

MARÍA JESÚS GUERRERO LEBRÓN

LOS SEGUROS AÉREOS

Los seguros de aerolíneas y operadores aéreos

Prólogo de
Justino F. Duque Domínguez



Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES

2009

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
ABREVIATURAS	11
PRÓLOGO	13
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	19
CAPÍTULO II. CONCEPTO Y CLASES	23
CAPÍTULO III. NOTAS DEFINITORIAS	27
CAPÍTULO IV. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS SEGUROS AÉREOS.	31
I. Los orígenes	31
II. Las agrupaciones de seguros	33
1. El recurso a los <i>pools</i>	33
2. Origen histórico de los <i>pools</i> de seguros de aviación	35
3. El caso español: la Agrupación de Aseguradores de Riesgos de Aviación (AGARA)	37
4. Las agrupaciones de seguros en Europa: el Reglamento (CE) núm. 358/2003	39
III. La situación tras el 11 de septiembre	40
1. El cambio de las condiciones	40
2. Las ayudas estatales	41
3. El caso español	43
4. El restablecimiento del mercado asegurador	45
IV. Las soluciones propuestas a las crisis del sector	46
1. Los primeros proyectos de mutuas	46
2. Las propuestas surgidas tras el 11-S	48
2.1. La coyuntura histórica	48
2.2. Globaltime	49
2.3. Eurotime y Equitime	50
2.4. Las perspectivas de éxito de los proyectos de mutua	51

	<u>Pág.</u>
CAPÍTULO V. LAS ASOCIACIONES INTERNACIONALES DEDICADAS AL SEGURO AÉREO.....	53
CAPÍTULO VI. LAS PÓLIZAS QUE SE UTILIZAN EN LA PRÁCTICA....	57
I. Consideraciones generales.....	57
II. Origen histórico de las pólizas-tipo en los seguros de aviación	61
CAPÍTULO VII. LOS RIESGOS CUBIERTOS EN LOS SEGUROS AÉREOS.	63
I. Los riesgos ordinarios de la navegación aérea.....	63
II. Principales exclusiones.....	64
III. Los riesgos de guerra y terrorismo	67
CAPÍTULO VIII. LOS SEGUROS DE CASCOS Y RESPONSABILIDAD CIVIL	71
I. Las pólizas combinadas	71
II. Coberturas de cascos	72
1. Contenido del seguro de cascos	72
2. El valor del interés en el seguro de cascos	75
2.1. El valor acordado	75
2.2. El <i>deducible</i> y el <i>seguro de deducible</i>	76
3. Modalidades	77
3.1. El seguro todo riesgo.....	77
3.2. El seguro de pérdida total.....	77
3.3. El seguro de piezas de repuesto.....	78
3.4. El seguro de equipos auxiliares.....	79
3.5. El seguro de averías mecánicas.....	79
3.6. El seguro de valor residual	80
3.7. El seguro de pérdida de uso	80
4. La posición de los financiadores de aeronaves.....	81
III. Coberturas de responsabilidad civil	84
1. Contenido básico del seguro de responsabilidad civil	84
2. Modalidades del seguro de responsabilidad civil del transportista aéreo.....	84
2.1. Seguro de responsabilidad frente a terceros	84
2.2. Seguro de responsabilidad frente a pasajeros	86
2.3. Seguro de responsabilidad civil por el transporte de equipajes, carga y correo.....	89
3. Otros seguros de responsabilidad civil.....	91
CAPÍTULO IX. LA PRIMA EN EL SEGURO AÉREO	95
CAPÍTULO X. LA CONCERTACIÓN DEL SEGURO Y EL REASEGURO AÉREO.....	99

	<u>Pág.</u>
CAPÍTULO XI. OBLIGATORIEDAD DE LOS SEGUROS AÉREOS.....	101
I. Introducción	101
II. Los Convenios de Roma de 1933 y 1952 y sus Protocolos de reforma.....	103
III. Otras normas que imponen seguros aéreos obligatorios.....	107
IV. El Reglamento (CE) núm. 785/2004	112
1. Su génesis.....	112
2. Ámbito subjetivo	114
3. Ámbito objetivo.....	117
4. Delimitación temporal de la cobertura	124
5. Forma de acreditar el cumplimiento de los requisitos de seguro	126
6. Las sanciones por incumplimiento de los requisitos del seguro obliga- torio.....	128
7. Evaluación de su aplicación.....	131
7.1. Consideraciones generales	131
7.2. Primeras conclusiones: el documento de consulta de 26 de sep- tiembre de 2007 y la Comunicación de la Comisión al Parlamento y al Consejo de 24 de abril de 2008.....	131
8. Reflexiones sobre el Reglamento (CE) núm. 785/2004 como instru- mento de protección de los pasajeros	136
CLÁUSULAS COMUNES EN LOS SEGUROS AÉREOS.....	143
BIBLIOGRAFÍA.....	145
DOCUMENTACIÓN.....	150

PRÓLOGO

Esta monografía sobre Los seguros aéreos. En especial los seguros de aerolíneas y operadores aéreos escrita por María Jesús GUERRERO LEBRÓN, profesora en la Universidad sevillana Pablo de Olavide, recientemente creada pero ya en el grupo de cabeza de las actividades investigadoras, ofrece al lector un análisis riguroso y una información depurada y puesta al día de un sector de la economía actual como es el del transporte aéreo, en plena expansión en su núcleo esencial —las actividades de vuelo— y en las complementarias que las hacen posible.

En efecto, 1984 es la fecha en que se cumplen cien años desde que Louis Blériot cruzó el Canal de la Mancha, realizando el primer vuelo internacional desde Calais hasta Dover. Este hecho, recordado por Anthony SAMPSON en Imperios del cielo, publicado en 1984, supone —sólo seis años después del vuelo de los hermanos Wright— el comienzo de un proceso con sus altas y bajas, del desarrollo de la aviación como instrumento de la humanidad al servicio de la comunicación.

Como prueba del desarrollo acelerado de la aviación civil después de la terminación de la Segunda Guerra Mundial, SAMPSON señala en la monografía citada que «los aviones de línea superaron a los transatlánticos con mayor rapidez de la prevista; 1957 fue el primer año en que cruzaron el Atlántico por vía aérea más viajeros que por vía marítima».

El desarrollo exponencial del transporte aéreo estuvo acompañado de unas cualidades que lo explican: «la regularidad y la eficacia del transporte aéreo, aunque haya llegado a ser un lugar común, no deja de ser una hazaña asombrosa por parte de las aerolíneas y de las constructoras». Y estas circunstancias estuvieron acompañadas del desarrollo de la actividad aseguradora que se ocupó de cubrir los riesgos de una nueva actividad que, pese a los temores que suscitó en un principio, ofrece una tasa de riesgo comparativamente mucho menor que otros medios de transporte. De acuerdo con estadísticas realizadas en 1983 y recogidas por A. SAMPSON, una persona que viajara en avión un promedio de 18.000 km anuales, sería improbable que muriera en accidente aéreo antes de haber viajado durante 938.000 años con vuelos regulares.

En este ámbito, el seguro aéreo contribuye a la expansión de la aviación con su función de cobertura de riesgos —no sólo los graves— transformando lo inseguro en seguro, con la consiguiente aportación al desarrollo de las actividades de la aviación y de las actividades conexas.

Conocía a la profesora María Jesús GUERRERO LEBRÓN por la lectura de sus trabajos monográficos y, sobre todo, de su monografía sobre la responsabilidad del transportista aéreo. Después he tenido la oportunidad de trabajar con ella en el Grupo de trabajo que, en el seno de la Comisión general de Codificación, se está ocupando de redactar un anteproyecto para regular el depósito y el transporte aéreo con destino a integrarse en un futuro Código mercantil. En este trabajo pude apreciar sus cualidades para integrarse en las tareas del grupo y la calidad de sus intervenciones y de sus conocimientos, así como la claridad de su exposición y la energía con que exponía sus argumentos para apoyar las propuestas que formulaba en el Grupo de trabajo.

Entregada, que no ensimismada (como a veces sucede), en sus tareas docentes, la profesora María Jesús GUERRERO sabe que «enseñar es aprender dos veces» y atiende escrupulosamente además a sus funciones de organización de seminarios o de reuniones científicas, de ámbito nacional e internacional, contribuyendo así eficazmente a la difusión en la sociedad de conocimientos no sólo como organizadora sino también —y esto es más importante— con su participación activa mediante la presentación de ponencias, comunicaciones y participación en los debates.

Y es justamente en esta actividad donde se manifiestan el interés, entusiasmo y, sobre todo, conocimientos sobre el tráfico aéreo de la doctora María Jesús GUERRERO. Estudiosa de los principales problemas del transporte aéreo y de las circunstancias que han rodeado el desarrollo del mismo, era natural que con esta firme base se ocupara del seguro aéreo.

La autora acota el campo de su estudio a los seguros aéreos, categoría que, aunque no está delimitada en la Ley, se admite en la práctica y en la legislación española, para agrupar los seguros que ofrecen cobertura a los riesgos de la navegación aérea que afectan a la aeronave, mercancías, pasajeros y fletes, así como los de las responsabilidades por daños causados a terceros, en tierra, agua o vuelo. Pero, con buen criterio, la profesora GUERRERO depura esta amplia categoría a los seguros de cascos y a los de responsabilidad civil —por daños a pasajeros, a equipajes, carga y correo y terceros—.

Estos seguros, conforme a la legislación general (Ley de Contrato de Seguro de 1980), tienen el carácter jurídico de seguros por grandes riesgos, lo que lleva a recobrar su fuerza al principio de autonomía de la voluntad.

Una vez determinado el ámbito de la exposición monográfica, la profesora GUERRERO LEBRÓN desarrolla la exposición en dos partes: una, dedicada a la exposición del sujeto asegurador y de sus etapas históricas; otra, más extensa, en la que se ocupa de analizar el contenido de las diversas especies contractuales.

Las vicisitudes que experimenta el desarrollo de la aviación civil durante el siglo pasado, se reflejan en los movimientos para crear estructuras empresariales que puedan acometer con éxito técnico y financiero los formidables retos que suscita la ampliación creciente de los servicios demandados por la sociedad. Y a estos movimientos de creciente amplitud y complejidad —ante los que los aseguradores no podían permanecer insensibles— se corresponden los movimientos de las estructuras empresariales aseguradoras para hacer frente a las demandas de seguridad que plantea la actividad de la navegación aérea. La autora da cuenta de estos movimientos de las aseguradoras, constituyendo para ello pools o utilizando modalidades contractuales, como el coaseguro y el reaseguro que hicieron posible la cobertura de los riesgos —cualificados y, cuando ocurre el siniestro, cuantiosos— que implica el ejercicio incrementado de la aviación civil.

La profesora GUERRERO, atenta a los acontecimientos que afectan a las instituciones jurídicas, señala a este respecto la influencia que tuvieron los atentados del 11-S sobre las estructuras aseguradoras —fomentando, por un lado, la creación de mutuas— y, por otro, incrementando espectacularmente el importe de las primas, hasta que el sector logró recuperarse de las graves consecuencias que acarrearón los mencionados atentados.

No es un prólogo el lugar de hacer un minucioso y exhaustivo elenco de los temas tratados. Pero sí de recoger algunas de las estructuras desarrolladas —sobre todo si, como es el caso, contiene elementos de carácter supranacional— para que el lector pueda hacerse una idea del perfil de la monografía.

Precisamente, por el origen o la impronta de las pólizas, la profesora GUERRERO LEBRÓN, sin descuidar la bibliografía en español, ha de recurrir frecuentemente a bibliografía de origen inglés o norteamericano, invocando un nutrido, pero seleccionado, elenco de autores en inglés, para apoyar sus interpretaciones. Con este modo de proceder la autora permite al lector la posibilidad de conocer las fuentes que han alimentado sus reflexiones y, si así lo estima pertinente, contextualizar en el sistema conceptual de los seguros aéreos internacionales la práctica española.

Con la formulación amplia de los seguros aéreos que antes se reseñó, no sólo se contemplan los seguros que ofrecen cobertura aseguradora a las aeronaves dedicadas al transporte y a los riesgos relacionados con esta actividad, sino también a los riesgos derivados de la llamada «aviación general», para atender la eventual indemnización que generen actividades de fumigación, extinción de incendios, fotografía...

La autora subraya la importancia de las pólizas en las que se documentan los contratos de seguros aéreos, ya que, procedentes de la práctica aseguradora sajona o siendo adaptaciones españolas inspiradas en las mismas facilitarán la posibilidad de reaseguro o de formas de colaboración (coaseguro) en un mercado dominado por las grandes empresas norteamericanas o inglesas. Las cláusulas, estereotipadas en su formulación básica, han evolucionado para

adaptarse a las condiciones cambiantes del tráfico. Las más comunes son las AVN, seguidas de un número, y, si hay varias versiones, de una letra.

Pero estas cláusulas, conforme al Reglamento (CE) núm. 358/2003 de la Comisión no son vinculantes y las empresas que participan en su elaboración, pueden ofrecer a sus clientes pólizas con condiciones diferentes.

Ahora bien, esta vinculación del clausulado de las pólizas a las aportaciones del tráfico internacional no impiden que los seguros aéreos se inserten en la legislación general española. María Jesús GUERRERO examina los problemas que plantean algunas cuestiones como es la del valor que, como requisito o como documento probatorio, tiene la póliza.

Como es comúnmente caracterizado, en el seguro de transportes rige el principio de universalidad del riesgo, aunque las pólizas sí enumeran tanto los riesgos cubiertos como los excluidos, recogiendo la autora la estructura habitual de las pólizas conforme al clausulado que ordinariamente constituye su contenido. En relación con la exclusión de los riesgos de guerra y de terrorismo (AVN48B) analiza las consecuencias de la vigencia del Reglamento (CE) núm. 785/2004 que impone la cobertura de ciertos riesgos. Con particular cuidado se examina el estado de la cuestión, pues las pólizas examinadas no siempre resuelven con claridad el hecho de que las exclusiones no podrán hacerse valer en reclamaciones por daños a los pasajeros que no rebasen los 1.000 DEG, consecuencia de la responsabilidad objetiva que establece el Convenio de Montreal para este primer tramo de la indemnización.

Así, es necesario señalar que especialmente interesantes son los análisis de determinadas cláusulas, como las AVN51 y AVN52 que, en sus diferentes versiones permiten, mediante un suplemento de prima, la cobertura de esos riesgos previamente excluidos por la AVN48B.

Después del estudio del carácter obligatorio del seguro aéreo en el Reglamento (CE) núm. 785/2004 y de otras normas con él relacionados, la profesora María Jesús GUERRERO pone de relieve, entre otras cuestiones, la diferencia entre el seguro de responsabilidad civil frente a los pasajeros y del seguro obligatorio de viajeros, y se atiende la problemática pendiente.

Finalmente, hay que señalar que la profesora GUERRERO se ocupa de algunas cuestiones que es preciso abordar para lograr el reforzamiento de la protección del pasajero, como es el del reconocimiento de la acción directa y la necesidad de coordinar más rigurosamente los ámbitos de aplicación de los Reglamentos comunitarios dedicados a regular el régimen de responsabilidad del transportista aéreo y su seguro obligatorio, así como la ausencia de un régimen de responsabilidad extracontractual armonizado.

Este libro de María Jesús GUERRERO LEBRÓN es, por lo dicho, oportuno al cubrir un sector del seguro en el que no abundan los trabajos monográficos. En él proporciona a todo interesado en el sector las claves necesarias para la aplicación de las normas en una realidad normativa en la que confluyen normas de origen internacional, comunitarias y nacionales.

Por ello, la monografía de la profesora GUERRERO LEBRÓN interesará a los operadores aéreos, así como a los juristas y economistas relacionados con el transporte aéreo y con la aviación en general.

La lectura de sus páginas, escritas con un estilo claro y riguroso, proporcionarán a quien las consulte el dato cierto, la cuestión que suscita la consulta siempre acompañada de su solución apoyada en razonamientos depurados por la aportación crítica de jurisprudencia y bibliografía. La lectura del libro en último término suscitará la reflexión del autor para adherirse o rechazar críticamente la solución. Y si la cuestión planteada no está explícitamente resuelta, el libro contiene los elementos suficientes para que quien consulte la obra pueda enfocar debidamente la vía de solución demandada por el nuevo problema suscitado en la práctica.

En definitiva, el posible lector se encontrará con un libro útil y pletórico de la indispensable y actualizada información para que el operador aéreo interesado resuelva con seguridad la cuestión que se le haya planteado en su actividad profesional.

Justino F. DUQUE DOMÍNGUEZ

Catedrático emérito de Derecho Mercantil

Presidente del Grupo de Trabajo para la redacción de un Anteproyecto
de Ley para los contratos de depósito y transporte aéreo

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

A pesar del importante papel que el seguro aéreo ha cumplido en la evolución de la industria aeronáutica, y de la vinculación que se aprecia entre esta institución jurídica y la regulación de la responsabilidad en el sector ¹, así como de su interconexión con la organización de la prevención de accidentes y en definitiva con la seguridad aérea, podemos decir que los seguros aéreos han sufrido el olvido de la doctrina jurídica o, lo que es casi peor, han sido postergados al papel de mero apéndice de los seguros marítimos, con los que, como tendremos ocasión de comprobar, sólo tienen algunas notas en común ².

Quizá la ausencia de interés sobre los seguros aéreos por parte de los estudiosos esté relacionada con el hecho de que el mercado de seguros de aviación en España es un mercado muy pequeño, ya que las primas que corresponden a este sector tan sólo alcanzan el 0,1 por 100 del total de primas emitidas en España. Dichas primas representan una proporción similar al 10 por 100 de las de autos o el total de las primas de seguros de defunción.

Los mercados más importantes en el ámbito aéreo están localizados en el Reino Unido (Mercado de Londres), Estados Unidos, Francia, Alemania, Japón, Italia y Escandinavia ³. En realidad, y a pesar del auge cada vez mayor del mercado asegu-

¹ Prueba de ello es cómo, cuando se trata de efectuar una revisión de las normas que regulan la responsabilidad en el ámbito aéreo, se hace necesario oír, entre otros sectores, al de los aseguradores. Pueden verse, como ejemplos significativos, los documentos que elaboró la IUAI (International Union of Aviation Insurers) sobre la reforma del sistema de responsabilidad del transportista aéreo en el seno de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional) con ocasión de los trabajos preparatorios del Convenio de Montreal.

² Para ello basta con remitirnos a la bibliografía que se incorpora al final de la obra. Las obras monográficas que versan sobre seguros aéreos son muy escasas en general, y aún más las escritas en español. También puede observarse cómo algunas obras recientes siguen agrupando esta categoría junto con los seguros marítimos.

³ Vid. R. D. MARGO, *Aviation Insurance. The law and practice of aviation insurance, including hovercraft and spacecraft insurance*, 2.^a ed., London, 1989, p. 19. Sobre la preponderancia del mercado inglés y norteamericano, vid. también E. CABALLERO SÁNCHEZ, «Los seguros de aviación: cuestiones prácticas dentro de un esquema jurídico», *Seguros. Revista Trimestral del Sindicato Nacional del Seguro*, enero-marzo, 1971, año 10, núm. 37, p. 151; S. AREAL LUDEÑA, *El seguro aéreo. Especial referen-*

rador norteamericano (lo que se explica fácilmente si se analizan las cifras que reflejan la composición de la flota mundial, de la que el 44 por 100 pertenece a Estados Unidos, frente al 24 por 100 europeo)⁴, a Londres le sigue correspondiendo una indiscutible primacía gracias a su control sobre el reaseguro. La experiencia contrastada durante años en distribuir riesgos, tanto en su propia sede, como a lo largo del mundo, hacen del mercado londinense el centro reasegurador por excelencia. En cambio, es absolutamente indubitado el dominio del foro norteamericano, principalmente porque como hemos visto la mayor parte de la flota aérea mundial, así como la mayoría del tráfico aéreo procede de este país, pero también, como algún autor ha puesto de manifiesto, porque al foro norteamericano acuden mayoritariamente los perjudicados en accidentes aéreos a demandar, entre otras razones, por las cuantiosas indemnizaciones a las que condenan sus tribunales⁵.

El mercado de seguros de aviación, constituye, en suma, un mercado muy limitado pero con unas características muy peculiares, ya que las sumas aseguradas importan siempre cantidades muy elevadas, se cubren en él riesgos potencialmente catastróficos y para siniestros muy complejos, que suelen tener larga duración (*long tail claims*)⁶, y nos sitúa ante una actividad cuyos riesgos presentan un bajo índice de frecuencia pero un elevado factor de intensidad. Por otra parte, al igual que sucede con otros sectores asegurativos, el mercado de seguros aéreos, influenciado por la coyuntura económica en general y por la evolución de la industria aeronáutica en particular presenta una carácter cíclico. Tales características condicionan, sin duda, la estructura del mercado.

Para finalizar estas palabras introductorias conviene indicar que en la práctica aseguradora actual es habitual que las entidades aseguradoras incluyan en la

cia a la responsabilidad del fabricante de productos defectuosos, Madrid, 1998, p. 30; y P. J. C. VICCARS, *Aviation Insurance. A PlaneMan's Guide*, London, 2001, p. XV.

⁴ El resto está repartido entre Asia y Pacífico, con un 18 por 100; América Latina, con un 6 por 100; Oriente Medio, con un 4 por 100; y África, con un 4 por 100. Si referimos las cifras al número de aeronaves que componen la flota mundial (aviación en general, no sólo transporte comercial), aún es más evidente el dominio norteamericano: Estados Unidos, 79 por 100; Europa, 13 por 100; Asia y Pacífico, 4 por 100, América Latina, 2 por 100, Oriente Medio, 0,2 por 100; y África, 1,8 por 100.

Por otra parte, otros rasgos del sector necesariamente condicionan el mercado asegurador. Así, GANGLOFF y GICQUEL relataban en 1994 que en aquel momento existían unos 12.500 aviones comerciales (sin contar China y los países resultantes de la Unión Soviética) de diversos modelos, construidos por una docena de fabricantes, explotados en su mayor parte por menos de trescientas grandes compañías y sus filiales, alrededor del 10 por 100 de las cuales explotaba las dos terceras partes del parque. Estos aviones constituían series limitadas (tan sólo de dos modelos de reactores se han fabricado más de mil unidades: el B-737-200 y el B-727-200). Además, destacaban el veloz desarrollo tecnológico que había hecho que se sucedieran cuatro generaciones de reactores desde principios de la década de 1960, por lo que, en muy poco tiempo, los aviones en uso quedaban obsoletos (*vid.* J. GANGLOFF y J. M. GICQUEL, «El seguro de aviación y los riesgos de responsabilidad civil», en F. SÁNCHEZ CALERO (dir.), *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, Madrid, 1994, p. 820).

⁵ Se trata de un fenómeno de *forum shopping*, esto es, en la mayoría de los casos es difícil defender que las decisiones judiciales emitidas por estos órganos sean las más vinculadas con el supuesto litigioso en cuestión, e incluso, a veces, tampoco están vinculadas las normas aplicadas. Sencillamente, ante la urgencia de cobrar grandes sumas de dinero, el sistema jurídico de los Estados Unidos ofrece la respuesta adecuada, y eso es lo que buscan quienes plantean las demandas en este país. *Vid.*, al respecto, S. AREAL LUDEÑA, *op. cit.*, pp. 14 y 15.

⁶ *Vid.* J. GANGLOFF y J. M. GICQUEL, *op. cit.*, p. 820; y P. SERRANO, *Apuntes del Máster Universitario en Seguros y Gerencia de Riesgos*, Fundación Mapfre.

misma división empresarial los seguros aéreos y los aeroespaciales, de los que aquí no trataremos. Desde luego que ambos tipos de seguros no son parangonables, dado que existen diferencias importantes entre unos y otros, las mismas que separan al Derecho aéreo del aeroespacial⁷, pero es quizá por la novedad de este último sector⁸, aún mayor que la que puede predicarse del aéreo, y la todavía escasa atención que merece, por lo que la mayoría de las compañías deciden agruparlos a efectos organizativos.

⁷ La existencia de importantes divergencias entre uno y otro se ponen de manifiesto por F. MARTÍNEZ SANZ, «La enseñanza del Derecho Aéreo y del Derecho Espacial», en FORCHI, GUERRERO LEBRÓN y MADRID PARRA (coords.), *Estudios de Derecho Aéreo y Espacial*, Madrid, 2008, p. 528; y M. FOLCHI, «La enseñanza del Derecho Aéreo y del Derecho Espacial», en FORCHI, GUERRERO LEBRÓN y MADRID PARRA (coords.), *Estudios de Derecho Aéreo y Espacial*, Madrid, 2008, p. 540, este último refiriéndose a la conveniencia de reconocer dos disciplinas jurídicas que merecen estudio separado en el ámbito universitario.

⁸ No cabe duda, sin embargo, que en los últimos años se han dado importantes pasos en lo que a la exploración y la explotación del espacio respecta, y que dicha expansión ha venido acompañada de la necesidad de dar cobertura asegurativa a los riesgos que dichas operaciones comportan. En este sentido, entre las primeras operaciones aseguradas, MARGO nos da noticia del aseguramiento, en 1965, del vehículo «Early Bird» (INTELSAT I), con una póliza que sólo cubría los daños materiales que pudiera sufrir con carácter previo a su lanzamiento. Y es que, al principio, debido a la dificultad para evaluar estos riesgos, y a la imposibilidad de aplicar técnicas actuariales, los aseguradores se mostraron reacios a dar cobertura a las operaciones de lanzamiento, tendencia que cambió a partir de que en 1968, fecha en la que tanto aseguradores del mercado de Londres, como del mercado norteamericano, aseguraron el lanzamiento del satélite INTELSAT III. Desde entonces, y a pesar de las complejidades del sector, puede decirse que los seguros en este campo han sido objeto de un considerable desarrollo. A este respecto, dado que no existen dos naves espaciales idénticas, y que hay que atender las peculiaridades de cada una, las coberturas asegurativas tienen que elaborarse atendiendo a las concretas necesidades de cada caso, ya que en pocas ocasiones las cláusulas estereotipadas puedan dar una respuesta satisfactoria. A veces, como indica MARGO, es posible utilizar, tras realizar algunas adaptaciones, las cláusulas redactadas en el mercado de los seguros de aviación. Aun así, es posible clasificar los seguros en dos grandes bloques, los que ofrecen cobertura a los daños ocasionados en la nave o en sus equipos, y los que asumen los riesgos de la responsabilidad por daños a terceros y a sus propios ocupantes. Dentro del primer grupo, a su vez, hay tres categorías: daños previos al lanzamiento, daños producidos durante el lanzamiento, y daños durante la vida de la nave o, lo que es lo mismo, mientras está en órbita. *Vid.* R. D. MARGO, *Aviation Insurance...*, *op. cit.*, pp. 263 y ss.