

Casco. Embarcaciones de Placer. Aeronavegación.

Año 2022



Contenidos

Unidad 1	1
El seguro de casco marítimo	1
Introducción	1
Objetos Asegurados	2
Tipos de buques:	2
Casco, maquinarias y responsabilidad civil	3
Condiciones generales	3
Condiciones específicas	4
Condiciones especiales	4
Cobertura adicional de responsabilidad civil	4
Sujetos del seguro	4
Interés asegurable	4
Riesgos y coberturas.	5
Exclusiones comunes a todas las coberturas	16
Coberturas adicionales	17
Información necesaria para cotizar	20
Cobertura adicional P& I (Protección and Indemnity)	22
Características	22
Principales riesgos cubiertos:	22
Inicio y fin de vigencia en los seguros de casco y maquinaria	24
Valor asegurable y Valor asegurado	25
Suma asegurada	26
Medidas de prestación	26
Siniestro	26
Liquidación	26
Unidad 2	29
Embarcaciones de placer	29

Tipos de embarcaciones	29
Riesgo cubierto	29
Coberturas	30
Adicionales	30
Adicionales optativos	31
Exclusiones	32
Suma asegurada	33
Ámbito de cobertura	33
Zonas de navegación	33
Unidad 3	35
Aeronavegación	35
Antecedentes históricos	35
Concepto del seguro de aeronavegación	36
Objeto del Seguro	37
Usos y/o actividades de la aeronave	37
Coberturas	40
Adicionales	40
Responsabilidad Civil	41
Responsabilidad civil terceros no transportados	42
Responsabilidad civil terceros transportados	43
Responsabilidad civil cláusula Texto Ariel	43
Accidentes personales	45
Personas a las que se les otorga esta cobertura	46
Cobertura	46
Exclusiones a las coberturas	47
Para el seguro de daño a aeronaves y responsabilidad civil:	47
Para el seguro de accidentes personales	49
Cargas del asegurado	50
Conclusiones de la unidad	51
Bibliografía	51

Unidad 1

El seguro de casco marítimo

Introducción

La cobertura de casco marítimo constituye un típico seguro de daños, puesto que el objeto de la misma consiste en resguardar el interés asegurable respecto de las averías o la pérdida total que pudiera sufrir el navío, respecto de los riesgos asumidos por la aseguradora y en la medida de la cobertura otorgada en la póliza.

Antes de analizar las condiciones del contrato y las coberturas, es importante que se analicen las siguientes definiciones:

Buque: barco de grandes dimensiones y de porte superior a quinientas toneladas, con más de una cubierta y acondicionada para largos trayectos, que se utiliza con fines militares o comerciales. Por ejemplo: "buque de guerra; buque mercante".

Casco: cuerpo o armazón de una embarcación, sin las máquinas ni los aparejos.

Por último es dable destacar que además de la Ley 17.418 este riesgo se complementa con Ley 20.094/73 de Navegación:

Art. 1º - Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley, por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común.

Art. 2º - Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Artefacto naval es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos.

Objetos Asegurados

- Buques de tráfico marítimo: cargueros, pesqueros, factoría, portacontenedores, de pasajeros.
- Buques de tráfico fluvial y/o transporte costero: ferris, alíscafos¹, graneleros, tanque.
- Buques asignados a los servicios de puerto o artefactos flotantes.

Tipos de buques:

Según su capacidad y el tamaño de la carga se pueden clasificar en graneleros, portacontenedores, tanques, frigoríficos, de carga rodante, costeros, transbordadores, cruceros y barcasas.

Los buques graneleros son los más apropiados para transportar cargas sólidas como granos o minerales. Su diseño favorece la carga y descarga mediante grúas. En su cubierta se distinguen con claridad las superficies en forma rectangular destinadas a este fin. Los buques portacontenedores, como ya indica su nombre, están destinados al transporte de mercancías en contenedores. La mayoría del transporte internacional de cargamento seco se lleva a cabo en este tipo de embarcación. Los petroleros o buques tanque están diseñados para albergar crudo, líquidos, productos químicos y gases licuados. En los buques frigoríficos se transportan los alimentos y las mercancías perecederas. Los de carga rodante cuentan con rampas y plataformas capaces de fijar e inmovilizar todo tipo de vehículo. Los barcos de

¹Aliscafo: Es un tipo de barco cuyo casco sobresale del agua cuando la velocidad es lo bastante elevada, gracias a la acción de un plano de sustentación o ala que funciona según el mismo principio que las alas de un avión pero en medio líquido. Collins Spanish Dictionary - Complete and Unabridged 8th Edition 2005 © William Collins Sons & Co. Ltd. 1971, 1988.

cabotaje, también denominados buques costeros, están diseñados para navegar en aguas poco profundas. Pueden bordear la costa sin encallar.

Los “ferris” o transbordadores están destinados al transporte de pasajeros en pequeñas travesías y ciudades costeras. Los cruceros, sin embargo, se dedican a los viajes turísticos de placer.

Por último, las barcazas son pequeñas y transitan por ríos y aguas con escasa profundidad.

Casco, maquinarias y responsabilidad civil

La póliza se estructura de la siguiente forma:

Condiciones generales

Las cláusulas 1, 2, 3, 4 y 5 se refieren a la normativa aplicable, interés asegurable lícito, inexistencia de riesgo, reticencia y agravación de riesgo.

Las cláusulas 6, 7, 8 y 9 se vinculan a aspectos de gran importancia práctica: en la primera se establece la mora de ambas partes. La cláusula 7 establece que los términos de la póliza se cuentan en días corridos. La 8 se refiere al domicilio de recepción de notificaciones. Finalmente, la 9 estipula que la ley aplicable y la jurisdicción competentes son los que corresponden al domicilio del asegurador.

La cláusula 10 establece la obligación del asegurado de dar cuenta de todo siniestro a la Prefectura Naval Argentina en el territorio nacional o a la autoridad consular argentina, estando el buque en el extranjero.

La cláusula 11 regula la reposición de la suma asegurada. Además, aclara que si esta es automática debe pactarse en forma expresa.

La cláusula 12 regula el supuesto de seguro plural. En este caso se deberá comunicar a todos los aseguradores involucrados bajo la estricta sanción de caducidad.

La cláusula 13 determina el plazo de prescripción, un año desde la exigibilidad de la obligación.

Condiciones específicas

En las pólizas de seguro de Casco y Maquinaria de buques, se denominan condiciones específicas a las condiciones particulares de aplicación general que delimitan las diferentes coberturas que amparan al casco y a las maquinarias. Si bien el término “específico” se puede prestar a confusión ya que a un primer entender parece referirse

más bien a las características individuales de un caso concreto, semánticamente esto no resulta objetable.

Condiciones especiales

Además de las condiciones mencionadas anteriormente, existen otras disposiciones contractuales que obedecen a las peculiaridades de tráficos determinados, no susceptibles de ser contemplados en las pólizas de carácter general.

Cobertura adicional de responsabilidad civil

Esta cláusula no se encuentra inserta en las coberturas de daños y cubre únicamente la responsabilidad emergente de colisión. Tiene dos particularidades: por un lado, cubre daños materiales únicamente; por el otro es que están cubiertas las $\frac{3}{4}$ partes de la suma asegurada pactada. Esto en la práctica opera como un deducible.

Sujetos del seguro

Asegurador: compañía aseguradora del riesgo.

Asegurado: en este caso si el seguro es contratado por el propietario de un buque se lo denomina “armador”.

Interés asegurable

El buque en sí, provisiones y todos los gastos en que se haya incurrido para que el buque salga a navegar.

La responsabilidad civil por colisión con otras embarcaciones u objetos fijos, en una proporción de tres cuartas partes del valor del casco. Mediante un adicional de prima esta cobertura de responsabilidad civil se puede ampliar a daños a boyas, muelles, etc.

En los buques de explotación comercial, hay una cobertura adicional que cubre la responsabilidad del armador por un viaje o por un período determinado de tiempo. Esa responsabilidad está cubierta por la póliza PANDI (Protección e Indemnidad), que cubre en forma amplia daños a terceros en general incluido a personas.

Riesgos y coberturas.

Todo Riesgo (A-1):

Cubre cualquier pérdida o avería que experimente el navío asegurado. Es la cobertura más amplia en los seguros de casco.

Asimismo, cuando por una avería causada por un riesgo asegurado, exista una posibilidad de contaminación y por un acto de autoridad pública, se ocasionaran pérdidas o averías al buque, las mismas estarán cubiertas, siempre que no haya existido negligencia del asegurado o armadores. Del mismo modo debido a que es una fórmula todo riesgo tiene exclusiones propias, junto con las comunes del resto de las coberturas.

Exclusiones a la cobertura A-1:

A-La pérdida o daño sufrido por el buque, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:

1. Guerra, hostilidad o actos de tipo bélico.
2. Guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conmociones civiles originadas en ellas.
3. Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas.

4. Captura, apresamiento, embargo, embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias.

5. Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos.

6. Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos.

7. Huelgas, cierres patronales, etc.

8. Tumultos populares, motines y otros acontecimientos similares.

9. Confiscación, requisa y otras medidas de parte de cualquier gobierno.

B- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la innavegabilidad del buque, incluso por no estar debidamente tripulado, armado o cargado, siempre que esto fuera conocido por el asegurado.

C- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos provenientes de una acción o una omisión, realizada por el asegurado, con intención de causar tal pérdida.

D- La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por:

- Un error o falta de diseño.
- Deterioro por uso normal.
- Corrosión, putrefacción o mantenimiento insuficiente.

E- La sustitución o reparación de una pieza defectuosa.

Riesgos Enumerados (A-2):

A diferencia de lo estudiado en la cobertura anterior, el asegurado deberá acreditar que el siniestro fue causado por alguno de los riesgos contemplados en la cláusula I. Esta es una cobertura muy amplia, atento a la importancia de los riesgos amparados:

A) El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por todas las pérdidas o daños que cubra el buque mencionado en la póliza a consecuencia de:

1. Riesgos de mar: accidentes extraordinarios originados en la acción de la naturaleza o en la navegación.
2. Abordaje o choque con cualquier objeto, sea fijo o flotante.
3. Fuego o explosión.
4. Echazón: acción o efecto de arrojar al agua la totalidad o parte de la carga de un buque, así como otros objetos pesados de la nave, con la finalidad de aligerarla en caso de peligro, ya se deba a tempestad o a otra causa, como apresamiento naufragio, varamiento, etc.
5. Terremoto, erupción volcánica, rayo y fenómenos de la naturaleza de similar carácter.
6. Robo con violencia perpetrado por personas ajenas al buque o por piratería.
7. Rotura o accidente en instalaciones o reactores nucleares que no estuvieran a bordo.

B) El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por todas las pérdidas o daños que sufra el buque mencionado en la póliza a consecuencia de:

1. Accidente en la carga o descarga del buque o corrimiento de la estiba en el mismo, tanto del cargamento como del combustible.
2. Estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier vicio oculto en la maquinaria o el casco; pero no serán indemnizables la caldera, el eje y las partes que contengan el vicio oculto.

3. Baratería del capitán, oficiales o tripulación, entendida ella como actos ilícitos cometidos intencionalmente por esas personas en perjuicio del asegurado.
4. Negligencia del capitán, oficiales, tripulantes o prácticos.
5. Negligencia de los encargados de ejecutar reparaciones al buque o de los fletadores, siempre que no sean el asegurado según esta póliza.

La cobertura otorgada bajo esta sección B está condicionada a que la pérdida o daño no sean consecuencia de la falta a la debida diligencia por parte del asegurado, los propietarios o armadores del buque o de los administradores del mismo, incluso en lo referente a su adecuado mantenimiento.

C) Este contrato de seguro cubre también la pérdida o el daño causados al buque por cualquier acto de la Autoridad Pública destinado a prevenir o aminorar un peligro de contaminación proveniente directamente de avería sufrida por el mismo y de la que sea responsable el asegurador conforme a esta póliza de seguro, siempre que ese acto de la Autoridad Pública no resulte necesario por la falta a la debida diligencia por parte del asegurado, los armadores, los propietarios o los administradores en prevenir o aminorar tal peligro.

D) El capitán, oficiales, tripulantes o prácticos, actuando como tales, pero siendo partícipes en la propiedad, explotación o administración del buque, no perjudicarán sus derechos respecto de las situaciones indicadas en I.C.

PRODUCTO	AMPARO	COBERTURA BASICA	COBERTURAS ADICIONALES	COBERTURA AUTOMATICA/ FACULTATIVA (Términos usuales)	COMERCIALIZACION (Términos usuales)
Seguro de Casco y Maquinarias	A-1 Fórmula de todo Riesgo (cobertura amplia)	<ul style="list-style-type: none"> - Todos los riesgos de pérdida o daños materiales al buque asegurado - Responsabilidad emergente de colisión en la proporción de 3/4 partes - Contribución a la avería gruesa (se verá) - Asistencia y salvamento - Sue and Labour (Es para aminorar el siniestro) 	<ul style="list-style-type: none"> - Guerra y huelga - Desembolsos y fletes - Primas a riesgo - Daños a objetos fijos y flotantes - Ampliación de la responsabilidad, emergente de colisión a la proporción de 4/4 partes 	Según tipo de buque pero básicamente facultativa arriba de U\$S 100.000.-	No se otorga a buques con más de 15 años. El buque debe poseer la máx. cota en alguna Soc. de Clasificación intern. reconocida. Consultar Sec. Cas.
	A-2 Fórmula de Riesgos enumerados (cobertura amplia)	Pérdidas o daños causados por: <ul style="list-style-type: none"> - Riesgos de mar - Abordaje o choque - Fuego o explosión - Echazón - Terremoto, erupción volcánica, rayo - Robo con violencia/piratería - Accidentes en instalaciones o reactores nucleares - Carga/descarga del buque y corrimiento de la estiba - Estallido de calderas, rotura de ejes/vicio oculto en maquinaria o el casco - Baratería del capitán, oficiales o tripulantes o práctico (intención) 	Idem A-1	Idem A-1	Es la cobertura amplia de uso más frecuente entre los armadores argentinos. Favor consultar con Sección Cascos.

Cuadro extraído del libro Curso de Formación Profesional Aseguradora. Lic. Jorge M. Castro y Damián E. Cusano; Mundo del Seguro S.A.; 1era reimpresión; Página 282; Buenos Aires; 1997

Libre de avería particular (A-3):

A. El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por pérdida total (real, presumida o virtual) o la avería particular que sufra el buque mencionado en la póliza, causada por choque, incendio, rayo, explosión, naufragio, hundimiento o varamiento no operativo.

También el asegurador indemnizará al asegurado por la pérdida total del buque ocurrida como efecto de los riesgos de mar, entendiéndose por tales los accidentes extraordinarios originados en la acción de la naturaleza o en la navegación.

B. El derecho del asegurado a ser indemnizado por el asegurador no será perjudicado por la circunstancia de intervenir, en la relación de causa a efecto, la negligencia del capitán, oficiales, tripulantes y prácticos (aun cuando los mismos sean copartícipes en la propiedad o armamento del buque).

Esta modalidad cubre la pérdida total del buque o las averías particulares que sufra el mismo, siempre que se originen en alguna de las siguientes causas:

- Choque, incendio, rayo, explosión, naufragio, hundimiento, varamiento no operativo.
- Pérdida total ocurrida por riesgos del mar.
- Responsabilidad emergente de colisión en la proporción de $\frac{3}{4}$ partes.
- Contribución a la avería gruesa.
- Asistencia y salvamento.
- Sue and labour.

PRODUCTO	AMPARO	COBERTURA BASICA	COBERTURAS ADICIONALES	COBERTURA AUTOMATICA/ FACULTATIVA	COMERCIALIZACION
		<ul style="list-style-type: none"> - Responsabilidad emergente de colisión en la proporción de 3/4 partes. - Asistencia y salvamento. - Sue and labour. - Contribución a la avería gruesa. 			
	A-3 Fórmula libre de avería Particular	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida total (Real, presumida o virtual) o la avería particular causada por: choque, incendio, rayo, explosión, naufragio, hundimiento, o varamiento no operativo - Pérdida total ocurrida por riesgos del mar - Responsabilidad emergente de colisión en la proporción de 3/4 partes - Contribución a la avería gruesa - Asistencia y salvamento - Sue and labour 	Idem A-1	Idem A-1	Favor consultar con Sección Cascos

Cuadro extraído del libro Curso de Formación Profesional Aseguradora. Lic. Jorge M. Castro y Damián E. Cusano. Mundo del Seguro S.A. 1era reimpresión. Página 283. Buenos Aires. 1997

Libre de avería particular solamente (A-4):

A. El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por pérdida total, real, presumida o virtual, que sufra el buque mencionado en la póliza (se excluye de indemnización toda y cualquier avería particular), causada por:

1. Riesgos de mar, entendiéndose por tales, los accidentes extraordinarios originados en la acción de la naturaleza o en la navegación.
2. Abordaje o por choque con cualquier objeto, sea fijo o flotante, y en particular con aeronaves, sus similares o instalaciones portuarias, incluyéndose los medios terrestres de transporte que estén en las mismas.

3. Fuego o explosión.
4. Echazón.
5. Terremoto, erupción volcánica, rayo y fenómenos de la naturaleza de similar carácter.
6. Rotura o accidente en instalaciones o reactores nucleares que no estuvieran a bordo.

B. El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por pérdida total, real, presumida o virtual, que sufra el buque mencionado en la póliza, a consecuencia de:

1. Accidente en la carga o descarga del buque o corrimiento de la estiba en el mismo, tanto del cargamento como del combustible.
2. Estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier vicio oculto en la maquinaria o el casco.
3. Baratería del capitán, oficiales o tripulación, entendida ella como actos ilícitos cometidos intencionalmente por esas personas en perjuicio del asegurado.
4. Negligencia del capitán, oficiales, tripulantes o prácticos.
5. Negligencia de los encargados de ejecutar reparaciones al buque o de los fletadores, siempre que no sean el asegurado según esta póliza.

La cobertura otorgada bajo esta sección B está condicionada a que la pérdida total, real, presumida o virtual, no sea consecuencia de la falta a la debida diligencia por parte del asegurado, los propietarios o armadores del buque o de los administradores del mismo, incluso en lo referente a su adecuado mantenimiento.

C. Este contrato de seguro cubre también la pérdida total causada al buque por cualquier acto de la Autoridad Pública destinado a prevenir o aminorar un peligro de contaminación proveniente directamente de la pérdida total del buque a causa de alguno de los factores enumerados en A y B, siempre que ese acto de la Autoridad Pública no

resulte necesario por falta a la debida diligencia por parte del asegurado, los armadores, los propietarios o los administradores en prevenir o aminorar tal peligro.

D. El capitán, oficiales, tripulantes o prácticos, actuando como tales, pero siendo partícipes en la propiedad, explotación o administración del buque, no perjudicarán sus derechos respecto de las situaciones indicadas en I.

Pérdida total solamente (A 5)

A. El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por pérdida total, real, presumida o virtual, que sufra el buque mencionado en la póliza, causada por:

1. Riesgos de mar, entendiéndose por tales los accidentes extraordinarios originados en la acción de la naturaleza o en la navegación.
2. Abordaje o por choque con cualquier objeto, sea fijo o flotante, y en particular con aeronaves, sus similares o instalaciones portuarias, incluyéndose los medios terrestres de transporte que estén en las mismas.
3. Fuego o explosión.
4. Echazón.
5. Terremoto, erupción volcánica, rayo y fenómenos de la naturaleza de similar carácter.
6. Rotura o accidentes en instalaciones o reactores nucleares que no estuvieran a bordo.

B. El asegurador toma a su cargo indemnizar al asegurado por pérdida total, real, presumida o virtual, que sufra el buque mencionado en la póliza, a consecuencia de:

1. Accidente en la carga o descarga del buque o corrimiento de la estiba en el mismo, tanto del cargamento como del combustible.
2. Estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier vicio oculto en la maquinaria o el casco.
3. Baratería del capitán, oficiales o tripulación, entendida ella como actos ilícitos cometidos intencionalmente por esas personas en perjuicio del Asegurado.
4. Negligencia del capitán, oficiales, tripulantes o prácticos.
5. Negligencia de los encargados de ejecutar reparaciones al buque o de los fletadores, siempre que no sean el Asegurado según esta póliza.

La cobertura otorgada bajo esta sección B está condicionada a que la pérdida total, real, presumida o virtual, no sea consecuencia de la falta a la debida diligencia por parte del asegurado, los propietarios o armadores del buque o de los administradores del mismo, incluso en lo referente a su adecuado mantenimiento.

C. Este contrato de seguro cubre también la pérdida total, real, presumida o virtual causada al buque por cualquier acto de la Autoridad Pública destinado a prevenir o aminorar un peligro de contaminación proveniente directamente de la pérdida total del buque a causa de alguno de los factores enumerados en A y B, siempre que ese acto de la Autoridad Pública no resulte necesario por falta a la debida diligencia por parte del Asegurado, los armadores, los propietarios o los administradores en prevenir o aminorar tal peligro.

D. El capitán, oficiales, tripulantes o prácticos, actuando como tales, pero siendo partícipes en la propiedad, explotación o administración del buque, no perjudicarán sus derechos respecto de las situaciones indicadas en I.C.

Si bien se presta a confusión con la A 4 es dable destacar que esta póliza no tiene inserta en su clausulado las condiciones del adicional de responsabilidad emergente por colisión.

PRODUCTO	AMPARO	COBERTURA BASICA	COBERTURAS ADICIONALES	COBERTURA AUTOMATICA/ FACULTATIVA	COMERCIALIZACION
	A-4 Fórmula libre de avería particular absolutamente	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida total (Real, presumida o virtual) por los mismos riesgos enumerados en A-2 - Responsabilidad emergente de colisión en la proporción de 3/4 partes - Contribución a la avería gruesa - Asistencia y salvamento - Sue and labour 	Idem A-1	Idem A-1	Favor consultar con Sección Cascos
	A-5 Fórmula cubriendo la pérdida total solamente	<ul style="list-style-type: none"> - Pérdida total (presumida, real o virtual) por los mismos riesgos enumerados en A-2 - Contribución a la avería gruesa - Asistencia y salvamento - Sue and labour 	Responsabilidad emergente de colisión en la proporción de las 3/4 partes ó de las 4/4 partes Demás adicionales, idem A-1	Idem A-1	Favor consultar con Sección Cascos
	Institute Fishing Vessels (Cl. 60 1/5/ 71) Cobertura amplia para buques pesqueros sin perjuicio de que se puedan utilizar para dichos buques las coberturas antes mencionadas.	<p>Cláusula amplia con relación a las pérdidas o daños al buque asegurado. Se incluyen además:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contribución a la avería gruesa - Asistencia y salvamento - Responsabilidad emergente de colisión en la proporción de las 4/4 partes - Riesgos de P&I 	Artes de pesca Guerra y huelga	Idem A-1	Favor consultar con Sección Cascos

Cuadro extraído del libro Curso de Formación Profesional Aseguradora. Lic. Jorge M. Castro y Damián E. Cusano; Mundo del Seguro S.A.; 1era reimpresión; Página 284; Buenos Aires; 1997

Exclusiones comunes a todas las coberturas

Si bien son comunes a todos los riesgos el encabezado es diferente. Esto dependerá del alcance de las fórmulas. El párrafo comienza de la siguiente manera:

“Este seguro no cubre la pérdida...” Y posteriormente la particularidad de la cobertura (pérdidas totales, averías particulares etc.).

Cabe destacar como se indicó en la cobertura A1 que ésta comparte de las once exclusiones las nueve primeras. Por consiguiente, están amparados los eventos descriptos en el número diez y once.

- 1) Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico.
- 2) Guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conmociones civiles originadas en ellas.
- 3) Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas y sus derrelictos², fisión o fusión, atómica o nuclear, salvo lo indicado en I.A.7.
- 4) Captura, apresamiento (salvo por piratas, capitanes, oficiales y tripulantes), embargo preventivo, retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto.
- 5) Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos.
- 6) Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos.
- 7) Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares.
- 8) Tumultos populares, motines y otros acontecimientos similares.
- 9) Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de parte de cualquier gobierno u otra organización que asuma o ejerza el poder.
- 10) La innavegabilidad del buque, incluso por no estar debidamente tripulado, armado o cargado, siempre que el asegurado tuviere o debiere haber tenido conocimiento de esa innavegabilidad al hacerse

² Derrelictus: buque u objeto abandonado en el mar.

el buque a la mar. Se incluyen al armador, al propietario, al administrador y al representante terrestre del asegurado, cuando estuviera a su cargo el conocimiento de tales circunstancias.

11) Una acción o una omisión realizadas por el asegurado con intención de causar pérdida, daño, responsabilidad o gastos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrán la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos. Se incluyen al armador, al propietario, al administrador y al representante terrestre del asegurado, cuando actúen en lugar del asegurado por contrato o por disposición de la ley.

Coberturas adicionales

Responsabilidad emergente de colisión

El asegurador indemnizará al asegurado por las $\frac{3}{4}$ partes de cualquier suma de dinero pagada por él a otra persona, en razón de resultar legalmente obligado a pagar un daño, a causa de abordaje entre su buque y otro buque por:

1. Pérdida de, o daño al otro buque o bienes a bordo del otro buque.
2. Demora o pérdida de uso del otro buque o bienes a bordo del otro buque.
3. Contribución a la avería gruesa, a la asistencia o al salvamento a cargo del otro buque o bienes a bordo del mismo, siendo tales situaciones consecuencia del abordaje. Esta cobertura se extiende a las situaciones que se produjeran en un tercer buque, a su vez chocado por el previamente abordado, como consecuencia del primer abordaje.

La cobertura de las $\frac{3}{4}$ partes cumple una función técnica similar a la del deducible.

Exclusiones de este adicional

El asegurador no será responsable de pagar indemnización alguna, respecto de las obligaciones que pesen sobre el asegurado a causa y con respecto de:

1. Disposiciones contractuales.
2. Cualquier otra responsabilidad emergente de disposiciones legales ajenas a esta cobertura.
3. Remoción o eliminación de obstáculos, restos, cargas o cualquier otra cosa de cualquier naturaleza.
4. Cualquier otro bien mueble o inmueble, o cosas de cualquier naturaleza, excepción hecha del otro buque o bienes que se encuentren en el mismo.
5. La carga o cualquier otra clase de bienes que se encuentren a bordo del buque asegurado o compromisos respecto de los mismos.
6. Pérdidas de vida, lesiones o enfermedades.
7. Contaminación a cualquier mueble o inmueble o a cualquier otra cosa de cualquier naturaleza.

Cláusula de cobertura de avería común o gruesa, asistencia y salvamento

El seguro de casco y maquinaria cubre la contribución del buque en las situaciones de salvamento y en las de avería gruesa. El porcentaje de contribución que arroje la liquidación de avería gruesa se aplicará sobre la suma asegurada, teniendo en cuenta el infra seguro en que se hubiere podido incurrir. El acto de naturaleza de avería gruesa debe haber sido realizado con la intención de evitar un siniestro producido por un riesgo amparado por la póliza o para disminuir sus consecuencias.

Cláusula de cobertura adicional referente a los sacrificios hechos por el asegurado para evitar o aminorar el siniestro

Cuando a consecuencia de la acción de un riesgo cubierto por este seguro, el buque corra peligro cierto de pérdida o daño, como así también, cuando tal pérdida o daño hayan ocurrido y en cumplimiento con el deber a su cargo, el asegurado haya hecho gastos extraordinarios o sacrificios, que sean razonables, para evitar o aminorar el siniestro contemplado por esta póliza de seguros, el asegurador indemnizará al asegurado en la medida en que aquí se establece respecto de tales gastos extraordinarios o sacrificios.

Coberturas adicionales por desembolso

Estas coberturas adicionales, cuando fueran contratadas, se activan automáticamente en el caso de pérdida total. Es decir, no operan en forma independiente sino que son accesorias a la pérdida total de la embarcación.

Pueden cubrirse:

1. Comisiones de administradores.
2. Desembolsos.
3. Beneficios o valor en exceso o incrementado de casco y maquinaria.
4. Flete.
5. Primas y devolución de primas.

Deducibles

Salvo en los casos de pérdida total, de sacrificios y gastos del asegurado y de inspección del casco, posterior a una varadura, las reclamaciones del asegurado por cada siniestro o serie de siniestros

conexos entre sí, incluida la cláusula de colisión, estarán sujetas a un deducible estipulado en póliza.

Los reclamos por pérdida o daños causados por mal tiempo, que ocurran durante una única travesía entre dos puertos sucesivos serán considerados como debidos a un sólo accidente.

En caso de que dicho mal tiempo se extienda durante un período no completamente cubierto por este seguro, el deducible aplicable a la parte del reclamo indemnizable por el presente, será una parte proporcional del deducible establecido más arriba, igual a la que el número de días de mal tiempo que corresponda al período de tal siniestro, guarde con el total de los días de mal tiempo habidos durante la referida travesía.

La expresión “mal tiempo” en el párrafo precedente será interpretada como incluyendo, si lo hubiera, contacto con hielo. Por la aplicación del principio de la subrogación, las reclamaciones no recobrables de esta póliza, el monto deducible y sus accesorios legales integran el derecho del asegurado de repetir contra terceros responsables del perjuicio, juntamente con el asegurador en pie de igualdad y en proporción a sus respectivos créditos, tanto por capital como por intereses.

Información necesaria para cotizar

Este ítem tiene distintos matices y todo depende de la política de suscripción de cada aseguradora. De todas maneras a continuación se detallan los requisitos más importantes:

- 1.- Datos del propietario o armador.
- 2.- Experiencia en la actividad (para embarcaciones de placer colocar la categoría que lo habilita al propietario para timonear una embarcación).
- 3.- Ficha técnica de las embarcaciones:

- Tipo de embarcación.
- Nombre de la embarcación.
- Año de construcción.
- Astillero constructor.
- Medidas.
- Eslora.
- Manga.
- Puntal.
- Unidades de arqueo bruto y neto.
- Certificado de clasificación: vencimiento.
- Certificado general de seguridad: vencimiento.
- Comprobante de navegabilidad: vencimiento.
- Área de navegación.
- Puerto de amarre.

4.- Record de siniestralidad (últimos 3 años):

- Embarcación.
- Causa y fecha del siniestro.
- Lugar.
- Reclamo.
- Monto reclamado.

- Monto indemnizado.

Cobertura adicional P& I (Protección and Indemnity)

Los clubes de P&I aparecen como consecuencia de que la cobertura adicional de la responsabilidad civil en casos de colisión, en la póliza de casco y maquinaria de buques, se limitaba a las $\frac{3}{4}$ partes de dicha responsabilidad. Esto habría impuesto originar mecanismos de cobertura del $\frac{1}{4}$ remanente.

Características

Como ya se ha mencionado, debe recordarse que la póliza de casco cubre principalmente pérdidas o daños, en tanto que este adicional ampara centralmente responsabilidades legales. Lo que el espíritu de la cobertura sí requiere, es que trate de responsabilidades usuales y normales conforme a la ley aplicable.

Algunos autores continúan distinguiendo entre riesgos de protección, vinculados con las responsabilidades emanantes de la propiedad, armamento o disponibilidad del buque y los de indemnización que se referirían a la responsabilidad frente a terceros, principalmente por cuestiones relativas a la carga.

Actualmente ambas versiones se han fusionado en una sola clase.

Principales riesgos cubiertos:

A- Responsabilidad frente a personas que no sean tripulantes.

B- Responsabilidad por lesiones y muerte de tripulantes, incluyendo oficiales, en el buque o in itinere.

C- Responsabilidad por enfermedad de tripulantes.

D- Repatriación y gastos de sustitución del tripulante fallecido, enfermo o lesionado.

E- Responsabilidad por pérdida o daños a los efectos personales de los tripulantes y otras personas. Ejemplo: en un naufragio.

F- Indemnización por desempleo por naufragio o pérdida total de buque.

G- Gastos causados por desviación, siempre que la misma se efectúe para salvar vidas humanas en el mar o intentar hacerlo.

H- Polizones y refugiados.

I- Responsabilidad por salvamento de vidas, o su tentativa, en el buque inscripto.

J- Responsabilidad por colisión con otro buque, en la medida o rubros que no se hallen amparados por el seguro de casco y maquinaria, con exclusión de franquicias y deducibles.

K- Pérdida de o daños a bienes en tierra o en el agua, sean fijos o móviles.

L- Riesgos de contaminación.

M-Responsabilidad bajo contratos de remolque.

N-Responsabilidad que surja a raíz de ciertas indemnizaciones y contratos.

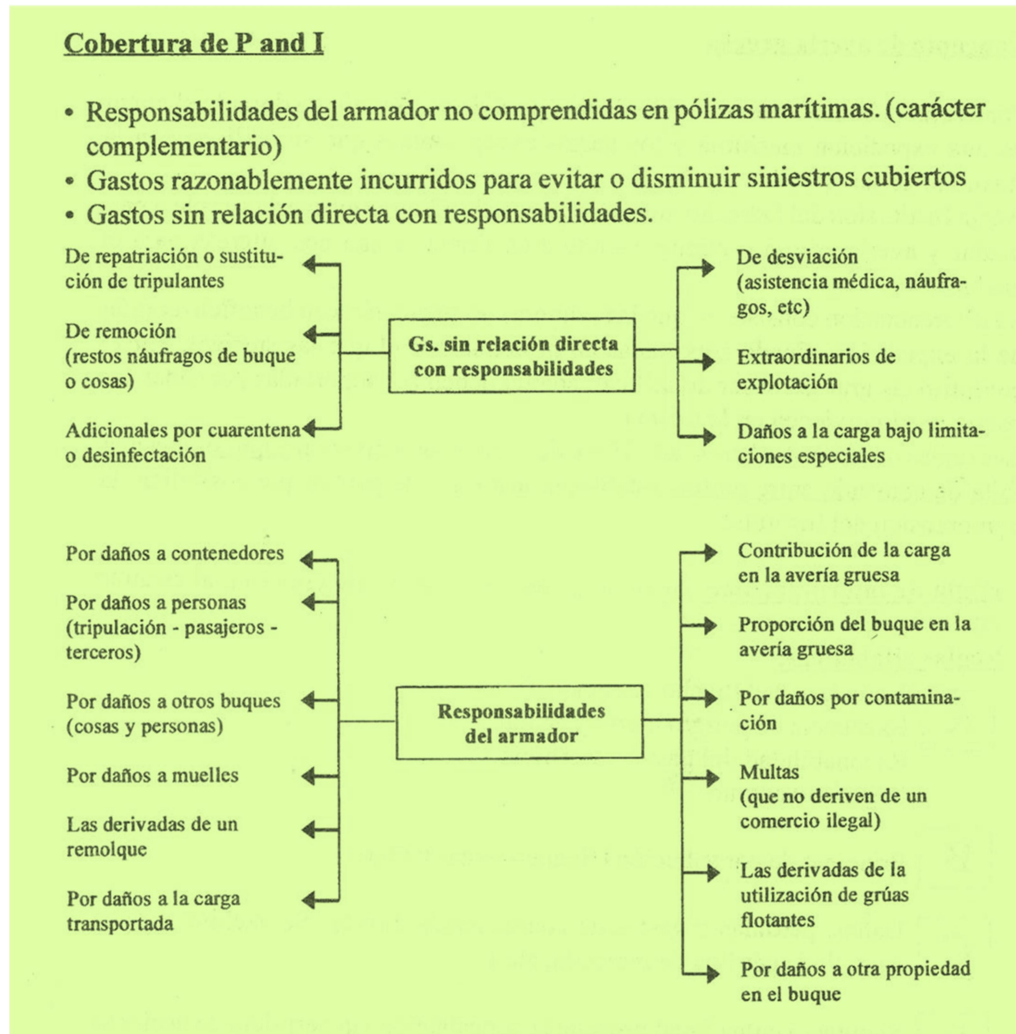
Ñ-Responsabilidades por naufragios.

O-Gastos de cuarentena.

P-Responsabilidades relativas a la carga. Abarca daños, faltantes totales o parciales, demora e involucra toda la actividad de inspecciones conjuntas, venta de rezagos, cuantificación de daños, etc.

Q-Propiedad en el buque inscripto: ampara los costos y gastos extraordinarios en que deba incurrir el asegurado para disponer de carga dañada y sin valor.

R-Multas impuestas por autoridad competente por infracción a normas laborales, de higiene y seguridad, aduaneras, etc.



Cuadro extraído del libro Curso de Formación Profesional Aseguradora. Lic. Jorge M. Castro y Damián E. Cusano; Mundo del Seguro S.A.; 1era reimpresión; Página 287; Buenos Aires; 1997

Inicio y fin de vigencia en los seguros de casco y maquinaria

En las condiciones inglesas, existen fórmulas relativas al seguro por tiempo y otras por viaje.

La póliza argentina de casco y maquinaria contiene en un mismo texto ambas posibilidades.

Cuando el seguro es a plazo, el mismo comienza a las 12h del día que se indica en la póliza como de comienzo de vigencia y termina a las 12 horas del día establecido, en ambos casos teniendo en cuenta el huso horario del lugar de emisión de la póliza. Pero si la cobertura termina cuando el buque está en navegación ordinaria, la misma continúa vigente dando un simple aviso al asegurador.

En los seguros por viaje, la cobertura comienza cuando leva anclas o desamarra en el puerto de partida indicado en la póliza y termina cuando amarra o ancla en el puerto de destino.

Valor asegurable y Valor asegurado

En nuestro medio, los seguros de casco y maquinaria de buque pueden pactarse de tres modos: sin valuación, con valor asegurable tasado y con valor asegurable convenido.

Cuando la póliza se contrata sin valuación, el asegurado no declara el valor asegurable. El mismo se establecerá en el momento anterior al siniestro y se comparará con la suma asegurada. Si la última es menor, constituirá el límite máximo de la responsabilidad del asegurador.

Cuando se ha contratado bajo la modalidad de valor asegurable tasado, el mismo resultará conclusivo a todos los efectos, excepto cuando al momento del siniestro, el valor asegurable sea considerablemente mayor o menor, en cuyo caso se aplican las mismas reglas que para las pólizas sin valuación.

Cuando se trata de seguro con valor convenido, hace que el mismo no pueda ser discutido para casos de otros supuestos, tales como la contribución en avería gruesa o responsabilidad por colisión, salvo dolo del asegurado.

Suma asegurada

Valor del buque: este valor depende de su edad, del costo de construcción, del costo de explotación, de la situación del mercado de fletes y de la vida útil de la nave.

Medidas de prestación

La medida de la prestación es a prorrata.

Siniestro

La Ley de Navegación establece que en caso de siniestro, debe informarse al asegurador, la denuncia a Prefectura o al Consulado más cercano en el plazo de las 72h. La denuncia del siniestro puede realizarla tanto el asegurado como los dependientes del mismo. El titular del casco debe hacer todo aquello que esté a su alcance para evitar la agravación del daño. Todo gasto en que se incurra por este motivo le será reintegrado, aun cuando se tenga que pagar la destrucción del casco.

Liquidación

1. Consideraciones generales

A. El valor asegurable del buque es su valor real. Si en póliza se ha convenido una valuación del interés asegurable, se aplicará la regla “d” o “e”. El valor asegurable del buque comprende el casco, las maquinarias, equipos e instrumentos, también repuestos y demás cosas que integran su inventario. Se excluyen el combustible y los lubricantes a riesgo del asegurado.

B. La responsabilidad máxima del asegurador es el valor asegurable que tenga el buque inmediatamente antes del siniestro o la suma asegurada indicada en póliza, el que sea menor.

C. Póliza sin valuación: cuando en el caso anterior la póliza no contenga valor asegurable y éste resulte ser superior a la suma asegurada, antes del siniestro, se indemnizará en proporción entre ambos valores. Si el valor asegurable fuera menor, ese será el límite de la indemnización.

D. Póliza con valor asegurable tasado: este valor tasado indicado en la póliza será conclusivo, salvo que al producirse el siniestro sea considerablemente mayor o menor, en cuyo caso se indemnizará de acuerdo al punto c.

E. Póliza con valor asegurable definitivamente convenido: el asegurado y el asegurador han convenido que el valor asegurable indicado en póliza tiene carácter definitivo. En caso de reclamo por pérdida total (real, presumida o virtual), ese será el monto de la indemnización a pagar, salvo que el asegurador pruebe dolo del asegurado, lo que haría nulo el contrato.

2. Pérdidas totales

Pérdida total real: existe cuando el buque ha sido destruido o dañado de tal manera, que pierde sus condiciones y características que tenía al momento de la contratación del seguro y también cuando el asegurado ha sido definitivamente desposeído de la nave, siempre a causa de un riesgo cubierto.

Pérdida total presumida: es aquella que resulta de la desaparición y falta de noticias del buque, durante un plazo razonable, el que no excederá de los términos del art. 464 de la Ley 20094: tres meses si navegaba por aguas jurisdiccionales, limítrofes o interiores y 6 meses si navegaba en otras aguas.

Pérdida total virtual: existe cuando los gastos para recobrar o reparar el buque a causa de un siniestro originado por un riesgo cubierto, fueran iguales o superiores a $\frac{3}{4}$ del valor asegurable.

3. Averías particulares

1. Se tendrá en cuenta si existe infra seguro en la regla proporcional. No se harán deducciones de viejo a nuevo.

2. Se indemnizarán todos los desembolsos razonables.
3. La postergación de las reparaciones quedará supeditada a la innavegabilidad de la embarcación.
4. En ningún caso el asegurador indemnizará averías particulares no reparadas cuando acepte un reclamo de pérdida total.
5. El asegurador no será responsable del rasqueteo, arenado y otras reparaciones con excepción de las chapas nuevas, sus costuras y la pintura anticorrosiva correspondiente.
6. Está cubierto el costo de poner en dique seco a la embarcación con los fines de la inspección.
7. El traslado de un puerto de reparación a otro con una reparación más eficaz o definitiva
8. Si el asegurado acuerda la reparación por una cuestión de necesidad en dique seco, los costos de sacar y poner el buque en el dique como su permanencia serán soportados por el asegurador.
9. El asegurador tiene derecho de elegir el puerto al que deberá enviarse el buque para entrar a dique o para su reparación (el gasto real adicional del viaje llevado a cabo para cumplir el requerimiento del asegurador, será reembolsado al asegurado). Asimismo, el asegurador tendrá derecho a veto al lugar de reparación o a la firma encargada de llevar a cabo la misma.

Unidad 2

Embarcaciones de placer

El interés asegurable es la embarcación y se extiende a cubrir el casco, maquinarias principales y auxiliares, aparatos y equipos eléctricos y cualquier otro objeto fijo o móvil, necesario o indispensable para la navegación del buque o embarcación.

Tipos de embarcaciones

Embarcaciones menores o sin fines de lucro: dentro de esta clasificación podemos incluir los veleros, yates y otros tipos de embarcaciones de placer y recreo, con motores fuera de borda. Bajo este seguro, la cobertura define los riesgos que el asegurado asume, según el tipo de buque, señalando de esta manera la importancia que tiene la misma en cuanto a la evaluación de los riesgos.

- Lanchas: motor hasta 50 HP y más de 50HP.
- Cruceros: diésel o sin motor interno. Nafta con propulsión por pata y con propulsión, eje y hélice.
- Veleros: diésel o sin motor interno. Nafteros. Monotipos. Regata pura.
- Botes neumáticos.

Riesgo cubierto

Durante el período de armamento, durante el desarme, mientras se encuentre en navegación, en puerto, dársena, astillero, etc., incluidas

las operaciones de sacado a tierra y botadura en cualquier lugar y circunstancia, con facilidad de navegar con o sin práctico de efectuar viajes de prueba, de asistir y remolcar embarcaciones, así como hacerse remolcar. La embarcación está cubierta también durante el período de ejecución de reparaciones normales, o de grandes trabajos de reparación o transformación.

Coberturas

Básica Amplia

Las pérdidas y/o daños que sufriera la embarcación asegurada por naufragio, tempestad, abordaje, varamiento, incendio y/o explosión y choque contra otra embarcación, buque o aeromóvil, muelle y en general cualquier cuerpo fijo o flotante.

Dentro de esta cobertura queda incluido el riesgo de "Daños a Terceros" (lesiones y/o muerte a terceras personas transportadas y no transportadas, hasta el valor de la embarcación), con ampliación a boyas, muelles, malecones, etc. y los adicionales de, robo de elementos fijos (incluido motor fijo) y tempestad, que cubre los daños ocasionados por temporal durante la navegación o estando en amarre.

Referente a veleros, las velas y aparejos están cubiertos hasta un valor máximo del 15% de la suma asegurada.

Adicionales

1) Robo de motores (fuera de borda, desmontables): la cobertura alcanza al robo del motor hasta la suma equivalente al valor del mismo.

Descubierto obligatorio: 10% de la suma asegurada. Se excluye el hurto.

2) Rotura de palo: la cobertura alcanza a la rotura de palo, limitando su valor hasta el 15% del valor del casco.

3) Incendio en guardería: se puede incluir además el riesgo de incendio y/o explosión, mientras la embarcación se encuentre en guardería específicamente indicada.

4) Transporte en tráiler: se puede adicionar, además, el tránsito de la embarcación sobre tráiler, dentro del territorio de la República Argentina, por daños y/o pérdidas que provengan como consecuencia directa de choque, incendio, vuelco o desbarrancamiento del medio transportador.

Adicionales optativos

- a. Rotura de palo.
- b. Robo total de la embarcación.
- c. Riesgo de temporal.
- d. Riesgo de huelga, tumultos y conmociones civiles.
- e. Tránsito en tráiler.
- f. Responsabilidad civil a personas transportadas y/o no transportadas.
- g. Aumento automático de la suma asegurada.
- h. Incendio en guardería.
- i. Robo del motor.
- j. Responsabilidad civil por Incendio.
- k. Transporte en tráiler por un viaje.
- l. Extensión navegación oceánica.
- m. Ampliación a regata oceánica.
- n. Vandalismo y hechos maliciosos.
- o. Robo total y/o parcial de elementos fijos en el casco.
- p. Navegación Uruguay Brasil.

Observación: Para comprender cuáles son los adicionales que se pueden agregar u ofrecer, hay que ver de qué cobertura se parte, por ejemplo, de la cláusula especial, o de una de las coberturas restringidas. En el caso de cláusula especial, conviene ofrecer los siguientes adicionales: robo de motor – temporal – lesiones hacia terceros transportados o no transportados y si tiene transporte en tráiler o si se trata de velero, la rotura de palo.

Exclusiones

La compañía no responde por:

- a) Caída al mar de motores fuera de borda, salvo que sea consecuencia directa de uno de los riesgos cubiertos por el art. 3º de las presentes cláusulas.
- b) Chinchorros que tengan velocidad superior a las 17 millas horarias, o que carezcan de matrículas o elementos fehacientes que los individualicen, como formando parte de la embarcación asegurada o que no hayan sido expresamente asegurados.
- c) Los riesgos de incendio y/o explosión durante la permanencia de la embarcación asegurada en “guardería”.
- d) Daños o pérdidas producidos durante la participación en regatas y/o competencia de velocidad.
- e) Rifamiento³ de velas y rotura de mástil, salvo que sean consecuencia directa de los riesgos cubiertos en el Art. 3º de las presentes cláusulas.
- f) Daños o pérdidas indemnizables que no hayan sido reparados.
- g) Rayo.
- h) Salario y manutención de tripulación.
- i) Embarcaciones que no sean de placer.
- j) Casco de más de 15 años de antigüedad.

³ Rifamiento de vela: romper o abrirse la vela

- k) Embarcaciones que no se encuentren inscriptas en el Registro correspondiente.
- l) Navegación por zonas no autorizadas.
- m) Participación en competencias o regatas.

Suma asegurada

Valor del casco, del motor, de los elementos fijos y en general todos los elementos comunes y necesarios destinados al uso permanente de la embarcación y que estén adheridos, descriptos correctamente en la propuesta.

Ámbito de cobertura

Zonas de navegación

Navegación autorizada para cruceros y veleros de regata o veleros de 23 pies como mínimo

Río Uruguay hasta Concordia, Río Paraná hasta Corrientes y Río Paraguay hasta Asunción, quedando excluido el Río Alto Paraná, Río de la Plata, no más al este de una línea imaginaria trazada entre Punta Piedras y Punta del Este, en las proximidades de Punta del Este.

Este se garantiza la navegación en la zona comprendida por un radio de 20 millas con centro en el Faro de Punta del Este.

Navegación autorizada para cruceros veleros grandes de menos de 23 pies

Río de la Plata (cabos adentro) y sus afluentes, ríos Uruguay, Paraná y Paraguay, limitando su navegación hasta Concordia, Corrientes y Asunción, respectivamente, quedando excluida la navegación en el Río Alto Paraná.

Navegación autorizada para embarcaciones pequeñas abiertas tipo automóviles o pescadoras

Río de la Plata (cabos adentro) y sus afluentes, Ríos Uruguay, Paraná y Paraguay, limitando su navegación hasta Concordia, Corrientes y Asunción, respectivamente, quedando excluida la navegación en el Río Alto Paraná. Se permite la navegación en el Río de la Plata a vista de la costa únicamente y en lagos y ríos o vías de aguas interiores.

Navegación oceánica hasta 12 millas de la costa

En embarcaciones menores, tipo automóvil o pescadora se permite la navegación oceánica únicamente a vista de costa. En caso de efectuar navegación oceánica (cabos afuera) que supere los límites de la cláusula precedente, deberá cumplir los siguientes requisitos: si la navegación se efectúa dentro de la zona comprendida entre la costa y la línea de las 12 millas paralelas a la misma, debe llevar como mínimo:

- a) Un tripulante con patente de patrón de yate;
- b) Un tripulante con patente de timonel de yate.

Navegación oceánica más allá de la línea de 12 millas de la costa:

En caso de efectuar navegación oceánica (cabos afuera) que supere los límites de la línea de 12 millas de la costa, deberá llevar como mínimo:

- a) Un tripulante con patente de piloto de yate.
- b) Un tripulante con patente de patrón de yate.

Uno de los tripulantes debe estar habilitado por la Prefectura Naval Argentina para la conducción de motores.

Unidad 3

Aeronavegación

Hoy es bien sabido que el riesgo probabilístico de sufrir un accidente, es mayor en cualquier autopista que si nos desplazamos en una aeronave. Pero no es menos cierto que la seriedad de los incidentes aéreos, es potencialmente mayor que la relacionada con cualquier otro medio de transporte.

Se desarrollarán en esta unidad, las características de estos seguros, de acuerdo a la reglamentación vigente en el Código Aeronáutico.

Antecedentes históricos

El ejercicio de la aeronavegación dio lugar, en su momento, a la aparición de los seguros aeronáuticos que, si bien, carecen de individualidad jurídica y se encuadran en el marco estructural de los seguros en general, se caracterizan por su objeto específico, el riesgo aeronáutico. Este puede ser descripto como el peligro que corren las personas y las cosas, en razón de un acontecimiento posible e incierto, independientemente de la voluntad de las partes y originado directa o indirectamente en la utilización de la aeronave, conforme a su destino, es decir, la aeronavegación.

La ley que regula la actividad aeronáutica es la Ley 17285 sancionada en el año 1967.

En nuestro país existía, además de los aseguradores privados, un ente oficial denominado “Seguro Aeronáutico del Estado”, que revestía la forma de una empresa del Estado, cuyos estatutos habían sido aprobados por el Poder Ejecutivo. Este ente, tenía el monopolio de los

seguros obligatorios que contrataban las empresas argentinas de transporte aéreo regular.

Por Ley 23.217 (sancionada el 15/08/85) se dispuso la disolución de la misma y se traspasó su cartera a la entonces estatal Caja de Ahorro y Seguros.

Concepto del seguro de aeronavegación

La actividad aeronáutica, tanto civil como comercial, en la República Argentina está regulada a través del Código Aeronáutico Argentino, como así también por las reglamentaciones del Comando de Regiones Aéreas dependiente de la Fuerza Aérea Argentina.

Sancionado por Ley 17285- Del 17/V/67; "B. O. ", 23/V/67- Con las Modificaciones introducidas por las leyes 19620, 20509 Y 22390.

El TITULO VII: del Código Aeronáutico argentino, trata de la RESPONSABILIDAD

CAPITULO I: DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES O MERCANCIAS TRANSPORTADOS

Art.139. – El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasión el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco.

Art.140. – El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

Los seguros de carácter obligatorio establecidos por el código mencionado dependen de la actividad desarrollada por la aeronave. En los últimos años se ha agregado como cobertura obligatoria la

Responsabilidad Civil Aeronáutica de los vehículos y/o equipos que circulan o efectúan trabajos en los predios internos de los aeropuertos (cobertura denominada por Fuerza Aérea como Póliza Ariel: Dirección de Tránsito Aéreo. B 03/2008.

Regulación para el trámite, uso y control de credenciales operativas vehiculares en predios aeroportuarios. (COV).

En resumen, podemos afirmar que las coberturas de seguros de aeronavegación giran en torno a la obligatoriedad de su contratación, como, asimismo, a las sumas aseguradas y distintos tipos de seguros en relación a la actividad que desarrolle la aeronave.

Objeto del Seguro

Está destinado a aeronaves o helicópteros de uso particular o de empresas comerciales o industriales, y actividades de alta peligrosidad como fumigaciones, patrullajes de cualquier tipo (aparatos de fuerzas policiales, militares o gendarmería).

También se aseguran los daños que por lesiones corporales o a bienes de terceros puedan causar los propietarios u operadores de aeropuertos.

Usos y/o actividades de la aeronave

Vuelos privados y de placer: son aquellos utilizados para fines privados y de placer (uso particular) y no para vuelos de negocios o profesionales, ni para alquiler u otra finalidad que exija una retribución directa.

Vuelos de negocios: incluye los usos mencionados bajo “vuelos privados y de placer” así como también para fines de pasajeros o profesionales de parte del asegurado. Sin embargo, la aeronave no podrá alquilarse ni utilizarse para otra finalidad.

Comercial – Transporte Aéreo: incluye los vuelos más arriba indicados, como así también el transporte, por parte del asegurado, de pasajeros,

equipaje que acompaña a los pasajeros y carga por contrato o retribución. Se consideran dos categorías dentro del transporte aéreo comercial:

Vuelos regulares: los efectuados por líneas aéreas con rutas preestablecidas y previamente autorizadas por organismos de control.

Vuelos No regulares: servicios de transporte de pasajeros y carga en los cuales las rutas aéreas son establecidas previamente al inicio de cada vuelo.

Alquiler: comprende la explotación comercial, contrato de fletamento o acuerdo celebrado por el asegurado con cualquier persona, empresa u organización para actividades recreativas o negocios solamente, en los cuales la operación de la aeronave no se encuentra bajo el control del asegurado. El alquiler para cualquier propósito no se encuentra asegurado a menos que haya sido específicamente declarado.

Trabajo Aéreo: comprende la explotación comercial de la aeronave en cualquiera de sus formas, incluyendo el traslado de personas y/o cosas, excluidos los servicios de transporte aéreo. Son consideradas actividades de trabajo aéreo las siguientes:

- ✓ Agro aéreos: rociado, espolvoreo, siembra, aplicación de fertilizantes, protección contra heladas, etc.-
- ✓ Fotografía: aerofotografía, prospección, detección, medición, filmación, relevamientos fotográficos, etc.
- ✓ Propaganda: sonora, arrastre de carteles y/o manga, arrojo de volantes, etc.
- ✓ Inspección y vigilancia: combate contra incendios de bosques y campos, control de líneas de comunicación, niveles de agua sistemas de riego, embalses y vertientes, gasoductos, fijación de límites geográficos.
- ✓ Defensa y Protección de fauna: sanidad animal, control de alambrados, control de manadas.
- ✓ Pesca: localización de cardúmenes.

- ✓ Otros: Explotaciones petrolíferas, yacimientos mineros, trabajos de arqueología, etc.

Vuelos de cabotaje: son aquellos que se efectúan entre dos o más puntos dentro del territorio de la República Argentina.

Vuelos internacionales: son aquellos que se efectúan entre dos o más puntos del territorio de la República Argentina y cualquier punto de cualquier país del mundo.

Definiciones

Para los efectos de este contrato de seguros, es válido el alcance o significado de los siguientes términos:

En vuelo. Se entenderá que las aeronaves están “en vuelo” desde el momento en que se mueven para despegar o intentan despegar para iniciar tránsito aéreo, su permanencia en el aire, hasta que las aeronaves completen su aterrizaje luego de hacer contacto con tierra y/o agua.

Carreteo. Se entenderá que las aeronaves están “en carreteo” cuando están en movimiento sobre la pista, sea bajo su propia fuerza motriz o impulso o en proceso de ser remolcada, para propósitos ajenos a los del vuelo.

En tierra. Se entenderá que las aeronaves están “en tierra” cuando no se encuentren en vuelo o en carreteo.

Amarrada. Se entenderá que las aeronaves están “amarradas” cuando están a flote en el agua y amarradas sin peligro en el proceso de ser botada al agua o remolcada fuera de ella.

Aeronave. Significa la nave descrita en esta póliza, con sus motores, equipos o instrumentos de operación y navegación, incluyendo cualquier equipo de radio y accesorios que son usuales de acuerdo con la marca y tipo de aeronave.

Servicios de salvamento. Se refiere a toda clase de servicios prestados por o en relación con la aeronave.

Coberturas

1) Daños a la aeronave

Bajo esta cobertura se amparan las pérdidas o daños materiales sufridos por el casco de la aeronave, incluyendo daños en los motores y desaparición a consecuencia de un accidente de la misma, mientras la aeronave se encuentra en tierra, agua, carreteo y/o vuelo. Las coberturas pueden ser:

Todo riesgo (con aplicación de deducibles).

En tierra, agua, carretero y/o vuelo.

En tierra dentro del hangar con motores detenidos.

En tierra, dentro y fuera del hangar con motores detenidos.

En tierra, dentro y fuera del hangar con motores en funcionamiento.

Pérdida total solamente (con aplicación de deducibles).

En tierra, agua, carreteo y/o vuelo.

Se indemniza la pérdida total o daño directo de la nave por cualquier causa, siempre y cuando no esté excluida de la póliza y ocurra el siniestro dentro de los límites geográficos que abarca la póliza.

Adicionales

Pueden incluirse cláusulas y condiciones especiales de cobertura con el objeto de adecuar los contratos de seguro a los requerimientos del propietario de la aeronave, ya sea, por contratos de hipoteca de la misma, contratos de leasing con los fabricantes de las aeronaves, por los riesgos específicos relacionados con la utilización de la misma:

- Cláusula adicional de guerra AVN-52.

- Cláusula de inclusión y exclusión de aeronaves.
- Cobertura de secuestro y confiscación.
- Cláusula de motores.
- Cláusula de repuesto de la aeronave.
- Cláusula de violación de garantía.
- Aterrizaje y despegue en pistas no habilitadas.
- Robo y/o hurto parcial, incluyendo equipos y accesorios de la aeronave.
- Cláusulas de asegurados adicionales.
- Búsqueda y rescate.

Responsabilidad Civil

Daños ocasionados a terceros transportados (incluye pasajeros, cargas y equipajes)

Son los daños y perjuicios causados por la muerte o lesión corporal a pasajeros a consecuencia de un accidente de la aeronave transportada, como así también los de la destrucción, pérdida o retardo de los equipajes, cargas y objetos en guarda del pasajero (equipaje de mano), cuando el hecho causante de los daños y perjuicios se haya producido durante el transporte aéreo.

Daños a terceras personas no transportadas (en superficie), lesiones y/o muerte y daños materiales.

Esta cobertura es obligatoria para todas las aeronaves, conforme lo establecido por el Código Aeronáutico. Esta cobertura es la derivada de los daños y perjuicios que pueda producir una aeronave en tierra, en

vuelo o de una persona o cosa caída, arrojada desde o por la aeronave, hacia un tercero que no sea transportada en dicha nave.

Límite de responsabilidad civil

Conforme a lo establecido por el Código Aeronáutico, los máximos de indemnización ante un accidente aéreo son los siguientes:

Responsabilidad civil terceros no transportados

Conforme a lo establecido en el Art 160 del Código Aeronáutico, el límite de la responsabilidad se establece en base al peso máximo de despegue de la aeronave.

- Para aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kg.: 2.000 Ao⁴
- Para aeronaves que pesen más de 1000 Kg. y no excedan los 6000 kg.: 2.000 Ao más 1,5 Ao por cada Kg. que exceda de los 1.000.-
- Para aeronaves que pesen más de 6000 Kg. y no excedan los 20000 kg.: 10.400 Ao más 1 Ao por cada Kg. que exceda de los 6.000.-
- Para aeronaves que pesen más de 20.000 Kg. y no excedan los 50.000 kg.: 25.000 Ao más 0,5 Ao por cada Kg. que exceda de los 20.000.-
- Para aeronaves que pesen más de 50.000 Kg.: 43.600 Ao más 0,37 Ao por cada Kg. Que exceda de los 50.000.-

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 2000 Argentinos Oro por persona fallecida o lesionada.

En caso de concurrencia de daños a persona y bienes la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorrata entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

⁴Ao: Siglas referidas a Argentino Oro.

A los fines de este artículo, peso significa el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.

Responsabilidad civil terceros transportados

Pasajeros: conforme lo establecido en el Código Aeronáutico, el límite de responsabilidad es de Argentinos Oro 1000 por cada pasajero en el caso de transporte oneroso y de Argentinos Oro 300 para el transporte gratuito de pasajero.

Mercaderías, carga y correo: conforme lo establecido en el Código Aeronáutico, el límite de responsabilidad es de Argentinos Oro 2 por cada kilo transportado.

Objetos en custodia: conforme lo establecido en el Código Aeronáutico, el límite de responsabilidad es de Argentinos Oro es de Argentinos Oro 40 por cada pasajero.

Responsabilidad civil cláusula Texto Ariel (Airport Owners and Operators Liability Insurance Policy)

-Para hangaristas

-Para operadores de aeropuertos

-Para contratistas de aeropuertos

Mediante esta cláusula, se acuerda pagar todas las sumas que el asegurado se encuentra legalmente obligado a pagar o por sentencia definitiva deba pagar, los daños por:

-Lesiones corporales: incluyendo la muerte resultante de las lesiones en cualquier momento.

-Pérdida o daños a bienes de terceros. Causados por el accidente que ocurra durante el período contratado y derivado de los riesgos indicados en los siguientes Secciones 1, 2 y 3:

Sección 1: lesiones corporales o daños a cosas.

-En los locales o cerca de los especificados, como resultado directo de los servicios prestados por el asegurado.

-En otra parte, en el curso de cualquier trabajo o de la ejecución de las obligaciones a cargo del asegurado o sus empleados en conexión con los negocios u operaciones especificadas.

Causados por culpa o negligencia del asegurado o cualquiera de sus empleados comprometidos en los negocios del asegurado o por cualquier defecto de los locales, caminos, trabajos, maquinarias o equipos usados en los negocios del asegurado.

Sección 2: pérdida o daño de la aeronave o su equipo no siendo propiedad del asegurado, mientras estén en tierra al cuidado, control o custodia del asegurado, o mientras estén siendo manejados, servidos o mantenidos por aquel o sus empleados.

Ejemplo: un siniestro cubierto por esta sección se registró en Ezeiza, “Mantenimiento solicita el traslado de la aeronave LV-ZPO desde pos. 13 hasta zona de hangares... Se inicia esta operación y en el momento que se disponía a mover el BIT, ya con el tractor enganchado, los mecánicos fueron presionados por la torre y control terrestre de FAA, para sacar urgente el ZPO de la calle “J” y permitir el paso de una aeronave privada en sentido espigón, la cual se encontraba motorizada a 100 mts. del LV-ZPO. Se solicitó un permiso de 10 (diez) minutos a fin de terminar la operación LV-BIT, pero fue negado. Debido a la presión del operador aeroportuario, la congestión de aeronaves en zona de hangares, y las maniobras delicadas y con poco margen de error, se produce una colisión con winglet LH del LV-ZPO produciendo rotura del mismo, y en el LV-BIT daños en el elevador RH, en el cono de salida y Ducto de escape del APU, quedando la aeronave fuera de servicio” (fuente C.E.D.A.E.)

Sección 3: lesiones corporales o daños a cosas emergentes de la posesión, uso, consumo o manipuleo de mercaderías o productos manufacturados, elaborados, modificados, reparados, mantenidos, tratados, vendidos, suministrados o distribuidos por el asegurado o sus empleados luego que tales mercaderías o productos hayan dejado de estar en poder o bajo control del asegurado.

La diferencia con la Sección 2, es que la cobertura se extiende luego de que el asegurado ha dejado de estar en posesión y control de la aeronave.

Ejemplo: en el caso de Aerolíneas Argentinas como de las grandes líneas aéreas que realizan servicio de mantenimiento de aeronaves a terceros, y es más, cuando venden una aeronave de su flota, tienen contratada esta cobertura ARIEL Sección 3 en su póliza de línea aérea, y quedan cubiertos luego de la entrega o la venta de una aeronave en tanto resulte defectuosa o provoque daños a un tercero, quedando en consecuencia a resguardo de una eventual demanda por responsabilidad, por haber sido el reparador u operador anterior quien había mantenido el avión. Es costumbre comercial, ante la venta de una aeronave usada, solicitar una cobertura ARIEL, Sección 3, por dos años de garantía o hasta el primer “chequeo C”, lo que ocurra primero. Esta es una cobertura específica de responsabilidad por productos defectuosos ligados a una aeronave. (Fuente C.E.D.A.E.)

Accidentes personales

El asegurador se compromete al pago de las prestaciones estipuladas en la póliza, en el caso de accidente aéreo durante un vuelo, que fuera la causa originaria de su muerte o invalidez permanente o temporaria, total o parcial y siempre que las consecuencias del accidente se manifiesten a más tardar dentro de un año a contar de la fecha del mismo.

Se entiende por accidente aéreo a toda lesión corporal sufrida por el asegurado, independientemente de su voluntad, por la acción repentina y violenta de o con un agente externo, desde el momento en que el asegurado comienza a ascender a una aeronave con la intención de efectuar un viaje aéreo, hasta el momento en que finalice de descender de la misma.

No obstante, en caso de descenso forzoso de la aeronave fuera del aeropuerto, la cobertura comprende también los accidentes no aéreos que le ocurran hasta que el asegurado se encuentre a salvo en un lugar donde pueda desenvolverse normalmente.

También se consideran accidentes aéreos, la asfixia o intoxicación por vapores, gases, la asfixia por inmersión u obstrucción en el aparato respiratorio que no provenga de enfermedad.

La intoxicación o envenenamiento por ingestión de sustancia tóxicas o alimentos en mal estado suministrados a bordo.

Personas a las que se les otorga esta cobertura

Tripulación: se considera a todo el personal que cumpla funciones a bordo de la aeronave asegurada, tenga o no relación de dependencia con el asegurado.

Pasajeros: se considera pasajero a todo tercero que sea transportado en la aeronave y que no cumpla funciones a bordo de la misma.

Cobertura

Muerte, invalidez parcial permanente, invalidez total permanente, asistencia médica, gastos de sepelio.

Exclusiones a las coberturas

Para el seguro de daño a aeronaves y responsabilidad civil:

La aseguradora no será responsable y por lo tanto no estará obligada a indemnizar al asegurado por cualquier pérdida o daño de las aeronaves aseguradas, responsabilidad civil o lesión corporal (ya sea fatal o no) cualquiera que sea la causa, en los siguientes casos:

a) Mientras las aeronaves estén siendo utilizadas con el conocimiento y consentimiento del asegurado, para propósitos ilegales, o para cualquier otro propósito distinto al (los) especificado (s) en las condiciones particulares, o mientras la aeronave se encuentre fuera de los límites geográficos de aeronavegación mencionados en tales condiciones particulares, excepto cuando sea debido a fuerza mayor.

Sin embargo, la compañía mantendrá cubiertos los riesgos asegurados bajo esta póliza en el evento de que las aeronaves tengan que prestar servicios de salvamento (tal como consta en la definición), siempre y cuando se notifique a la compañía de inmediato y se pague la prima adicional que se exija.

b) Mientras las aeronaves sean piloteadas con el conocimiento y el consentimiento del asegurado, por cualquier otra persona o personas que no sean las indicadas en esta póliza, pero esta exclusión no aplicará mientras las aeronaves estén en carreteo y/u operando en otra forma por ingenieros y mecánicos competentes con licencia para otros fines que no sean los de vuelo (tal como se define).

c) Mientras las aeronaves estén siendo conducidas por otro medio de transporte excepto como resultado de un accidente que dé lugar a un reclamo bajo el artículo 1, Sección I.

d) Mientras las aeronaves se encuentren utilizando áreas de aterrizaje no autorizadas para tal objeto, a menos que se deba a fuerza mayor.

e) Cuando la licencia expedida por las autoridades competentes haya sido restringida, revocada o suspendida, o cuando se hayan hecho

modificaciones en la estructura de la aeronave que no hayan sido autorizadas oficialmente.

f) Cuando las aeronaves hayan sido transferidas, en forma onerosa o gratuita, sin el consentimiento escrito de la compañía, o mientras se encuentre en poder de personas extrañas, por haber sido robada, secuestrada, confiscada o cedida a las autoridades.

g) Como resultado directo o indirecto de:

a. Carreras, intentos de imponer record, pruebas de velocidad, acrobacias, vuelos para propósitos de cacería, o cualquier otra forma de vuelo que implique riesgos anormales.

b. Vuelos de prueba después de la construcción o reconstrucción de las aeronaves.

c. Abandono de las aeronaves al aire libre sin tomar las precauciones necesarias para su seguridad.

h) Cuando al momento de ocurrir un evento que dé lugar a una pérdida o daño de las aeronaves, responsabilidad civil o accidentes personales, tales aeronaves se encuentren aseguradas por otra póliza o pólizas de seguro, la compañía responderá únicamente en la proporción que guarde el valor asegurado que figura en las condiciones particulares con el valor total de los seguros que cubran las aeronaves al ocurrir el siniestro.

i) Cuando resulte de la responsabilidad civil asumida o de derechos renunciados por el asegurado con convenio, a menos que dicha responsabilidad hubiese sido por cuenta del asegurado, de no existir tal convenio.

j) Como consecuencia directa o indirecta de guerra (sea declarada o no), invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades, guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, poder militar o usurpado, ley marcial, huelgas, motines, conmoción civil, confiscación, nacionalización, requisición, destrucción de o daño a la propiedad por o bajo las órdenes de cualquier gobierno o autoridad nacional o local.

- k) En caso de que el número total de pasajeros o peso total transportados por las aeronaves en el momento de ocurrir el accidente, exceda la capacidad total de pasajeros o peso declarado en ésta póliza.
- l) En caso de pérdida o daño que se pueda atribuir a un acto intencional o malicioso del asegurado o de cualquier agente o empleado suyo, u otra persona bajo su control.
- m) Lucro cesante.

Para el seguro de accidentes personales

- a) Las consecuencias de enfermedades de cualquier naturaleza inclusive las originadas por la picadura de insectos.
- b) Las lesiones causadas por la acción de los rayos X y similares, y de cualquier elemento radioactivo, u originadas en reacciones nucleares; las imputables a esfuerzo, de insolación, quemaduras por rayos solares, enfriamiento y demás efectos de las condiciones meteorológicas o ambientales; de psicopatías transitorias o permanentes y de operaciones quirúrgicas o tratamientos; salvo que cualquiera de tales hechos sobrevenga a consecuencia de un accidente cubierto o del tratamiento de las lesiones por él producidas.
- c) Los accidentes que el asegurado o los beneficiarios, por acción u omisión provoquen dolosamente o con culpa grave o el asegurado los sufra en empresa criminal. No obstante, quedan cubiertos los actos realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias o por un deber de humanidad generalmente aceptado.
- d) Los accidentes causados por vértigos, vahídos, lipotimias, convulsiones o parálisis y los que ocurran por estado de enajenación mental – salvo cuando tales trastornos sean consecuencia de un accidente cubierto.

Deducible

Es el monto o porcentaje del daño indemnizable que invariablemente se deduce de éste y que, por tanto, en caso de pérdidas y/o daños producidos bajo una de las coberturas de esta póliza, el asegurado tomará a su cargo el valor del deducible establecido en las condiciones particulares de esta póliza.

Cargas del asegurado

Además de otras cargas y obligaciones que surgen de la póliza, el asegurado y el personal que hace la operación y seguridad de la aeronave, deberá:

Cumplir con las reglamentaciones vigentes para el despegue, vuelo, aterrizaje, carreteo, mantenimiento y resguardo de la aeronave y de las limitaciones establecidas por el fabricante.

Iniciar el vuelo en eficiente estado de aeronavegabilidad y con suficiente provisión de los elementos necesarios.

No realizar vuelos en condiciones meteorológicas prohibitivas, cuando antes de iniciarlos, dichas condiciones hubieran o debieran haber sido conocidas como existentes en el lugar de partida, a lo largo de la ruta o en el lugar de destino, salvo que se pruebe que el piloto tomó las precauciones necesarias para evitar su encuentro.

El asegurado debe, previa notificación fehaciente por el asegurador, permitir la inspección en cualquier momento, de la aeronave, sus documentos y los títulos habilitantes de las personas que hacen a la operación de la misma.

Concepto de accidente

Se entiende por infortunio aeronáutico únicamente un caso fortuito en absoluto independiente de la voluntad del pasajero y/o tripulante, por la acción repentina y violenta de o con un agente externo ocurrido desde el momento en que comience a ascender a la aeronave con la intención de efectuar un viaje aéreo, hasta el momento en que finalice de descender de la misma y que sea consecuencia directa e inmediata

de un accidente que haya sufrido la aeronave durante el vuelo o durante la salida o la llegada.

Conclusiones de la unidad

Se han desarrollado en este tema las coberturas y adicionales de los seguros de casco, embarcaciones de placer y aeronavegación, con sus exclusiones y la relación con la reglamentación vigente.

Bibliografía

1. Resolución S.S.N. N° 18079. Coberturas de Casco.
2. Radovich, Jorge M; *Curso de Seguros en el Comercio exterior*. Primera Edición; Editorial ADHOC S.R.L.; Diciembre 1999
3. Lauletta, Francisco; *Tratado del Profesional del Seguro*; Editorial Osmar D. Buyatti.
4. Dr. Giménez, Raúl Edgar; *Compendio de normas del Derecho Marítimo, Aeronáutico y Terrestre relativas al Transporte*. Visión Jurídica Ediciones. Segunda edición; Buenos Aires; 2018.
5. Ley Contrato de Seguro 17418.
6. Vasallo, Carlos María. Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Aeroespacial; Publicación Diciembre 2012.
7. Castro, Jorge M. y Cusano, Damián E; *Curso de Formación Profesional Aseguradora*. Mundo del Seguro; Buenos Aires; 1997.
8. Zunino, Jorge Osvaldo; *Régimen de Seguros. Ley 17418*; Editorial Astrea. Buenos Aires. 1994.