

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 35: Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra

EXCLUSIONES A RIESGO DE GUERRA

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

La comunidad aeronáutica de seguros ha confirmado oficialmente que desea excluir todas las reclamaciones relativas a aparatos, piezas de repuesto, responsabilidad jurídica para pasajeros y terceras partes por causa de un uso hostil de una bomba radiactiva (dirty bomb), dispositivo por impulsos electromagnéticos o materiales bioquímicos. La perspectiva es que estas exclusiones pongan a alguna línea aérea en situación de infracción de los requisitos normativos de su Estado. Lo que es más importante, cualquier compañía aérea puede determinar que en ausencia de seguros adecuados, consecuencia de esta falla del mercado, no sería financieramente prudente y responsable continuar con la explotación. En la presente nota se insta a los Estados a conceder garantías gubernamentales que servirán para cubrir las pérdidas por aparatos, piezas de repuesto, pasajeros y terceras partes incurridas como consecuencia de actos de terrorismo dirigidos al Estado. Se trata también de poner en marcha la redacción de un régimen de limitación de responsabilidad jurídica para pérdidas por guerra y terrorismo.

1. ANTECEDENTES

1.1 La comunidad aeronáutica de seguros ha confirmado oficialmente que desea excluir todas las reclamaciones respecto a aparatos, piezas de repuesto, responsabilidad jurídica de pasajeros y terceras partes por daños causados por las siguientes armas de destrucción masiva:

- a) cualquier uso hostil de contaminación o de sustancias radiactivas (p. ej. dirty bombs);
- b) cualquier uso hostil de un dispositivo por impulsos electromagnéticos; y

¹ Las versiones en todos los idiomas han sido suministradas por la IATA.

- c) cualquier uso de materiales químicos o biológicos que sean venenosos o patógenos resultantes de guerra, invasiones, actos de enemigos extranjeros, hostilidades (sean o no en guerra declarada), guerra civil, rebelión, revolución, etc.

1.2 Las nuevas exclusiones estarán cubiertas por b) ii) a iv) en una versión revisada de las cláusulas normalizadas de Exclusión por guerra, apoderamiento ilícito y otros peligros, que han de designarse como AVN48C. Cuando estas nuevas cláusulas se publiquen para los seguros, entrarán en vigor en todas las pólizas de seguros aeronáuticos a medida que se renueven en los próximos doce meses. Sin embargo, la cobertura actual por riesgo de guerra puede retirarse a reserva de un aviso en cualquier momento con siete días de antelación. Los indicios preliminares son que probablemente no se reinstaurará la cobertura relativa a los tres riesgos mencionados una vez retirada por la industria de los seguros.

1.3 En todas las pólizas de seguros aeronáuticos se excluyen también pérdida, daños o responsabilidad causados por ‘detonación hostil de cualquier dispositivo en el que se emplee la fisión atómica o nuclear y/o la fusión o cualquier otra reacción similar’. Esta exclusión se redactó durante la era de la guerra fría cuando el holocausto nuclear procedente de la guerra entre las principales potencias era la amenaza percibida. Después del 9/11 la amenaza no es el holocausto nuclear sino el terrorismo nuclear con una capacidad limitada de ataque. La industria y sus clientes han de estar protegidos frente a actos de terrorismo nuclear dirigidos al Estado además de los de otras armas de destrucción masiva según lo indicado anteriormente.

1.4 Es obvio que las agencias de seguro no están preparadas para asumir el riesgo de pérdidas acumuladas que pudieran ocurrir, por ejemplo, en el caso de que se desplegaran en un aeropuerto cualesquiera de los medios de ataque indicados en 1.1 y 1.3. La perspectiva es, por consiguiente, muy real de que estas exclusiones pondrían a una compañía aérea en situación de infracción de los requisitos normativos de su Estado de matrícula y de los Estados hacia los que realiza operaciones.

2. CUMPLIMIENTO DE LA REGLAMENTACIÓN

2.1 Hay indicios de que la mayoría de las autoridades normativas de los Estados exigirán que cualquier transportista aéreo mantenga seguros adecuados para cubrir sus responsabilidades jurídicas con miras a mantener una licencia de explotación. Además, en el Convenio de Montreal de 1999 no se indica ninguna clase de riesgo respecto a los cuales un transportista aéreo pudiera no ser responsable respecto a los pasajeros, ni se limita la responsabilidad jurídica. Los Estados Partes (Artículo 50) “... exigirán a sus transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio.” Además, la nueva Reglamentación de la Comunidad Europea 785/2004 exige que los transportistas aéreos y los explotadores de aeronaves observen los requisitos de seguros mínimos para cubrir su responsabilidad respecto a pasajeros y terceras partes por riesgos de guerra y terrorismo.

2.2 Sea cual fuere el requisito de la reglamentación, desde la perspectiva de la administración corporativa, sin una cobertura actualmente disponible, cualquier compañía aérea pudiera afrontar la ruina financiera en caso de los sucesos mencionados en 1.1 y 1.3 y pudiera, por consiguiente, decidir suprimir o disminuir sus operaciones. La repercusión sería que las operaciones de las compañías aéreas pudieran estar significativamente disminuidas teniendo en cuenta esta falla del mercado.

3. POSTURA DE LA IATA

3.1 La postura de la IATA es que los actos terroristas están dirigidos a los Estados y que las compañías aéreas y la infraestructura de transporte aéreo se utilizan meramente como sustituto. Como tales, los gobiernos han de proporcionar las garantías necesarias de cobertura y/o de indemnizaciones en todos los actos de terrorismo, sea que un mercado de seguros pueda o no proporcionar tal cobertura.

3.2 La IATA y sus compañías aéreas miembro, así como los aseguradores y las comunidades de intermediarios han puesto en conocimiento de los gobiernos este problema desde hace tiempo. Ya ha llegado la hora de que los gobiernos adopten medidas sobre una cuestión que puede poner gravemente en peligro el desarrollo y la sostenibilidad financiera de la aviación civil internacional.

4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Dada la incertidumbre de la situación actual, la IATA invita a la Asamblea a:

- a) instar a los Estados a conceder garantías del gobierno ya sea individual y/o colectivamente, de que proporcionarán cobertura para pérdidas de aparatos, piezas de repuesto, pasajeros y terceras partes dimanantes de actos de terrorismo dirigidos al Estado según lo previsto en virtud de las exclusiones mencionadas; y
- b) dar instrucciones al Consejo de la OACI a proseguir, con carácter de urgencia, con la redacción de un régimen de limitación de responsabilidad por pérdidas de guerra y terrorismo que está siendo estudiado. Esto pudiera lograrse ya sea mediante los debates sobre la modernización del Convenio de Roma que están teniendo lugar en el entorno del Comité Jurídico ya sea por un Convenio independiente de trámites rápidos si esto fuera más expedito.

- FIN -