más de 200 millones de dólares a los reaseguradores. Otras aeronaves que son afectadas por este tipo de eventos o durante atentados terroristas también se indemnizan por esta cobertura.

Las pérdidas del 11-Sep-2001 afectaron al mercado mundial de Guerra por una cantidad próxima a los **USD 20 – 21 mil millones**.

En el caso de la AVN52E (Cobertura de Guerra para Responsabilidad Civil), la variación respecto a la cláusula original se basó en la limitación de las responsabilidades ante los pasajeros. En la cláusula original esta limitación no existía y en consecuencia las magnitudes de los mismos eran ilimitadas.

Vuelo Ferry

Existen diferentes tipos de estos vuelos, conocidos también como vuelos de traslado. Pueden ser tales como, el primer vuelo desde el país de fabricación hasta el país de matrícula, también el vuelo que se realice desde el lugar de un siniestro hasta el aeropuerto donde se van a efectuar las reparaciones. En el caso de una aeronave nueva, normalmente dicho vuelo puede ser cubierto incluida la cobertura en la tasa de riesgo anual. También puede cotizarse y cubrirse dicho vuelo solamente, pero sujeto a la cláusula **AVN9**.

En el segundo caso la situación es diferente, pues cuando una aeronave sufre un accidente su condición de aeronavegabilidad queda sin efecto, entonces, será necesario que se cumplan una serie de requisitos ante la autoridad aeronáutica como por ejemplo la solicitud de una autorización de vuelo de traslado de la aeronave. Dicha cobertura es difícil de otorgar y muy diferentes las opiniones de algunos reaseguradores en relación a la misma. Algunos opinan que se puede cubrir dicho vuelo mediante el cobro de una extra-prima, otros simplemente no lo cubrirían y una opinión diferente indica que si se debería cubrir dicho vuelo; similar situación ocurre para los vuelos de prueba.

Pistas No Autorizadas / AVN23

Se otorga en el caso de que la aeronave efectúe operaciones en pistas no necesariamente autorizadas por las autoridades aeronáuticas, siempre y cuando dichas pistas cumplan con los requisitos exigidos por el manual de operación del fabricante de la aeronave. En algunos países se aplica el criterio de que aquellas pistas no inscritas o registradas ante las autoridades, se consideran pistas ilegales, y por lo tanto esta cláusula no ampara cobertura.

Técnicamente, ha de considerarse aquellas aeronaves que por sus características justifiquen o no la contratación de dicha cobertura, sobre todo en el caso de aeronaves susceptibles a riesgos de ingestión.

Violación de Garantías (AVN28 / Breach of Warranty)

Se utiliza cuando existe alguna acreencia, gravamen, o hipoteca sobre la aeronave. Esta cobertura garantiza que en caso de que el asegurado viole las condiciones establecidas en la póliza y la compañía aseguradora rechace la reclamación del casco, el saldo será indemnizado al acreedor o arrendador. El seguro cubre el saldo del acreedor respecto a cualquier acto de omisión que haya realizado el asegurado el cual invalide la cobertura otorgada por la póliza. Dicha cláusula presenta las siguientes limitaciones:

- Solo se activa en caso de pérdida total.
- Normalmente se asegura un porcentaje de la suma asegurada (máximo del 80% de la suma asegurada), sin embargo, existen casos de corporaciones de muy buena reputación para los cuales se puede negociar esta cláusula hasta por un 100% de la suma asegurada.
- Genera un pago extra de prima.
- Deben estar claramente diferenciados el acreedor y el asegurado, es decir, el acreedor no debe tener ningún interés operacional en la aeronave, de otra manera podría contribuir en la violación de alguna garantía de la póliza.
- No cubre otros riesgos más allá de los que están definidos en la póliza original, es decir, si la póliza original es cobertura en tierra y sucede un daño en carreteo, no se activa la cobertura.
- No cubre cambios de dueños.
- El acreedor puede cancelar la prima en caso que el asegurado no haga efectivo el pago; y está en la obligación de notificar a los aseguradores de cualquier cambio que se produzca en las circunstancias del riesgo.

Los aseguradores exigen conocer la identidad del acreedor antes de favorecerlo con esta cláusula. Ellos deben demostrar que su interés es puramente financiero.

Seguro de Deducible

Existen mercados especializados de reaseguro que otorgan cobertura bajo un esquema de exceso de pérdida para reducir el deducible a cargo del asegurado, pero a cambio de un pago de prima y un límite agregado anual. Este seguro se rige bajo las siguientes limitaciones:

- Es colocado a través de reaseguradores especializados en este tipo de cobertura.

- Condiciones de reaseguro dependen de la experiencia internacional y la ley de la oferta y la demanda en el mercado reasegurador.
- Garantías de pagos muy limitadas sin retención de reservas.
- Se condiciona a un texto de póliza aprobado por los reaseguradores (**Wording 340**).
- Debe existir una póliza de casco vigente para la aeronave asegurada.
- Preferiblemente aplicable a aeronaves de turbinas y helicópteros, y hasta un máximo del 75% del monto establecido como deducible.

CLAUSULAS MÁS IMPORTANTES EN EL SEGURO DE AVIACION

Comúnmente el condicionado de aviación, dadas las características tan particulares y técnicas de aviación, no solo dispone de pólizas especializadas y adecuadas al ramo, sino también de unas cláusulas también especializadas, realmente muchas, pero citaremos las más importantes y de mayor utilización:

Cláusula AV-38/Exclusión de Contaminación Radiactiva.

Es una exclusión normalmente aplicada a todos los riesgos asegurables dadas las características catastróficas de una eventualidad de tipo nuclear que origine situaciones de contaminación radiactiva.

Cláusula AV-41/Control de Suscripción y Siniestros.

Existe entre reasegurador y reasegurado más que todo y sujeta a que las condiciones de Reaseguro sean las mismas que las aplicadas en la póliza original, caso contrario no habrá Cobertura. Igualmente en caso de siniestro, el asegurador avisará en un plazo no mayor de 48 o 72 horas al reasegurador quien tiene el control absoluto del siniestro y designará al ajustador. Esta cláusula se aplica en caso de grandes riesgos, coberturas no usuales o riesgos colocados facultativamente sobre todo cuando el reasegurador asume un porcentaje elevado o el 100 % del riesgo.

Cláusula AV-46B/Exclusión de Ruido, Polución u otros riesgos.

También es una de las exclusiones normalmente establecidas a nivel internacional. Excluye reclamos a consecuencia de ruido, interferencia eléctrica, polución y contaminación de cualquier naturaleza e interferencia con el uso de bienes.

Cláusula AV-48B/Exclusión de Guerra, Secuestro u otros riesgos.

Excluye reclamos derivados de guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades, huelgas, motines, conmoción civil, daños maliciosos, confiscación, nacionalización, secuestro, sabotaje. Es también una de las cláusulas internacionalmente establecidas para todos los ramos, pero pueden ser cubiertos mediante la póliza de riesgos de guerra conocida como **AVN-50 o RJM**.

PROCESO DE COTIZACION DE UNA AERONAVE

Antes de otorgar cualquier oferta de cotización de una aeronave, es importante establecer el valor del bien a asegurar, para ello existen muchos criterios.

Con la finalidad de estudiar los pasos a seguir para obtener la cotización de una aeronave, se ha dividido el tema en dos grandes tópicos:

- Valuación de Aeronaves
- Criterios Para Establecer la Prima del Riesgo

VALUACIÓN DE AERONAVES

La valuación de la aeronave constituye el punto de partida del Seguro de Aviación.

Existe diversidad de criterios para establecer el valor de una aeronave. Por supuesto, que todos tendrán acentuadas diferencias si tomamos en cuenta la opinión de diferentes fuentes entre ellas la de su propietario, la de un vendedor de aeronaves, la de un comprador de oportunidad, la de un taller de aviación o simplemente la de un asegurador; pues cada uno de ellos evalúa la aeronave con un enfoque distinto.

Ciertos criterios técnicamente razonables, son empleados por los aseguradores para establecer el valor de una aeronave. Uno de ellos es simplemente que, un asegurador no toma en cuenta el precio de venta de una aeronave como suma asegurada, pues existen en el mercado ciertas Publicaciones muy calificadas que suministran precios referenciales bastante aproximados a la realidad, por ejemplo:

- Lloyd's of London Aviation Dept. Aircraft Types & Price Guidelines,
- A.I.S.L. de Londres
- Aircraft Bluebook Price Digest.
- Trade a Plane de Tennessee USA

De todas las publicaciones existentes en el mercado, se considera que la más completa y acertada en cuanto a contenido se refiere es el "**Aircraft Bluebook Price Digest**", debido a las siguientes razones:

- Cerca del 95% de las aeronaves existentes están incluidas en esta publicación, sobre todo las de fabricación norteamericana, que si a la realidad vamos representan cerca del 80% del parque aéreo mundial.
- Las referencias son tomadas del mercado americano, el parque más representativo del mundo.
 - Ofrece valores exactos.
 - Es una publicación de frecuencia trimestral.
 - Ofrece versatilidad de información: valores de equipos adicionales, motores, equipos de radio y comunicación, conversiones, precios de overhaul de motores, información técnica adicional, directivas de aeronavegabilidad, etc.

Para obtener el valor de la aeronave, es importante conocer el serial de la aeronave con el cual se determina el año de construcción; sin embargo, el **Bluebook** aclara que la única forma "exacta" y "confiable" de determinar el año de construcción de la aeronave es a través de la documentación

original de la aeronave. Seguidamente se enumeran los pasos a seguir para obtener el valor del casco de una aeronave:

1. Ubicar a través del índice, la marca y modelo de la aeronave.
2. Ubicar dentro de la marca y modelo de la aeronave, el año de construcción.
3. Confirmar que el serial de la aeronave se encuentre ubicado dentro del año seleccionado.
4. La cifra del "**Average Retail**", será el punto de partida para considerar el valor de la aeronave.
5. Si fue suministrado un listado de equipos presentes en la aeronave, a la vista del contenido, "**Base Average**", se identifican cuales corresponden a equipos adicionales y cuales corresponden a equipos incluidos dentro del valor de la aeronave.
6. Todos estos pasos darán como resultado el valor de mercado de la aeronave.

Otros puntos que se deben considerar para el avalúo de una aeronave, solo podrán ser determinados mediante inspección, específicamente en lo referente a conversiones, condiciones del tapicería e interior de la aeronave, condiciones de la pintura, bonificación por promedio de horas bajo la media anual, etc.

Las horas de uso que presente el motor también son consideradas como un factor para el avalúo de la aeronave. Si las horas de uso se encuentran por encima del SMOH, la aeronave perderá valor a razón de lo indicado en la Add for, si las horas del motor se encuentran por debajo del SMOH la aeronave se revalorizará en la misma medida.

Como el negocio de un asegurador no es comprar y vender aviones sino asegurar a valores razonables que le permitan indemnizar repuestos nuevos y costos de mano de obra razonable, este último paso se omite en la valoración de la aeronave.

La aeronave, en su país de destino aumenta de valor debido a los gastos en que se incurre en el proceso de transporte y nacionalización. Para considerar dichos gastos, el asegurado debe demostrar que realizó la erogación correspondiente y lograr que sean asegurables mediante una cobertura adicional al casco.

Para aeronaves que no figuran en el **Aircraft Bluebook Price Digest** como el Britten Norman Islander, Antonov, Dornier, etc. de fabricación europea, será necesario consultar otras publicaciones como las mencionadas anteriormente.

Si la suma asegurada solicitada por el cliente no coincide con el valor Bluebook o de otra publicación autorizada, lo más conveniente es efectuar una inspección para determinar de mutuo acuerdo la suma asegurada y en consecuencia el valor para efectos de seguro.

Adicionalmente existen servicios web que en aquellos casos donde exista un número suficiente de ofertas serán determinantes en el establecimiento del valor.

Un ejemplo de WEB destinada a este ejercicio es [CONTROLLER](#)
O, los servicios ofrecidos por valuadores, como [G & S – Goods & Services](#)
[Aircraft Bluebook Price Digest](#)

FACTORES PARA EVALUAR RIESGOS

Un asegurador estará dispuesto a asumir riesgos de aviación dentro de las categorías normales de esta actividad; debe entenderse entonces que para poder otorgar las condiciones más apropiadas al asegurado, es de suma importancia el factor "información".

Muchas veces existe el temor de perder un negocio sin ni siquiera haberlo cotizado por falta de información. En el ramo de aviación, la información que se exige es vital para que el asegurador o el reasegurador tenga una idea clara del riesgo como tal; dos aviones pueden ser exactamente iguales, sin embargo, alguna variable en la información entre uno y otro riesgo puede hacerlo cambiar y las condiciones aplicables serán diferentes. De allí pues que si queremos lograr las condiciones y términos apropiados para el cliente debemos obtener la más amplia y detallada información para que el asegurador o el reasegurador pueda tener una idea del riesgo que va a asumir.

Para entrar en esta materia es conveniente revisar las tasas de accidentes de aviación general, las cuales siempre han sido más altas que las aerolíneas, ya que ésta involucra riesgos que otras operaciones no comparten. A continuación, listamos algunas de las principales diferencias entre la aviación general y las aerolíneas:

- Menos regulaciones - los pilotos de Aviación General manejan un más amplio rango de operaciones. Las operaciones comerciales y militares tienen muchos controles inherentes y grandes estructuras de respaldo.
- Amplias variaciones en calificaciones y entrenamiento – desde alumno piloto a piloto comercial.
- Menos recursos de cabina – las operaciones de aerolíneas requieren al menos 2 pilotos; las operaciones Aviación General son en general de un solo piloto.
- Mas aeródromos; Aviación General opera en una proporción de 20:1 de aeródromos o aeropuertos en comparación con las aerolíneas. La mayoría de éstos carece de aproximaciones de precisión, pistas apropiadas o luces utilizadas en los aeropuertos que sirven a las líneas aéreas.
- Muchas operaciones, tales como fumigación, arrastre de carteles de publicidad, combates de incendios, labores policiales, ayuda a la pesca, ambulancia aérea, etc., presentan riesgos específicos asociados a tales labores.
- Más despegues y aterrizajes por hora – las fases más críticas de cualquier vuelo.
- Más responsabilidad individual – los pilotos Aviación General son responsables por la seguridad de sus propios vuelos. No existen despachadores o meteorólogos con quienes compartir la responsabilidad.

Pese a que la libertad y flexibilidad que permite la aviación general involucran algunos riesgos adicionales, tales riesgos no garantizan un accidente. Los pilotos quienes activamente administran el riesgo pueden mejorar su seguridad.

La exposición de riesgos de compañías de aviación general, pueden ser mejorados mediante la adaptación de los contratos de seguro de la forma más específica posible para un operador determinado, sin embargo, para ello se debe conocer en profundidad tales riesgos.

Un asegurador estará dispuesto a asumir riesgos de aviación dentro de las categorías normales de esta actividad; debe entenderse entonces que para poder otorgar las condiciones más apropiadas al asegurado, es de suma importancia el factor "información".

La información que se exige es vital para que el asegurador tenga una idea clara del riesgo como tal; dos aviones pueden ser exactamente iguales, sin embargo, alguna variable en la información entre uno y otro riesgo puede hacerlo cambiar y las condiciones aplicables serán diferentes.

Latinoamérica tiene un volumen de aeronaves que alcanza el 5% del parque mundial, en comparación a Estados Unidos y Canadá que aportan el 70%. Nuestras operaciones alcanzan al 8% de los vuelos del mundo, y un 26% de los accidentes; asimismo Estados Unidos y Canadá tienen el 50% de los despegues y sólo el 18% de los accidentes.

Nuestra siniestralidad global de aviación supera el 110%, lo que implica que nos encontraremos en el sector rojo de los balances por alrededor del 30% al realizar los ajustes por gastos implícitos, motivo por el cual los aseguradores se ven obligados a hacer artificios financieros para poder mejorar tal condición. Esto sin duda ha repercutido en las tasas de las primas de seguro que en nuestra región debemos pagar.

Los principales factores que son evaluados bajo esta premisa son los siguientes:

- La Aeronave
- Zona de Operación
- Experiencia del Asegurado
- Tripulación
- Mantenimiento
- Actividad o uso de la Aeronave

La evaluación de un riesgo de aviación, comienza por conocer los datos de la aeronave.

La matrícula de registro de la aeronave tiene dos finalidades, primero determinar el status actual de la misma, tanto a nivel de seguros como de operación. Esto se logra mediante herramientas en la web que permiten obtener información acerca del actual dueño, status de aeronavegabilidad, incluso últimos vuelos realizados en cierto ámbito geográfico.



Es necesario determinar a qué tipo de aeronave corresponde el bien a asegurar, si es ala fija o ala rotativa, número de motores, tipo de motores, si la aeronave posee Certificado tipo, si posee algún certificado

suplementario. Todo esto debe ser establecido, para visualizar escenarios y determinar si existen dificultades en la obtención de piezas, partes y mano de obra calificada al momento de efectuar una reparación en caso de reclamación.



En cuanto a la aeronave, la marca y modelo, así como su año de construcción y serial son importantes a objeto de establecer su récord de siniestralidad y resultados a través de los años, pues existen ciertas aeronaves que son más propensas que otras a sufrir siniestros, esto tiene mucha relación con el uso y la zona de actividad de la aeronave.



Aunque en aviación existen muy bien definidos criterios en cuanto al mantenimiento se refiere, y conocemos aeronaves muy antiguas que aún vuelan y **presentan un impecable aspecto exterior** y mantenimiento, la antigüedad somete a las aeronaves a factores de fatiga y corrosión que a veces son detectados luego de ocurrir un siniestro.

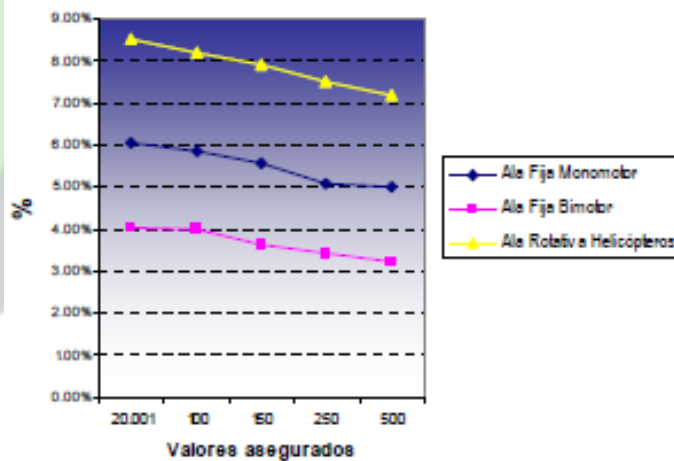
El problema de la edad en las aeronaves se basa en que las reparaciones a realizar en caso de reclamo, deben seguir los estándares originales de construcción de los Fabricantes, por lo que en caso de accidente, los aseguradores resultan afectados por los costos de reparación de las aeronaves que se asocian como si las mismas fuesen nuevas, ocasionando que estos costos resulten bastante elevados en relación con la suma asegurada.

Los aseguradores requieren protegerse contra estas situaciones y lo hacen incrementando la prima para compensar la desproporción existente en los costos de reparación. La mayoría de los aseguradores emplean una fórmula en donde destinan parte de la prima aplicable a los riesgos de pérdida total, y parte de la prima aplicable a los riesgos de pérdida parcial (reparación de daños).



Así en las tablas de tarifa se observan que para bajos valores asegurados, altos valores de tasa mínima y viceversa. No obstante, a pesar de esta previsión, frecuentemente los costos de reparación de las aeronaves accidentadas resultan superiores a la suma asegurada acordada.

Composicion Tarifa



La tasa base dependerá del tipo de aeronave, tomando en cuenta el factor de riesgo que por sus características propias de operación representa. Dentro de un mismo rango de valor, la tasa para un helicóptero será significativamente más alta que la tasa para un avión monomotor, y esta a su vez será mayor que una tasa para un avión bimotor.

También existen restricciones por edad y podrán observar que para actividades comerciales, se limita el aseguramiento de aeronaves mayores de 30 años.

Respecto al tipo de aeronave, también existen consideraciones limitativas en cuanto al lugar de fabricación de la aeronave, debido a los eventuales problemas de mano de obra calificada y repuestos para realizar las reparaciones producto de un accidente.

El nombre del asegurado nos brinda información del cliente, así como su actividad, y su interés en la aeronave asegurada. Es necesario conocer si el asegurado corresponde al propietario u operador de la aeronave, en cuyo caso resulta prudente obtener información acerca de la frecuencia de operación, criterios de mantenimiento, tasa de ocupación por aeronave, etc. Todo esto con la finalidad de adaptar los términos y Condiciones a la necesidad del cliente.

En caso de existir alguna hipoteca sobre el bien a asegurar, es necesario determinar la identidad de los acreedores y los montos involucrados.

También es de suma importancia conocer la experiencia del asegurado en la operación de aeronaves, si ha tenido aeronaves anteriormente, su record de siniestralidad, etc., pues si algo es importante en aviación son los criterios del propietario / operador de la aeronave.

La experiencia del asegurado también se traduce en el conocimiento las rutas de operación y los posibles obstáculos o hitos naturales que sirvan de referencia a manera de ubicación para realizar cualquier tipo de maniobra. Por esta razón cuando se realizan vuelos de traslado de un país a otro, las primas generalmente se ven incrementadas.

Las experiencias que la empresa que evaluamos ha tenido en accidentes o incidentes anteriores nos dará mucha información respecto de cuales puntos debemos profundizar y, probablemente luego corregir.

Los historiales de accidentes deben ser analizados en conjunto y no individualmente; ello nos permitirá establecer las tendencias y las causas-origen, lo que nos entregará la pauta para determinar las futuras recomendaciones y condiciones de cobertura.

No solo el historial de accidentes o incidentes reportados servirán para establecer tendencias de comportamiento de la empresa respecto de accidentes o incidentes. La existencia de un banco de datos en que sean incorporados además las experiencias de vuelo, conflictos e incluso sustos vividos por los pilotos otorgará gran cantidad de información respecto de los eventos recurrentes y de las soluciones manejadas para evitarlos a futuro. En esta categoría cabrán asimismo destacar aquellas configuraciones de aeronave ser evitadas, o lugares en los que se presenten potenciales riesgos en cierta épocas u horas.

El uso de la aeronave, es un factor determinante, pues entre el placer y negocios, ayuda industrial, comercial, instrucción o entrenamiento, ambulancia aérea, fotografía aérea, transporte de valores, y cualesquiera otros tipos de uso inclusive en el caso de helicópteros, la ayuda de pesca, carga colgante, vigilancia y supervisión entre otros, son mundialmente conocidos dependiendo de otros factores como el aeropuerto base, la zona de operación y el piloto y cada uso específico tiene un recargo diferente.

Cada uso tiene su riesgo particular, por ejemplo, las operaciones en lugares selváticos por ser su muchas veces el único medio de transporte disponible a falta de vías terrestres, siempre traen implícitos riesgos de contaminación de combustible, despegues y aterrizajes en pistas en malas condiciones o invadidas por animales, vuelos próximos a los límites de diseño de la aeronave, etc.



Las operaciones de fumigación tienen el riesgo de ser vuelos muy cercanos al suelo, y de presentarse alguna emergencia en vuelo daría muy pocas oportunidades al piloto de realizar alguna acción evasiva, además de los obstáculos propios de este tipo de actividad como árboles y tendidos eléctricos próximos al lugar de labores.



El área de operación también influye en el costo de la prima, pues dependiendo del País, región y labor a desempeñar, la experiencia de vuelo en la actividad a desempeñar cobra especial importancia; tal es el caso que algunas compañías que se especializan en vuelos agrícolas o de combate de incendio deben verificar que sus pilotos se han entrenado en varias temporadas en tales clases de actividades. Es impensable considerar que un piloto, por mucha experiencia que tenga en vuelos, por ejemplo de prospección minera, vaya a tener una temporada carente de riesgos en combate de incendios, en que las condiciones son por sí mucho más agresivas y de un vuelo completamente diferente.

Asimismo, podemos mencionar los vuelos de altura, frecuentes en países de la cordillera, en que es sabido que el control de un helicóptero es de mucho cuidado, sobre todo en condiciones extremas de altura, temperatura y humedad, llevan a un fácil desastre sin la experiencia mínima.

La prima también se ve incrementada en lugares donde las aeronaves deben volar gran parte de sus horas sobre selva exponiéndose normalmente a pistas cortas y con orientaciones que muchas veces no obedecen a estudios técnicos sino a las acomodaciones que el terreno permite; asimismo los suelos que se ven afectados por lluvias tropicales y que transmiten tales efectos a los rendimientos de los aviones.



Existen vuelos de prospección pesquera, que tienen la característica de volar en condiciones intermedias entre el vuelo IFR y el vuelo VFR, además de ser normalmente en horas de noche, en las que los pilotos sufren de un alto grado de fatiga y stress que no les permiten reacciones oportunas, ni cálculos confiables en términos de planificación de vuelo, ni de maniobras de vuelo. Podrán imaginar lo que representa este tipo de operación y su incidencia en la prima.

Usualmente los aseguradores establecen el limite geográfico basado en la autonomía de la aeronave, limitando las aeronaves mono motores a operaciones en el país de origen extensible a países vecinos y multimotores a una región más amplia. No obstante, cada caso se evalúa individualmente y siempre se puede realizar un ajuste previo acuerdo entre aseguradores y asegurados. A guisa de ejemplo, veamos el siguiente gráfico en el que se corresponde a cierto tipo de avión, un alcance geográfico específico:



El área de operación de la aeronave es determinante en los tipos de pistas o aeropuertos en los cuales opera y por ende nos da otra fase del riesgo. Algo importantísimo consiste en saber si son pistas autorizadas o no, y en tal caso la cobertura debiera sujetarse a la obtención de todos los permisos correspondientes y que cumplan con el requisito del manual de operación de la aeronave en cuanto a las distancias mínimas necesarias para realizar despegues y aterrizajes y obstáculos en las proximidades de pista.



Pista del Aeropuerto José María Córdova
Rio Negro - Antioquia



Visual de aproximación a la pista del
Aeropuerto de san Juan de pasto - Nariño

También debe tomarse en consideración el aeropuerto base de la aeronave, pues no es lo mismo una aeronave basada en un aeropuerto de reconocida categoría, con servicios adecuados y protecciones que un aeródromo que no ofrezca mucha seguridad y sea susceptible a inundaciones, obstáculos (ingreso de animales), desnivel en la pista, etc.

Técnicamente, ha de considerarse aquellas aeronaves que por sus características justifiquen o no la contratación de coberturas en ciertos tipos de pista, sobre todo en el caso de aeronaves susceptibles a riesgos de ingestión, para las cuales resulta poco prudente otorgar autorizaciones para operar en pistas cuyas superficies sean de grava, ripio, grama, tierra compactada, arena, etc.

Si los vuelos se realizan muy próximos a zonas polares, existen inconvenientes del tipo ambiental debido a la influencia de varios climas (marítimo, continental, ártico o antártico) que pueden cambiar en muy poco tiempo un día soleado en un día nublado y tormentoso, poco recomendable para la aviación. Por esto usualmente de los límites geográficos de operación autorizados por los aseguradores son excluidos Alaska y el Sur de Argentina y Chile.

En cuanto a helicópteros es importante restringir su utilización a helipuertos autorizados o a espacios debidamente destinado para ellos, debido a que en ocasiones los operadores no toman en cuenta las limitaciones de diseño del aparato y ocurren eventos que pudieron ser evitados.

Si la aeronave efectúa vuelos internacionales, se debe tener especial atención a los requerimientos legales de cada país, de manera de garantizar una cobertura adecuada en lo que a responsabilidades se refiere. Algunos países requieren de un certificado de seguros, que avale los límites requeridos por sus jurisdicciones.

Las tripulaciones son de especial importancia en la determinación de la prima, pues las Comisiones de Investigación afirman que alrededor del 70% de los accidentes de aviación, son consecuencia de errores humanos atribuibles a la tripulación. Diferentes estudios demuestran que el origen de la mayoría pudo ser evitados, es decir que los pilotos estaban técnicamente capacitados y tenían los conocimientos necesarios para haber llevado a cabo la operación de forma segura.

De los accidentes atribuidos a errores humanos, el 30% se imputa a errores técnicos y el restante 70% a un mal uso de los recursos disponibles en cabina y a una desafortunada toma de decisiones. Por esto la importancia de indagar a fondo en este tema.

Es el piloto, copiloto o mecánico de a bordo que tienen el más directo contacto en la operación de la aeronave.

En el caso de los pilotos sus licencias pueden variar como, por ejemplo: piloto privado de avión o helicóptero, piloto comercial con habilitación de vuelo instrumental, piloto comercial de primera clase, piloto de transporte de línea aérea y las habilitaciones que posean como pilotos o copilotos en sus respectivas licencias en las diferentes marcas y modelos de las aeronaves en las cuales han sido entrenados y chequeados satisfactoriamente por instructores calificados. La cantidad de marcas y modelos para los cuales están habilitados los pilotos o copilotos reflejan su experiencia y esto se traduce en mayores garantías para los aseguradores al momento de suscribir los riesgos.

Otro factor determinante en la experiencia de los pilotos es la garantía mínima de horas de vuelo en general como piloto al mando, horas de vuelo en aeronaves similares y horas de vuelo como piloto al mando en la marca y modelo de la aeronave asegurada.

Como el piloto es una persona desconocida para los aseguradores, se establece una garantía abierta, basado en la complejidad que representa el equipo asegurado. Es así como para aeronaves mono motores se requieren menos garantías que aeronaves multimotores.

Debe tenerse mucho cuidado con los pilotos nombrados, ya que su información debe ser precisa y en casos de fuerza mayor cuando la aeronave sea operada por otros pilotos que no sean los nombrados, no habría cobertura en caso de un siniestro.

Igualmente, si la garantía de piloto es abierta deberá tenerse especial cuidado con la garantía que cumplen los tripulantes que normalmente vuelan la aeronave asegurada.

Cuando se trata de cierta categoría de aeronaves (turbohélices y turbojets) normalmente se requiere entrenamiento recurrente o de refresco en la marca y modelo de la aeronave asegurada en un centro reconocido. Para ello existen instituciones (Flight Safety, Simuflite, etc.) que cuentan con los respectivos equipos y métodos para garantizar un entrenamiento exitoso.



Un alto porcentaje de los accidentes aéreos ocurren por motivos de exceso de confianza, por lo que es de vital importancia que los pilotos sean chequeados permanentemente en sus diferentes categorías; aún más, en el caso de haber dejado de volar en un tipo específico algún modelo de aeronave, pese a que ello se encuentre permitido dentro de la reglamentación de la autoridad aeronáutica.

Las diferencias en la complejidad de las aeronaves no deben ser ignoradas, diversos estudios han demostrado que el poco tiempo en el modelo frecuentemente es un factor de contribución en accidentes.



La transición a una nueva aeronave, incluso si es más básica pero diferente que aquel que el piloto usualmente vuela, puede causar problemas incluso a pilotos experimentados. Asimismo, problemas tales como stalls durante aproximaciones visuales e intentos de continuar vuelos visuales en condiciones de vuelos por instrumentos (IMC) han afectado a los pilotos en todos los tipos de aeronaves. Los pilotos nunca pierden la necesidad del pilotaje básico.

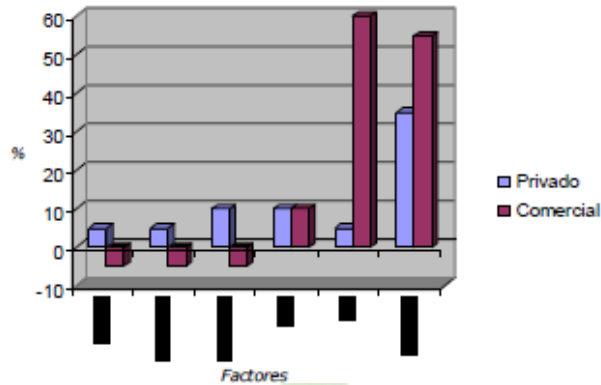
Basado en lo previsto en el texto precedente, seguidamente se ilustra gráficamente la forma de obtención de la prima de un riesgo de aviación.

Se trata de una aeronave monomotor evaluada con usos personal y comercial.

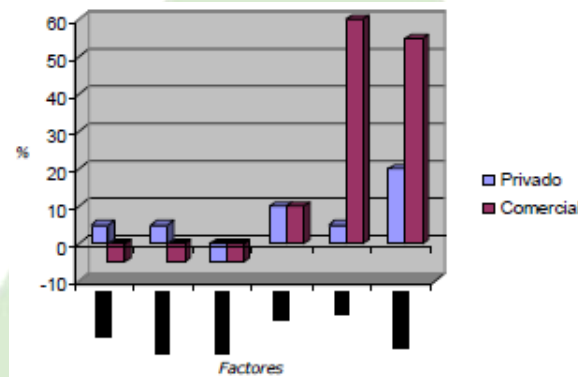
Como puntos a evaluar del riesgo, se consideran experiencia de la tripulación, edad de la aeronave y uso.

Piloto – Nave - Uso	USO PRIVADO	USO COMERCIAL
Experiencia de la Tripulación	Para una aeronave privada, los suscriptores evalúan que el piloto opera el equipo con poca frecuencia, obviamente por lo declarado en su uso. Por ello posee licencia privada y debe reunir poca experiencia tanto en horas de vuelo total como horas en marca/modelo.	El factor de tripulación, resulta ampliamente favorecido para una aeronave comercial, pues las actividades inherentes obligan a las tripulaciones a estar mayor tiempo en el aire, obteniendo licencias y experiencias mejor calificadas en lo que a evaluación del riesgo se refiere.
Edad de la Aeronave	Este factor genera el mismo factor de cargo sobre la prima independientemente del uso	Este factor genera el mismo factor de cargo sobre la prima independientemente del uso
Uso de la Aeronave	En la misma medida que las tripulaciones obtienen poca experiencia por la baja exposición a consecuencia del uso, en esa misma medida se convierte en un riesgo favorable, por lo que la prima es positivamente evaluada con este factor	Existe alta frecuencia que ocasiona mayor exposición. En consecuencia, dependiendo de la experiencia y resultados regionales con este tipo de actividad, el suscriptor podría generar un cargo considerable.

El estudio previo arrojará la siguiente gráfica:



Ahora bien, el suscriptor de haber conocido por ejemplo que la experiencia de la tripulación de la aeronave privada era similar a la experiencia del avión comercial en lo que a marca/modelo se refiere, el resultado de la evaluación del riesgo habría sido lo ilustrado en la siguiente gráfica:



Obteniendo una prima de seguro más favorable por el mismo riesgo, mejorada en un 15% menos aproximadamente.

Así como en el ejemplo se han evaluado solo tres particularidades para establecer la prima del riesgo, también es posible evaluar otros factores que contribuirán definitivamente en la prima del bien a asegurar, a saber:

- Límite geográfico de operación
- Experiencia siniestral
- Pilotos nombrados
- Rutas de operación, etc.

Como corolario podemos establecer que la prima del riesgo es altamente afectada por la Información que pueda manejar el suscriptor, en particular por:

- Tipo de aeronave
- Uso de la aeronave
- Calificación y entrenamiento de la tripulación
- Área de operación

En consecuencia, en la medida que los suscriptores reciban suficiente información para evaluar el riesgo, la prima será consecuentemente más baja.

Hasta este punto llegamos en el tema de aseguramiento y evaluación de riesgos.



**Juan Carlos Lancheros Rueda – CILA, BC's Mech Eng, BC's B.A, M.I.A, P.M.S, F.M.S.
C.E.O.**

