

## Medidas Adoptadas por HDI Seguros Circular 021- SFC

### AVIACIÓN

Para determinar la aplicabilidad de lo establecido en el artículo 1065 del Código de Comercio al ramo de aviación, como consecuencia del aislamiento preventivo ordenado mediante los Decretos 457, 531, 593, 636, 689 y 749 de 202, es indispensable atender las diferentes variables que se enunciarán a continuación.

En primer lugar, es importante mencionar que teniendo en cuenta sus particularidades, el Seguro de Aviación se puede definir como un Ramo especializado y de contexto internacional. Esta afirmación se basa en que las condiciones de seguro están ligadas y se desarrollan a partir y en relación con las normas aeronáuticas internacionales. En este mismo sentido, es un ramo cuya estructura depende casi en su totalidad de reaseguradores en el exterior debido a sus altas sumas aseguradas, severidad de los eventos, conocimiento técnico especializado, entre otros.

Es por lo anterior, que al hacer un análisis de cómo se está manejando el tema en otros países, se encuentra que a nivel internacional no se ha hablado de una disminución del estado del riesgo, básicamente porque las aeronaves, aunque se encuentren en tierra siguen teniendo exposición a riesgos de gran envergadura que pueden llegar a afectar su póliza e incluso las pólizas de los aeropuertos y demás operadores aeroportuarios. Además, no todas las empresas han parado su operación de forma completa pues algunas han continuado realizando vuelos de carga, humanitarios, etc. En este punto, es importante tener en cuenta que aunque la tarificación de la prima de aviación que hacen los reaseguradores depende en gran medida de la frecuencia, es la severidad la que marca la pauta al momento de realizar la tarificación de los riesgos, severidad que no ha disminuido con las medidas tomadas por el gobierno, pues a pesar de la disminución de los vuelos a nivel internacional, se siguen presentando accidentes como el registrado el pasado 22 de mayo de la Compañía Pakistán International Airlines que a la fecha ha dejado más de 95 víctimas. Este terrible evento demuestra que, desde una perspectiva mundial y no local, que es cómo deben verse los seguros de aviación, al ser los reaseguradores quienes directamente soportan este tipo de seguros en todo el mundo, el estado del riesgo no ha disminuido pues continúan presentándose eventos catastróficos que afectan al mercado que respalda estos seguros.

Adicionalmente, el mercado de aviación tiene un limitado número de actores a nivel local e internacional y debido a las circunstancias de siniestralidad de los últimos años, en este mercado se ha hecho necesario un ajuste paulatino en las primas de seguros debido a la insuficiencia de primas que fue tangible en los últimos años debido a la severidad de los eventos.

Además de lo señalado anteriormente, es importante destacar que, en materia de aviación, la inactividad de las aeronaves es algo que se tiene en cuenta desde el momento de la suscripción del seguro. Dentro de las múltiples cláusulas que existen a nivel internacional para aviación, se encuentra la cláusula de devolución de primas por inactividad AVN26A, según la cual, en el evento de que la aeronave asegurada sea puesta en tierra por



inactividad y siempre que se cumplan con las condiciones establecidas en la póliza, la aseguradora ajustará al final de vigencia la prima según el porcentaje establecido en las condiciones particulares. Esta es una cláusula que no se incluye de manera general para todas las pólizas, pues el análisis de su inclusión se realiza al momento de la suscripción y depende de las características del riesgo, sumas aseguradas, número de aeronaves, uso de las mismas, territorio, tipo de operación, entre otros.

Por todas las razones expuestas anteriormente, no se considera procedente el tomar una decisión uniforme que afecte de manera general a todas las pólizas de aviación respecto al artículo 1065 del Código de Comercio, como quiera que una decisión de este tipo puede llegar a afectar la sustentabilidad del mercado de seguros de aviación en Colombia e inclusive internacionalmente, pues como se explicó, cada decisión que se tome respecto a cada una de las pólizas debe ser aprobada por los reaseguradores que respaldan cada uno de los negocios.

Así las cosas, HDI Seguros, según lo explicado anteriormente, procederá con la devolución de prima en las pólizas que incluyan la cláusula de devolución de primas por inactividad AVN26A, de acuerdo con los términos y condiciones mencionadas en cada póliza, pero en los casos en donde no se encuentra incluida dicha cláusula, es claro para las partes que este fue un aspecto analizado al momento de la suscripción, tarifación y otorgamiento de condiciones de seguro.

Por último, es pertinente indicar que HDI Seguros ha tratado de tomar medidas con el fin de aliviar el efecto que ha tenido financieramente el Covid-19 en nuestros asegurados, como el aplazamiento en los pagos sin cobro de intereses, el diferimiento de las cuotas, entre otros, lo cual se continuará realizando en la medida de las posibilidades.

#### **IMPORTANTE TENER EN CUENTA:**

Para los ramos en que HDI ha contemplado una posible disminución del riesgo y que hagan parte de pólizas bajo la figura de Coaseguro, la Compañía antes de su pronunciamiento deberá contar con el consentimiento de la (s) otra (s) aseguradora (s) que lo componen, o en su defecto, conocer el pronunciamiento que al respecto haga la compañía líder.

Para los negocios con cesión de reaseguros bajo la modalidad de “fronting”, entendida como la cesión al reasegurador de la totalidad del riesgo asumido por el asegurador, HDI se pronunciará frente al requerimiento puntual, una vez reciba la posición del reasegurador que asume el 100% del riesgo.



PBX: +(57+1) 346 88 88



[www.hdi.com.co](http://www.hdi.com.co)



Oficina principal  
Cra. 7 No. 72 – 13 Piso 8  
Bogotá, Colombia