



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 33º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 21 de abril - 2 de mayo de 2008)

Cuestión 3 del orden del día: Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES EN CASO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

EL MECANISMO DE INDEMNIZACIÓN SUPLEMENTARIO (MIS)

(Nota presentada por Alemania)

Debido a las limitaciones presupuestarias, sólo se han traducido la propuesta y las enmiendas del proyecto de Convenio.

1. INTRODUCTION

1.1 At its 182nd session the Council has decided to submit the Draft Convention on compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in Case of Unlawful Interference to the 33rd session of the Legal Committee and requested that the Legal Committee takes into account the concerns raised by Germany in C-WP/13087 and pays attention to possible ways of protecting the interests of victims most efficiently and ensures the ratifiability of the revised Convention and the operability of the funding mechanism.

2. THE CURRENT DRAFT

2.1 The current draft foresees compensation in two layers. The first layer, 700 000 000 Special Drawing Rights (SDR) at maximum, is covered by the operator's insurance. For the second layer the draft establishes a Supplementary Compensation Mechanism (SCM) in Chapter III (Articles 8-18). The funding of the SCM relies on a universal passenger-ticket charge and an insurance-like mechanism of separate funds for each calendar year, attributing collected funds to States Parties and rolling over funds that have not been used for compensating victims of past acts of unlawful interference. The contributions are to be collected according to Article 12 as a departing fee in respect of each passenger and each tonne of cargo. The shortcomings of this approach and the resulting inoperability of the whole SCM are outlined in Working Papers that have been presented to the Special Group and are attached as Appendices A, B and C.

According to Article 17, paragraph 1, the States are obliged to ensure that the collection of the contributions by the airlines is conducted properly. And according to Article 17, paragraph 3, the State is liable for losses of the SCM occurring from airlines not paying the contributions.

2.2 These provisions are extremely complicated and imply a huge administrative burden for the respective State Party. They also constitute a grave financial risk for State Parties if they are liable for losses occurring from airlines not paying the contributions. The States cannot afford to be liable for the duties of the airlines. Furthermore the proposed model of financing the SCM does not cover all operators contributing to the risk of third party damage and who nevertheless are beneficiaries of the funds. General aviation is completely exempt from contributions, although many private flights on own account or fractional ownership flights, are operated with large aircraft and, because of the lower security regulations, even bear an increased risk of terrorist damage.

Even though it is vitally important to know how many contracting States would be needed in order to secure sufficient funding, no such calculation has been effected. The importance of this question is emphasized by the fact that the fund foreseen within the frame of the Globaltime-project has just failed due to lack of acceptance among the States.

3. **PROPUESTA**

3.1 En la actualidad es importante tratar de reducir la carga administrativa, no sólo para economizar dinero a los contribuyentes, sino también para lograr una administración transparente y eficiente. Cuando se está desmontando la burocracia es difícil justificar una responsabilidad administrativa adicional. Además, el Estado carece de los recursos para auditar el volumen de pasajeros del operador. Como el MIS es una justificación para limitar la responsabilidad del operador, parece concebible que el MIS pueda ser organizado por la industria del transporte aéreo sin la participación del Estado parte.

Por lo tanto, Alemania propone que no se establezca un MIS en el marco de la modernización del Convenio de Roma y que se estipule únicamente un régimen de responsabilidad.

3.2 Pero si el Comité Jurídico estima que el MIS debe incluirse en el Convenio, es necesario crear un mecanismo que sea viable. El actual concepto de financiación carece de viabilidad y por lo tanto no puede garantizar la indemnización de las víctimas en el segundo nivel. La financiación en el modelo basado en el pasajero no puede tener un método de imposición justo, pues las cuotas no tienen ninguna relación con los daños potenciales. Por esa razón Alemania presentó al grupo especial un posible modelo de financiación con cuotas relacionadas con el peso de la aeronave y por ende con el riesgo potencial de daños. En los documentos adjuntos se explica el modelo. El Consejo solicitó al Comité Jurídico que tuviera en cuenta las inquietudes expuestas por Alemania con respecto a la viabilidad del MIS y que asegurara su operabilidad. El Apéndice D contiene una propuesta de texto para un sistema de cuotas basado en el peso, que puede cumplir requisitos esenciales tales como la determinación e imposición justa y transparente de las cuotas, y que también tenga en cuenta aspectos de aplicabilidad.

— — — — —

APPENDIX A

**SPECIAL GROUP ON THE MODERNIZATION OF THE
ROME CONVENTION OF 1952 (SG-MR)**

Meeting of the Friends of the Chairman

(Brussels, 16 to 18 January 2007)

**COMMENTS ON A FINANCING MODEL BASED ON THE NUMBER OF PASSENGERS
– PROPOSAL OF A MODEL BASED ON THE WEIGHT OF THE AIRCRAFT –**

(Presented by Germany)

The financial concept for the Supplementary Compensation Mechanism has to satisfy the requirement of effecting a fair and transparent levying and assessment of contributions which is also in line with practicability. As is the case with every levying of insurance contributions, the contributions levied for a fund like the Supplementary Compensation Mechanism therefore have to be assessed, to the extent possible, according to the risk of damage or the probability of occurrence set by the individual member of the fund.

However, on this basis the levying of contributions assessed according to the number of passengers carried in the proposal of the coordinators LMBC and Singapore gives rise to considerable reservations:

1. The number of passengers carried is not a relevant factor for the assessment of the probability of damage caused to third parties and for the assessment of the probability of the Supplementary Compensation Mechanism having to make compensation payments to third parties who have suffered a damage.
2. The model presented does not cover all operators of aircraft who, by participating in air traffic, contribute to a risk of the occurrence of causing damage to third parties and to the probability of the Supplementary Compensation Mechanism having to make compensation payments and who participate in the fund.
 - Exempt from contributions is general aviation, although many private flights, for example flights on own account or fractional ownership flights, are operated with large aircraft and, because of the lower security regulations, even bear an increased risk of terrorist damage;
 - Exempt from contributions is also cargo transport for which the coordinators up to now have not submitted a proposal. Furthermore, the assessment of these contributions is very complicated. The model “1 SDR per passenger” cannot simply be transferred to cargo.
3. In order for a system based on numbers of passengers to work, the states would have to provide data on all the passengers who take off from or land in the country concerned. However, due to liberalised air traffic it is difficult to ascertain such data in Europe especially, which means that the proposed model is not practicable.

If, however, the contributions to the Supplementary Compensation Mechanism are based on the assessment of the risk set for occurrence of damage caused to third parties and payments by the Supplementary Compensation Mechanism to compensate for this damage, then two basic requirements will have to be made: All operators of all State Parties participating in the fund must pay contributions, the level of which is derived from the maximum take-off weight (MTOW) of the aircraft. This is due to the fact that the heavier an aircraft is and the larger the quantity of kerosene carried, the higher the probability of causing considerable damage to third parties and the higher the probability that the fund has to make payments to compensate for this damage.

Consequently, the same factors are relevant to the levying and assessment of contributions to the Supplementary Compensation Mechanism which, according to the Draft Convention, are already relevant to the extent of liability and the extent of the obligation to maintain insurance (Article 4, Article 8). These are already assessed according to the risk of damage caused to third parties which is based on the maximum take-off weight. Our proposal consists of the following:

- **The Convention states – as is the case in the current draft – that aircraft operators are obliged to make contribution payments to the fund.**
- **The level of the payments is assessed according to the maximum take-off weight of the aircraft of every operator of every State Party. For this purpose certain categories – possibly along the same lines as the categories of Article 4 – have to be established and for every one of these categories a certain level of contributions per annum has to be determined. As an alternative it would be possible to determine a certain contribution factor (X SDR) for a certain weight factor (e.g per 250, 500 or 1000 kg MTOW).**
- **These individual assessment parameters still have to be determined by the Task Force. This requires, on the one hand, the guarantee that the fund will have within good time sufficient means to pay compensation for a case of major damage (up to 3 billion SDR), but on the other hand that the contributions are reasonably adequate and acceptable to the airlines.**
- **An amount determined in this way for all the aircraft of every operator of a State Party has to be paid annually – in addition to the insurance for damage caused to third parties – by every operator of a State Party as contribution to the fund.**

Advantages of this kind of funding:

1. **Transparency**

The levying and assessment of contributions is fairly distributed – according to the extent of liability and the extent of the obligations to maintain insurance – by linking it to the probability of causing damage to third parties and the probability that the fund must step in. This reflects the fact that the risk of major damage increases with the size of the aircraft. The contribution to the fund which has to be paid is determined from the start and is thus a calculable factor.

2. **Fairness**

All aircraft operators of a State Party are included in the contribution system as potential parties responsible for damage. Commercial airlines have the possibility of passing on the contributions to passengers as well as to cargo.

3. **Practicability**

Since all aircraft are registered in certain states, it does not require much effort for the states to report the registered aircraft and to determine the individual maximum take-off weights. Furthermore, it is possible that the contributions to the fund are levied by and paid to the insurances, together with the contributions for the insurance for damage caused to third parties.

— — — — —

APPENDIX B

TERMS OF REFERENCE OF THE SUPPLEMENTARY COMPENSATION MECHANISM TASK FORCE

WORKING PAPER ON CONTRIBUTIONS TO THE SCM (Point 4 of the Terms of Reference)

(Presented by Germany)

Financing concepts

The discussion of the fundamental basis of the contributions to the SCM focused on two different models: one is passenger-based and the other is MTOW-based (comments on a financing model based on the number of passengers - proposal of a model based on the weight of the aircraft“, presented by Germany for the meeting of the friends of the chair, Brussels, 16 – 18 January 2007, attached to this WP). The delegation of Germany invites the members of the group to take notice of the table enclosed, introducing figures of possible MTOW-based assessment of contributions to the fund and share the following observations as to the core-differences of these concepts.

1. Figures of possible MTOW-based assessment of contributions to the SCM

Category	MTOW (kg)	SDR (per plane/year)
1	< 500	300
2	< 1.000	600
3	< 2.700	1.200
4	< 6.000	10.000
5	< 12.000	25.000
6	< 25.000	35.000
7	< 50.000	40.000
8	< 200.000	45.000
9	< 500.000	50.000
10	> 500.000	60.000

- The figures in this table have been developed in close cooperation with the German airlines and airline insurers and should be understood as open for discussion.
- Adjustments can lead to any level of contributions to the fund that may be envisaged by any pax-based concept.
- An MTOW-based concept does not call for specific changes to the concept of collection of contributions, except that collection via ticketing is not possible.

2. Observations on core-differences of passenger-based and MTOW-based concepts

Passenger-based	MTOW-based
▪ not related to the potential damages	▪ directly related to the potential damages
▪ cargo not included	▪ cargo included
▪ general aviation not included	▪ general aviation included
▪ concentration of contributions on passengers	▪ distribution of contributions on many
▪ only (augmentation of ticket-prices only)	shoulders (depending on pricing-policy of airlines for pax and cargo)
▪ collection of contributions: - assessment per ticket (per lag? relevance of hub-traffic? returned tickets?) - millions of single payments - huge administrative overhead (tracking of/accountance over payments) - unforeseeable overall amount of contributions to the fund - enforcement of contributions?	▪ collection of contributions: - single assessment per plane/year –little administrative action needed - single payment —neglectable administrative burden - volume of increase of the fund foreseeable and early known —(any amount achievable, no necessary difference to pax-based system) - easy to enforce
▪ to whom should refunds belong?	▪ refunds after closing pre-funding can go to airlines
▪ assistance to airlines in case of a drop down is borne by passenger-contributions	▪ assistance to airlines in case of a drop-down ▪ is borne by “airline-contributions”

— — — — —

APPENDIX C

THE SUPPLEMENTARY COMPENSATION MECHANISM TASK FORCE

(Singapore, 7 to 11 May 2007)

REFLECTIONS ON A MTOW-BASED MODEL OF CONTRIBUTIONS TO THE SCM

(Presented by Germany in June 2007)

In the TASK FORCE session in Singapore, Germany presented the suggestion of a MTOW-based model of funding the SCM. The discussion included several points of special importance:

1. One point of special interest has been how the levying of the contributions would have to be effected. The answer to this is that one fundamental idea of the model is to rely exclusively on advance-payments that have to go directly from the operator to the fund. This would exclude any need for enforcing late payments and eliminate the risk of losing contributions due to bankruptcy of operators. Furthermore direct payments would be the least expensive and at the same time the fastest procedure to deliver the contributions to the SCM.
2. Another point was the question on how airlines of non-contracting States would be enabled to cooperate with the fund. To solve this problem, the SCM should be open to direct payment by such airlines as well, be it only a fraction for a year.
3. This issue turned out to be closely linked to the question on how payment should effectively be ensured by the States Party. The proposition has in mind, that operators already have to demonstrate to the States they operate into, to fulfil insurance requirements. In the due course of this, they could as well demonstrate that the operator has contributed to the fund. If this requirement was not met, the States Party would be under the obligation to react in the same way as if the aircraft had not been properly insured. The administrative procedures for this should already be in place, the amount of additional workload would appear to be neglectably small.
4. In the course of the discussion it appeared to be useful to explain, that fixing amounts per aircraft, regardless of the use, an aircraft has been made of, not only is a prerequisite of a streamlined advance-payment basis of the contributions, but also reflects the fact, that any operator is by market mechanisms forced to make optimal use of each aircraft. Therefore it was deemed not to make much sense to go into details of counting passengers, cargo, kilometres or take-off and landing-procedures.
5. Placing the burden of the contribution on the operators would of course leave it to them, to decide in the customary way of calculating fees on how to distribute it to their clients. The operators should be in the best position to judge how this should be done.

APÉNDICE D

PROPUESTA DE TEXTO

SOBRE LA CUESTIÓN DE LA FINANCIACIÓN DEL MIS

(Presentada por Alemania)

Capítulo III

El Mecanismo de indemnización suplementario¹

<i>Proyecto actual, artículos afectados por esta propuesta</i>	<i>Propuesta</i>
Artículo 8 — El Mecanismo de indemnización suplementario ... 2. El Mecanismo de indemnización suplementario tendrá los siguientes fines: ... c) tomar cualquier otra medida directamente compatible con estos fines.	Artículo 8 — El Mecanismo de indemnización suplementario ... 2. El Mecanismo de indemnización suplementario tendrá los siguientes fines: ... c) recaudar las cuotas y administrar sus fondos; y d) tomar cualquier otra medida directamente compatible con estos fines.
Artículo 9 — La Conferencia de las Partes La Conferencia de las Partes: ... e) decidirá el período y el monto de las cuotas iniciales y fijará las cuotas que deben pagarse al Mecanismo de indemnización suplementario cada año hasta la siguiente reunión de la Conferencia de las Partes;	Artículo 9 — La Conferencia de las Partes La Conferencia de las Partes: ... e) decidirá acerca de la finalización temporal de la recaudación de conformidad con el Artículo 15, párrafo 1;

¹ El nombre del Mecanismo todavía no se ha decidido.

Artículo 10 — Reuniones de la Conferencia de las Partes ... 4. Se requiere la mayoría de los Estados partes para formar quórum para las reuniones de la Conferencia de las Partes. Las decisiones de la Conferencia de las Partes se adoptarán por mayoría de votos emitidos. Las decisiones adoptadas en el marco del Artículo 9, incisos a), b), c), d), j) y l) se adoptarán por mayoría, consistente en los dos tercios de los votos.	Artículo 10 — Reuniones de la Conferencia de las Partes 4. Se requiere la mayoría de los Estados partes para formar quórum para las reuniones de la Conferencia de las Partes. Las decisiones de la Conferencia de las Partes se adoptarán por mayoría de votos emitidos. Las decisiones adoptadas en el marco del Artículo 9, incisos a), b), c), d), e), j) y l) se adoptarán por mayoría, consistente en los dos tercios de los votos.
---	---

Artículo 11 — La Secretaría y el Director

[sin cambios]

Artículo 12 — Las cuotas del Mecanismo de indemnización suplementario Las cuotas del Mecanismo de indemnización suplementario serán las sumas obligatorias cobradas respecto de cada pasajero y de cada [tonelada] de carga que salga de un aeropuerto de un Estado parte en un vuelo comercial internacional. Cuando un Estado parte haya formulado una declaración conforme al Artículo 2, párrafo 2, también se cobrarán esas sumas respecto de cada pasajero y cada [tonelada] de carga que salga en un vuelo comercial entre dos aeropuertos ubicados en ese Estado parte. El operador cobrará las sumas obligatorias y las remitirá al Mecanismo de indemnización suplementario.	Artículo 12 — Las cuotas del Mecanismo de indemnización suplementario² Las cuotas del Mecanismo de indemnización suplementario serán obligatorias respecto de la aeronave de cualquier operador para cualquier día en que la aeronave realice un vuelo en el espacio aéreo de cualquiera de los Estados contratantes.
---	--

Artículo 14 — Base para fijar las cuotas³ [...]	Artículo 14 — Base para fijar las cuotas [suprimido]
---	---

² Es probable que, en las cláusulas finales, se defina un umbral para la entrada en vigor, de modo de garantizar que **las cuotas recaudadas** sean suficientes para la viabilidad financiera del Mecanismo de indemnización suplementario.

³ Es probable que, en las cláusulas finales, se defina un umbral para la entrada en vigor, de modo de garantizar que el número de pasajeros y la cantidad de carga sean suficientes para la viabilidad financiera del Mecanismo de indemnización suplementario.

Artículo 15 — Cuotas iniciales y financiamiento previo 1. En su primera reunión, la Conferencia de las Partes decidirá el período y la tasa de contribución que se aplicará para fijar las cuotas respecto de los pasajeros y la carga que salgan de un Estado parte que habrán de pagarse desde la entrada en vigor del Convenio para ese Estado parte. Si un Estado parte formula una declaración conforme al Artículo 2, párrafo 2, las contribuciones iniciales se pagarán respecto de los pasajeros y la carga que salgan en vuelos comprendidos en dicha declaración a partir del momento en que la misma surta efecto. El período y la tasa de contribución serán iguales para todos los Estados partes. 2. Las cuotas se fijarán de manera que los fondos disponibles asciendan, como mínimo, al [25%] [100%] del límite de indemnización establecido en el Artículo 19, párrafo 2, para un período de hasta cuatro años. Si se considera que los fondos disponibles son suficientes para cubrir la indemnización o asistencia financiera que probablemente deba proporcionarse en el futuro previsible y que ascienda, como mínimo, al [50%] [100%] de dicho límite, la Conferencia de las Partes podrá decidir que cese el pago de cuotas hasta la siguiente reunión de la Conferencia de las Partes, a condición de que tanto el período como la tasa de contribución se apliquen respecto de los pasajeros y la carga que salgan de un Estado para el cual entre en vigor el Convenio posteriormente.	Artículo 15 — Finalización temporal de la recaudación de fondos para el MIS 1. Si se considera que los fondos del MIS son suficientes para cubrir la indemnización o asistencia financiera que probablemente deba proporcionarse en el futuro previsible y que represente, como mínimo, el [50%] [100%] del límite superior de indemnización, conforme al Artículo 19, párrafo 2, podrá considerarse temporalmente finalizada la recaudación de fondos para el MIS. 2. Aun cuando la Conferencia de las Partes haya tomado una decisión afirmativa respecto de la finalización temporal de la recaudación del MIS, los operadores cuya oficina principal esté ubicada en un Estado parte seguirán contribuyendo al MIS hasta que ese Estado parte haya contribuido durante el mismo número de años que el Estado parte que haya contribuido durante el mayor número de años. Los operadores cuya oficina principal esté ubicada en un Estado no contratante continuarán aportando al MIS respecto de las aeronaves que realicen vuelos a un Estado parte que deba continuar contribuyendo al MIS.
Artículo 16 — Recaudación de las cuotas 1. La Conferencia de las Partes establecerá en su Reglamento un mecanismo transparente, responsable y eficaz en función de los costos para la recaudación de las cuotas y la remesa de los fondos recaudados. Al establecer el mecanismo, la Conferencia de las Partes se esforzará por no imponer gravámenes injustificados. Las cuotas que estén en mora generarán intereses, según se define en mayor detalle en el Reglamento.	Artículo 16 — Recaudación de las cuotas 1. El MIS tendrá una cuenta bancaria en cada Estado parte. 2. Para contribuir debidamente al MIS, un operador deberá pagar respecto de una aeronave determinada, la suma que corresponda a la categoría de masa máxima de despegue a la que pertenece la aeronave conforme al párrafo 3, depositando el pago por adelantado en cualquier cuenta bancaria del MIS. Todo pago individual:

2. Cuando un operador no remita al Mecanismo de indemnización suplementario las cuotas que ha recaudado, el Director adoptará las medidas necesarias contra dicho operador con miras a recuperar la suma adeudada. Cada Estado parte se asegurará de que dentro de su jurisdicción pueda tomarse una medida para recuperar la suma adeudada, cualquiera sea el Estado parte en que se haya generado efectivamente la deuda.

a) se efectuará respecto de una sola aeronave, que se indicará mediante un identificador único;

b) indicará la categoría de masa máxima de despegue a la que pertenece la aeronave;

c) indicará el período al que corresponde el pago;

d) incluirá la identificación del operador y del Estado en el que está ubicada su oficina principal.

3. Las sumas que deberán pagarse al MIS respecto de las aeronaves de cada categoría serán las siguientes:

Categoría	Masa máxima de despegue (kg)	DEG (por aeronave /año)
1	< 500	300
2	< 1 000	600
3	<2 700	1 200
4	<6 000	10 000
5	<12 000	25 000
6	<25 000	35 000
7	<50 000	40 000
8	<200 000	45 000
9	<500 000	50 000
10	>500 000	60 000

Las sumas indicadas en la tabla precedente están sujetas a revisión de conformidad con el Artículo 29.

4. Los operadores podrán optar, para cada aeronave, entre pagar las sumas adeudadas según se indica en el párrafo 3 por un año o por una fracción de seis meses, tres meses, un mes o un día. Si el pago se efectúa:

a) por seis meses, la fracción de la suma adeudada según lo indicado en el párrafo 3 aumenta en 5%;

b) por tres meses, la fracción de la suma adeudada según lo indicado en el párrafo 3 aumenta en 7,5%;

c) por un mes, la fracción de la suma adeudada según lo indicado en el párrafo 3 aumenta en 10%;

d) por un día, la fracción de la suma adeudada según lo indicado en el párrafo 3 aumenta en 20%.

	5. Con respecto al cálculo de las cuotas, la fecha de referencia para la conversión de unidades monetarias será el 1 de noviembre previo al pago. Se aplica asimismo el Artículo 28.
--	--

Artículo 17 — Obligaciones de los Estados partes 1. Cada Estado parte se asegurará de que se cumpla con toda obligación de recaudar y remitir cuotas al Mecanismo de indemnización suplementario con arreglo al presente Convenio, y tomará las medidas que resulten apropiadas conforme a su legislación, incluso las sanciones que considere necesarias, para que se dé cumplimiento efectivo a toda obligación. 2. Cada Estado parte se asegurará de que se proporcione al Mecanismo de indemnización suplementario la información siguiente: a) el número de pasajeros y la cantidad de carga que salga de ese Estado parte en vuelos comerciales internacionales; y b) la identidad de los operadores que realizan esos vuelos. Cuando un Estado parte haya formulado una declaración en el marco del Artículo 2, párrafo 2, se asegurará de que también se informe el número de pasajeros y la cantidad de carga que salgan en vuelos comerciales entre dos aeropuertos de ese Estado parte, así como la identidad de los operadores que realizan dichos vuelos. En cada caso, las estadísticas proporcionadas constituirán una prueba presunta de lo declarado en ellas. 3. Cuando un Estado parte no cumpla con las obligaciones que le impone el párrafo 2 del presente Artículo y, como consecuencia de ello, el Mecanismo de indemnización suplementario sufra una pérdida, el Estado parte será civilmente responsable por dicha pérdida. La Conferencia de las Partes decidirá, atendiendo a la recomendación del Director, si el Estado parte deberá pagar dicha pérdida.	Artículo 17 — Obligaciones de los Estados partes Cada Estado parte exigirá que todo operador demuestre por adelantado que ha pagado al MIS la suma correspondiente a cada aeronave que realice vuelos en su espacio aéreo, mediante la presentación de los documentos bancarios usuales en los que se indique la realización del pago y se incluyan los detalles indicados en el Artículo 16, párrafo 2. Cada Estado parte garantizará que toda aeronave respecto de la cual no se hayan realizado por adelantado los pagos pertinentes al MIS se tratará como si no estuviera debidamente asegurada. [1. - 3.: suprimidos]
--	---

Artículo 18 — Los fondos del Mecanismo de indemnización suplementario

[sin cambios]

— FIN —