



SGWI/2

Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO ESPECIAL SOBRE SEGURO AERONÁUTICO POR RIESGO DE GUERRA

SEGUNDA REUNIÓN

Montreal, 28 B 30 de enero de 2002

INFORME

*El texto de este informe no ha sido examinado por el Consejo.
Las opiniones en él expresadas no representan necesariamente
las opiniones de la Organización.*

ÍNDICE

ATRIBUCIONES

INTRODUCCIÓN

Página

Lugar y fecha de celebración	i-1
Discurso de apertura	i-1
Participantes	i-2
Orden del día	i-2
Mesa	i-2
Idiomas y documentación	i-2

RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES	i-3
-----------------------------------	-----

INFORME SOBRE EL ORDEN DEL DÍA

Cuestión 1 del orden del día: Examen de las medidas tomadas en respuesta a la cancelación y reducción de la cobertura de seguros por riesgo de guerra	1-1
---	-----

Cuestión 2 del orden del día: Posibles mecanismos relacionados con las medidas de los gobiernos y de la industria	2-1
---	-----

Cuestión 3 del orden del día: Preparación de recomendaciones para someterlas a la consideración del Consejo de la OACI	3-1
--	-----

Cuestión 4 del orden del día: Otros asuntos	4-1
---	-----

Apéndice 1: Propuesta del SGWI para un mecanismo internacional de seguro	A1-1
--	------

Adjunto 1: Sinopsis de la cobertura de seguro en el marco del mecanismo	A1-4
---	------

Adjunto 2: Ejemplo de póliza — Explotadores de aeronaves	A1-9
--	------

Adjunto 3: Ejemplo de póliza — Cobertura de proveedores de servicios	A1-14
--	-------

Adjunto 4: Modelos de primas	A1-18
------------------------------------	-------

Adjunto 5: Resumen de pérdidas AVN 52	A1-21
---	-------

Adjunto 6: Cláusulas AVN 48B, 52D, 52F y 52G	A1-26
--	-------

Apéndice 2: Lista de participantes	
--	--

Apéndice 3: Orden del día de la reunión	
---	--

Apéndice 4: Lista de documentos	
---------------------------------	--

ATRIBUCIONES

1. El 22 de octubre de 2001, el Consejo (164/1) decidió establecer el Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra. Las atribuciones del grupo especial, aprobadas por el Consejo teniendo en cuenta el texto del párrafo 3.2 de la nota C-WP/11705, serán las siguientes:

- 1) examinar el problema del seguro aeronáutico por riesgo de guerra teniendo en cuenta la situación actual; y
- 2) formular recomendaciones para crear mecanismos coordinados y apropiados de asistencia a los explotadores de líneas aéreas y otras partes afectadas respecto al seguro aeronáutico por riesgo de guerra, que se aplicarían cuando fuese necesario en la medida en que los mercados de seguros no pudiesen proporcionar protección suficiente.

2. Para llevar a cabo su labor, el grupo especial debería tomar en consideración lo siguiente:

- a) la Resolución A33-20 de la Asamblea;
- b) las comunicaciones EC 2/6-01/94, EC 2/6-01/101 y LE 4/64-01/128 de fechas 21 de septiembre, 25 de octubre y 14 de diciembre de 2001, respectivamente;
- c) los demás documentos pertinentes; y
- d) las medidas tomadas por los Estados y el sector de la aviación en relación con este asunto.

INFORME DE LA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL SOBRE SEGURO AERONÁUTICO POR RIESGO DE GUERRA (SGWI/2)

1. Lugar y fecha de celebración

1.1 La Segunda reunión del grupo especial se celebró en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, del 28 al 30 de enero de 2002.

2. Discurso de apertura

2.1 El **Presidente del Consejo, Dr. Assad Kotaite**, inauguró la reunión dando una cálida bienvenida a las delegaciones y los observadores que asistieron.

2.2 El Dr. Kotaite se refirió a la primera reunión del grupo especial, en la que se había logrado un amplio grado de consenso sobre cuestiones muy importantes, principalmente la necesidad de establecer un mecanismo internacional apropiado mediante el cual el sector del seguro aeronáutico proveería cobertura de seguro por riesgo de guerra con respaldo multilateral de los gobiernos durante los primeros años.

2.3 Refiriéndose a los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre, el Presidente recordó que, a raíz del aviso de siete días para la cancelación de la cobertura de seguros por riesgo de guerra que habían dado los aseguradores a las líneas aéreas y a otras partes interesadas, con efecto el 24 de septiembre de 2001, se habían enviado dos comunicaciones a los Estados de fecha 21 de septiembre y 25 de octubre de 2001, respectivamente, exhortando a todos los Estados contratantes a cubrir los riesgos que habían quedado sin cobertura hasta que se estabilizaran los mercados de seguros. Como lo había recomendado el grupo, y en consideración al progreso realizado, el Presidente había firmado otra comunicación de fecha 14 de diciembre de 2001, exhortando a todos los Estados contratantes a extender o proveer esa cobertura, según el caso, hasta que se estableciera un mecanismo internacional, contribuyendo así a la estabilización de los mercados de seguros. El Presidente destacó que la OACI y la IATA estaban coordinando sus actividades respecto a esta cuestión y expresó su agradecimiento a todos los Estados que habían respondido positivamente a su llamamiento.

2.4 El Presidente observó que la industria y otras partes interesadas habían preparado una propuesta concreta que constituía una base excelente para un buen resultado si se fundamentaba debidamente. Con respecto a esto, recordó que el Consejo de la OACI examinaría el informe y las recomendaciones del grupo a principios de marzo de 2002, durante su 165º período de sesiones y que, entre tanto, se informaría debidamente a la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, que habría de celebrar la OACI los días 19 y 20 de febrero de 2002, sobre los resultados de la labor del grupo.

2.5 Finalmente, alentó a los miembros del grupo a que aprovecharan el valioso tiempo de que dispondrían durante la reunión para elaborar una propuesta y recomendaciones claras, a fin de crear un buen plan que llenara el vacío actual y futuro en la cobertura de seguro respecto a terceros por riesgo de guerra, manteniendo al mismo tiempo un equilibrio equitativo entre los diferentes intereses, y que podría establecerse de una forma relativamente rápida.

3. **Participantes**

3.1 Asistieron a la reunión 57 participantes: 39 delegados de 14 Estados contratantes, 18 observadores procedentes de seis Estados contratantes y seis organizaciones. Los nombres de los participantes figuran en el **Apéndice 2**.

4. **Orden del día**

4.1 El Director de asuntos jurídicos, Dr. Ludwig Weber, también dio la bienvenida a los participantes y presentó el orden del día provisional que figura en el **Apéndice 3**, que fue aprobado por la reunión.

5. **Mesa**

5.1 El Sr. Simon Clegg (Australia), elegido durante la primera reunión (SGWI/1), fue presidente del grupo especial y la Sra. Siew Huay Tan (Singapur) fue la vicepresidenta. El secretario de la reunión fue el Sr. Benoît Verhaegen, abogado; el secretario adjunto fue el Sr. Arie Jakob, abogado; y el secretario asistente fue el Sr. Toshiyuki Onuma, oficial subalterno de la Dirección de asuntos jurídicos.

6. **Idiomas y documentación**

6.1 Se prestaron servicios de traducción e interpretación en español, árabe, francés e inglés, a cargo de la Subdirección de idiomas y publicaciones dirigida por el Sr. Y. Beliaev. En el **Apéndice 4** figura una lista de la documentación preparada o proporcionada para la reunión.

RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES Y LAS MEDIDAS RESULTANTES

Los siguientes puntos constituyen las principales conclusiones y recomendaciones de la reunión:

1. El SGWI observó, basándose en el asesoramiento de los observadores del sector de seguros, que la cobertura de seguro por riesgo de guerra que podía obtenerse en el mercado comercial excedía en \$1 000 millones EUA los \$50 millones EUA de cobertura primaria. No obstante, este límite provenía de sólo dos fuentes y a primas que la industria aeronáutica consideraba demasiado caras e inabordables. Esta cobertura estaba en la principal, cancelable con un aviso de siete días:
 - a) reflejando el método por el cual los aseguradores privados revalúan su riesgo después de un siniestro importante y así protegen a sus inversores de capital; y
 - b) destacando la posibilidad de que futuros hechos terroristas puedan dar como resultado un retiro similar de la cobertura de seguro por riesgo de guerra.
2. La cobertura para proveedores de servicios (aeropuertos, servicios de escala, reabastecimiento del combustible, servicios de tránsito aéreo, etc.) era de hasta \$150 millones EUA únicamente y en condiciones similares. Los proveedores de servicios que desarrollan únicamente funciones de inspección de seguridad seguían sin poder obtener ninguna cobertura por riesgo de guerra. La renovación de muchos contratos de reaseguro en enero de 2002 no aumentó el límite básico de \$50 millones EUA. Por el contrario, los reaseguradores lo consolidaron imponiendo el mismo límite a los aseguradores. Esta situación probablemente no cambie considerablemente en el próximo año o año y medio.
3. Para el mediano plazo, el SGWI recomendó que la OACI facilitara un mecanismo internacional mediante el cual la cobertura de seguro por riesgo de guerra para la aviación debería proporcionarla una sociedad sin fines de lucro con respaldo multilateral de los gobiernos.
4. El único fin de la sociedad sería ofrecer una cobertura de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra de hasta \$15 000 millones EUA de excedente de \$50 millones EUA por asegurado. El límite del excedente aumentaría progresivamente a fin de poder volver al mercado normal.
5. La cobertura de seguro de esa sociedad podría obtenerla todo el sector de la aviación¹ (incluyendo las operaciones interiores e internacionales) así como también arrendadores de equipo, financieros y fabricantes de cualquiera de los Estados contratantes de la OACI que voluntariamente participe en el plan.
6. La cuantía de la capitalización inicial dependería del lugar en que esté la sociedad y de los requisitos de reglamentación de seguros de esa jurisdicción. Este capital se proveería por medio de arreglos de financiación efectuados por la industria de la aviación (por medio de sus organismos representativos) y no por los Estados participantes.
7. El plan comenzaría una vez que un número suficiente de Estados acuerden participar, y que la suma de los porcentajes de cuotas que pagan a la OACI ascienda por lo menos a 51%.

¹ Es decir, transportistas regulares, explotadores no regulares, transportistas de carga, aviación general y de negocios, aeropuertos, proveedores de servicios de escala, de reabastecimiento de combustible, de servicios ATC, de salvamento y extinción de incendios (RFFS), de inspección de seguridad y otros proveedores de servicios para la aviación.

8. Los Estados participantes ejercerían control por medio de los estatutos y la junta directiva de la sociedad; por ejemplo, en decisiones relativas a los límites primario y de excedente, préstamos tomados, reaseguros y otros métodos de reducir el riesgo para los Estados participantes, arreglos de reembolsos a los Estados, etc. La junta directiva incluiría representantes de los Estados participantes y de la OACI así como también de los sectores de la aviación y de los seguros que participen. A fin de asegurar una firme gobernancia de la sociedad, también habría varios directores independientes.
9. Deben cobrarse primas a cada parte asegurada a fin de constituir un fondo para atender a las reclamaciones en el marco de las pólizas. El objetivo es \$850 millones EUA de primas recaudadas el primer año. Normalmente, la sociedad atendería las reclamaciones que se le hagan mediante los fondos acumulados de las primas, reaseguros y posiblemente otros arreglos de financiación privada. Sólo se acudiría a los gobiernos participantes como último recurso. En caso de que realmente deba hacerse una petición de fondos, la sociedad rembolsaría a los Estados participantes con fondos provenientes de las futuras primas, aumentadas, cobradas. La duración normal del tiempo transcurrido entre una reclamación y su liquidación permitiría que las primas se acumulen, y reducir así la posibilidad de una petición de fondos a los gobiernos participantes.
10. Las contribuciones de los Estados participantes, en caso de que sean necesarias, se prorratearían basándose en los porcentajes de las cuotas² pagadas a la OACI. El tope colectivo para las contribuciones de los Estados participantes sería de \$15 000 millones EUA o una proporción de esa cantidad basándose en el porcentaje de participación. La responsabilidad civil de cada Estado en el marco del plan también tendría un límite máximo. La exposición de riesgo máxima de cada Estado sería igual al porcentaje de su cuota en la OACI aplicado a \$15 000 millones EUA sobre la base de una participación del 100%, y este porcentaje disminuiría en función de la participación³.
11. La participación de los Estados como garantes o “reaseguradores de último recurso” se efectuaría por medio de un acuerdo legal con la sociedad. La OACI ofrecería sus buenos oficios para facilitar la preparación y tramitación de la documentación necesaria para establecer el mecanismo y confirmar la participación de los Estados.
12. El compromiso inicial de cada Estado participante sería de tres años; los Estados podrían dar un aviso de retiro con 12 meses de antelación al final del segundo año. Cuando la totalidad de las reclamaciones a la sociedad alcance el tope colectivo, cualquiera de los Estados participantes podrá retirarse del plan avisando con 90 días de antelación.
13. Se realizaría un examen obligatorio del plan cinco años después de iniciado, para determinar si el plan debería continuar o cesar. Si las condiciones de los seguros cambian, las operaciones de la sociedad podrían cesar. Esto podría ocurrir si los Estados adoptaran un convenio internacional o un mecanismo que limitara la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra o si el mercado volviera a proporcionar cobertura completa a un costo razonable y con un aviso de cancelación razonable. En el caso de que la sociedad cesara en sus actividades, los Estados participantes y las líneas aéreas que contribuyan compartirían la distribución del capital y las primas que se hayan acumulado.

² De esta forma, si una reclamación hace necesario que los gobiernos aporten conjuntamente \$500 millones EUA y el plan tiene 75% de participación, hipotéticamente, un Estado que pague una cuota de 3% a la OACI contribuirá con \$20 millones EUA (que la sociedad de seguros en definitiva reembolsará).

³ De esta forma, hipotéticamente, un Estado que en la OACI tenga una cuota de 3% tendrá un tope de \$450 millones EUA.

14. Como una respuesta de mediano plazo, el SGWI recomendó que los aseguradores aeronáuticos volvieran a redactar y separaran los diversos riesgos cubiertos por las cláusulas ordinarias de los formularios de seguro aeronáutico AVN 48 y AVN 52. Los párrafos de estas cláusulas cubren varios riesgos secundarios como tumultos, huelgas, desórdenes y expropiación gubernamental, que el SGWI consideraba que no debían estar cubiertos por el plan propuesto. No es difícil ni imposible que el sector privado fije un precio para estos riesgos, en comparación con las dificultades para evaluar y fijar un precio para el riesgo relacionado con la guerra y otros riesgos cubiertos por los demás párrafos. Esto ayudará a las empresas a cumplir muchos requisitos de los seguros que son obligatorios en el marco de los acuerdos comerciales.

15. Para el largo plazo, el SGWI recomendó: prioridad; rápida preparación de un nuevo proyecto de convenio sobre responsabilidad civil respecto a terceros y, *posiblemente, de otros mecanismos al respecto* que tengan en cuenta y equilibren los aspectos económicos posteriores al 11 de septiembre de 2001; límites de la responsabilidad civil de la industria aeronáutica por daños resultantes de la guerra y otros riesgos o interferencia ilícita similar; y protección de las víctimas.

16. El informe completo del SGWI, sus recomendaciones y una explicación completa del plan propuesto se presentarán al 165° período de sesiones del Consejo, a principios de marzo de 2002.

Cuestión 1 del orden del día: Examen de las medidas tomadas en respuesta a la cancelación y reducción de la cobertura de seguros por riesgo de guerra

1.1 El grupo examinó la nota IP/2, presentada por la Unión Internacional de Aseguradores Aeronáuticos (UIAA), en la que se describía el estado del mercado de seguro aeronáutico antes y después del 11 de septiembre de 2001. A raíz de una pregunta de una delegación relativa a la cobertura de seguro por riesgo de guerra que podía obtenerse actualmente, se aclaró que la cobertura para las líneas aéreas la ofrecían dos aseguradores, uno de los cuales era un consorcio, de hasta \$1 000 millones EUA en total para reclamaciones que excedan de \$50 millones EUA, en condiciones restringidas que incluyen un aviso de cancelación con siete días de antelación.

1.2 Se confirmó también que todo suceso de la misma naturaleza que el del 11 de septiembre de 2001, pero no necesariamente de una misma magnitud o que afectara al mismo sector, podría dar como resultado que se invocara el aviso de cancelación con una antelación de siete días, muy probablemente de una forma mucho más rápida para proteger a los proveedores de capital privado. En este contexto, una delegación consideró que los criterios actuales para invocar la cancelación de la cobertura eran demasiado subjetivos y sugirió que se establecieran criterios más objetivos. Se acordó que esta cuestión era un asunto muy importante que debía examinarse en el marco de la cuestión 2 del orden del día.

1.3 Se confirmó que las operaciones exclusivamente de carga estaban aseguradas con diferentes pólizas y que la prima típica era de \$100 EUA por ciclo. También se confirmó que no era necesaria una prima adicional para cubrir la carga transportada en vuelos de pasajeros.

1.4 Por lo que respecta al párrafo 3.2 de la nota IP/2, se confirmó que, si bien podía obtenerse cobertura para la inspección de seguridad en el marco de las políticas aeroportuarias, los llamados proveedores de inspección de seguridad "independientes" de los aeropuertos generalmente no podía comprar seguro debido a la amplitud de su potencial de riesgo de responsabilidad civil. Por otra parte, un observador estimaba que no debería haber dificultad para que los proveedores de servicios de control de tránsito aéreo pudieran obtener seguro. Se confirmó también que el valor de la prima respecto a la aviación general no se basaba en los volúmenes de pasajeros sino en un porcentaje de la prima básica para cobertura primaria, que generalmente ascendía a menos de \$50 millones EUA.

1.5 Después del examen de la nota IP/2, a fin de facilitar el debate, varias delegaciones y un observador informaron sobre las medidas adoptadas por los Estados después de la primera reunión del grupo. En particular, se informó que los Estados miembros de la Unión Europea (UE), por lo general, cesarían de proveer su apoyo temporario al mecanismo el 31 de marzo de 2002, para alentar una vuelta al mercado normal, aunque parecería que se harían ciertas excepciones con aquellos explotadores para los que no hay cobertura comercial. Una delegación preguntó si estos Estados habían considerado las posibles repercusiones de otra cancelación de la cobertura por riesgo de guerra. La nota IP/4 (revisada), presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) también contenía información relacionada con las medidas de los Estados.

1.6 Un observador puso de relieve la gravedad de los plazos breves antes mencionados y que después de marzo de 2002 serían necesarias algunas medidas gubernamentales sostenidas, considerando el hecho de que, en el futuro cercano, el mercado de seguros no volvería a los niveles que existían antes del 11 de septiembre de 2001. Otro observador confirmó esto y señaló el hecho de que la renovación de los contratos de reaseguro en enero de 2002 no había dado como resultado un aumento de cobertura disponible más allá del límite de \$50 millones EUA. En realidad, este límite había quedado consolidado en los contratos

de reaseguro. Una delegación, con el apoyo de otras, subrayó a este respecto que la industria de las líneas aéreas en los países en desarrollo tenía un apoyo gubernamental fragmentado o ningún apoyo gubernamental. Con relación a esto, el presidente subrayó que la comunidad internacional debería preparar una propuesta práctica para el mediano plazo, que asegurara la continuidad de los servicios y que probablemente atrajera el apoyo y la participación necesarios, en caso de que el mercado de seguros comerciales no volviera a restablecerse.

Cuestión 2 del orden del día: Posibles mecanismos relacionados con las medidas de los gobiernos y de la industria

2.1 Se invitó al grupo a ofrecer comentarios sobre la nota WP/2 y el plan propuesto que la misma contenía, presentado por el Comité de corredores del mercado de Londres (LMBC) juntamente con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA). Esta nota fue preparada en respuesta a una propuesta aceptada en la primera reunión del grupo (SGWI/1).

2.2 Tres observadores apoyaban plenamente el plan descrito en la nota WP/2 y expresaron la opinión de que ese plan representaba una solución simple pero integral que era beneficiosa tanto para las líneas aéreas como para los gobiernos. Dos delegaciones también expresaron su apoyo en principio. Otra delegación insistió en la necesidad de crear circunstancias en las que el mercado privado terminara por resurgir y absorbiera este tipo de cobertura.

2.3 Dos delegaciones preguntaron si la propuesta tenía suficientemente en cuenta la premisa de confiar, en la mayor medida posible, en los mecanismos de seguro tradicionales. En este contexto, quien presentaba la nota WP/2 explicó que el esquema estaba basado en el principio rector de una rápida acumulación de fondos por medio de la recaudación de primas, de forma que pudiera establecerse un fondo en condiciones de satisfacer una reclamación lo antes posible. Esto reduciría al mínimo la necesidad de un pago por los gobiernos participantes.

2.4 Una delegación expresó su preocupación de que actualmente no había un método uniforme con respecto a imponer un recargo por el costo de seguro por riesgo de guerra y otros similares, puesto que algunos transportistas cobraban esas sumas como un impuesto independiente mientras que otros incorporaban el recargo como parte de la tarifa. En este punto, se explicó que el recargo previsto en el plan representaba la cantidad que el transportista aéreo debería pagar realmente como prima, y que seguía siendo una decisión de los transportistas aéreos cómo se cobraría este recargo.

2.5 En el debate que siguió, relativo al plan expuesto en la nota WP/2, varias delegaciones preguntaron si era apropiado cobrar las primas por tramo y por pasajero únicamente. Se expresó la opinión de que también se cobraría sobre la carga transportada. Varias delegaciones declararon su preferencia de que todas las partes aseguradas (es decir, incluyendo los aeropuertos y los proveedores de servicios) pagaran primas en vez de tasas administrativas nominales. Quien presentaba la nota WP/2 explicó que, en cambio, por tramo y por pasajero parecía ser la base más simple y practicable. El presidente agregó que podrían considerarse otras propuestas, siempre que también permitieran la indispensable acumulación de fondos, aproximadamente \$850 millones EUA, que era la cantidad que se tenía como objetivo para el primer año, basada en 1 700 millones de tramos y pasajeros por año a \$0,50 EUA por tramo y por pasajero.

2.6 Continuando el debate sobre el derecho por pasajero, varias delegaciones expresaron la opinión de que esto pondría a los transportistas de bajo costo y chárter en una situación desventajosa, y una delegación sugirió que en vez de esto se considerase un derecho basado en las diversas categorías de aeronaves. Otra delegación opinaba que también se tomaran en cuenta los diversos niveles de riesgo entre los Estados miembros de la OACI y estimaba que a este respecto podría obtenerse orientación de la información que contenía el Apéndice G de la nota de estudio. En este contexto, un observador expresó la opinión de que sería más difícil establecer un sistema de derechos diferenciados debido a que no había datos suficientes respecto a los antecedentes de reclamaciones para los transportistas que no eran líneas aéreas. Con relación a la sugerencia de fijar el precio en base al riesgo regional, dos delegaciones observaron que 25 años de antecedentes de reclamaciones incluían siniestros en todas partes del mundo. Si bien reconocían que podía ser necesario perfeccionar el método del cobro de derechos, dos observadores insistieron en la necesidad de

una solución simple que permitiera una rápida aplicación del plan, y opinaron que algunas de las preocupaciones mencionadas antes podría abordarlas la junta directiva de la entidad reaseguradora para un examen más detallado, posiblemente después de la labor preparatoria que podría llevar a cabo un comité de orientación del grupo y en el que podría examinarse con más detalle la elaboración de las bases apropiadas del cobro de una prima para todas las partes aseguradas.

2.7 En el debate que siguió, muchas delegaciones plantearon la cuestión de un tope general de responsabilidad civil en el marco del plan, considerando que cualquier proceso de aprobación gubernamental y presupuestaria requeriría una comprensión clara del nivel de riesgo real de los Estados. A este respecto, quien presentó la nota WP/2 declaró que el ajuste de la prima previsto en el plan, junto con el largo tiempo que transcurría entre una reclamación y el pago de las liquidaciones y el riesgo diluido de los Estados, en la práctica funcionaría como un tope. En este contexto, dos delegaciones se preguntaban si el plan sería más aceptable si ofreciera la posibilidad de que los Estados retiraran su participación, sea a la expiración de un plazo determinado o una vez que se alcanzara cierto nivel de compromiso financiero. Esta idea la apoyaba también en principio otra delegación que estimaba que el plan propuesto constituía un cambio sustancial con respecto a la práctica actual. En este contexto, un observador recordó que el plan propuesto sólo se concebía como una solución provisional hasta la adopción de un nuevo marco jurídico internacional para la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra y que toda exposición de los gobiernos en virtud del plan sólo existiría por un período limitado.

2.8 En respuesta a varias preguntas respecto a algunas modalidades del plan, dos observadores expresaron la opinión de que cuestiones como el reembolso de las contribuciones a los gobiernos participantes después de una pérdida sería mejor que las considerara la junta directiva mencionada en el párrafo 5 del Apéndice B de la nota WP/2, dado que estos elementos sólo podrían resolverse cuando se produjera realmente una pérdida, si esto ocurría. No obstante, la intención era que los gobiernos contribuyeran como “último recurso”, dado que la sociedad buscaría financiación privada en caso de que las primas acumuladas y ajustadas y el ingreso de la inversión no fueran suficientes.

2.9 Con relación a la composición de la junta directiva, varios delegados y observadores mencionaron la necesidad de una amplia representación y el requisito de actuar en interés de todos los participantes, particularmente los gobiernos. Una delegación mencionó que la junta exigía una sólida especialización económica y supervisión adecuada. Refiriéndose a los aspectos institucionales del plan, una delegación consideraba necesario para la credibilidad del sistema que la OACI participara activamente en su establecimiento. El secretario declaró que la OACI podía desempeñar una función activa en este contexto, incluso en el ámbito de la junta mencionada antes. El presidente explicó además que la OACI no podía concertar un acuerdo directo con la entidad aseguradora, sino actuar a fin de garantizar que los intereses de los Estados participantes estuvieran protegidos en la junta directiva.

2.10 El grupo continuó sus debates respecto a ciertas modalidades del plan propuesto en la nota WP/2.

2.11 Una delegación cuestionó los fundamentos de la repatriación del capital y de la retención de ingresos del fondo que se proponían para la liquidación de la sociedad entre las líneas aéreas y los gobiernos sobre una base de igualdad, dado que en el marco del plan únicamente los Estados tendrían que proveer un reaseguro. Un observador explicó que las líneas aéreas no podrían transferir al consumidor final la totalidad de la prima que debía pagarse con arreglo al esquema, teniendo en cuenta las ventas de billetes por adelantado y las comisiones que debían pagarse por la venta de billetes. Puesto que las líneas aéreas tendrían que pagar una parte de la prima con sus propios recursos, devolver una parte igual del capital y del ingreso retenido a las líneas aéreas era razonable. Después de debatir esto, el presidente observó que esta cuestión, así como otras modalidades de las propuestas, necesitaban un examen más a fondo. Dos delegaciones formularon preguntas respecto a la prima de \$0,50 EUA prevista en el plan; una de estas

delegaciones consideraba que esta suma era bastante baja y, de forma similar, la otra delegación se preguntaba si esta cantidad no terminaría siendo un factor desalentador para el mercado de seguros comerciales. Un observador recordó al grupo que la prima no se establecía según estudios actuariales y que, por lo tanto, sería necesaria una evaluación posterior, como se preveía en el plan.

2.12 A fin de facilitar la labor posterior del grupo y a la luz de las opiniones que se habían expresado, el grupo examinó los elementos claves del plan propuesto; en el debate que siguió se identificaron varios elementos importantes que causaban preocupación. El primer aspecto se relacionaba con el nivel de participación de los Estados que era necesario para que comenzara la suscripción. A fin de que el plan fuera más aceptable, el grupo consideró que sería necesario introducir un tope general de responsabilidad civil. Como tercer punto, por lo que se refería a la “estrategia de salida”, el grupo observó la necesidad de facilitar progresivamente el resurgimiento del mercado de seguros comerciales, posiblemente por medio de un aumento gradual de la cobertura primaria durante el tiempo en que el plan estuviera vigente. Varias delegaciones apoyaban una participación temprana de los reaseguradores comerciales como una forma de promover la participación del sector de seguros comerciales y reducir el riesgo para los Estados. El grupo consideraba también que era necesario revisar la base para cobrar las primas, así como el nivel de capitalización necesario según las diversas hipótesis descritas en el párrafo 3 del Apéndice B de la nota WP/2.

2.13 Una delegación destacó el hecho de que, si bien en principio apoyaría la idea general del plan como estaba propuesto en la nota WP/2, aún había que revisar varias cuestiones importantes y toda decisión definitiva, como la participación en un plan, tendría que adoptarse a nivel gubernamental, evaluando las respectivas perspectivas de los usuarios, por una parte, y de los contribuyentes, por la otra.

2.14 Por lo que respecta a la cuestión de la prima, una delegación declaró que en principio estaría de acuerdo, en aras de la simplicidad, en que la recaudación la hicieran las líneas aéreas cobrándoles a los pasajeros, siempre que el costo de esa recaudación estuviera agregado a esos derechos elevándose a \$0,50 EUA como estaba previsto hasta el momento. El presidente aclaró también, y lo confirmó un observador, que esos derechos lo pagarían las líneas aéreas al plan de seguro y que las líneas aéreas tendrían la flexibilidad en cuanto al método y la cantidad de la recaudación. Una delegación sugirió también que la prima de \$0,50 EUA por pasajero debería ser una cifra mínima, que probablemente aumentaría en vez de disminuir, a fin de permitir la reconstitución del fondo sin tener que recurrir al respaldo gubernamental, en caso de que ocurriese una pérdida importante. Otra delegación apoyó esta postura, que aseguraría que el plan no distorsionaría la competencia en el mercado. Un observador, con el apoyo de otro, observó también que si bien el punto de excedente para la cobertura primaria obtenida en el mercado muy probablemente seguiría siendo \$50 millones EUA en el futuro previsible, para los fines del plan ese límite podría elevarse a \$100 millones EUA en enero de 2004 y a \$150 millones EUA en enero de 2006, o aún llegar a cifras más altas.

2.15 Una delegación pidió más aclaraciones en cuanto al compromiso financiero exacto que se esperaba de los Estados participantes, principalmente en términos de capitalización del plan. Un observador precisó que, si bien las garantías gubernamentales ciertamente ayudarían a atraer capital de los bancos, a los gobiernos no se les pediría que proveyeran ninguna corriente de fondos para la capitalización del plan y que otras posibilidades en las que participara únicamente la industria (por medio de sus organizaciones representativas) serían explorar y arreglar el financiamiento.

2.16 Una delegación expresó preocupación respecto a la terminología empleada en la descripción de la entidad aseguradora, concretamente con respecto al término “terrorismo”, señalando que la expresión usualmente empleada en la OACI y en los tratados adoptados bajo sus auspicios se referían a los “actos de interferencia ilícita”. Un observador agradeció el comentario desde el punto de vista de los tratados, pero explicó que el objetivo principal del plan era volver a redactar exclusiones de AVN 48 con referencia a

AVN 52, y esa reposición exigiría que la cobertura indique las pólizas excluidas a fin de evitar todo descubierto en la cobertura.

2.17 Sobre este asunto de la redacción de las pólizas, varias delegaciones mencionaron que si bien el formulario AVN 52 también contenía suplemento de cobertura para huelgas y otros riesgos, el plan no sería aceptable si el alcance de la cobertura ofrecida fuera más allá del riesgo de guerra y otros conexos. Un observador consideró que la observación era muy acertada y comunicó que se estaba realizando una tarea de redacción en la industria del seguro aeronáutico a fin de examinar la redacción actual sobre este punto, pero no podía predecir en cuánto tiempo se completaría esta importante labor. Otro observador agregó que toda modificación del texto de las pólizas sería parte de una solución de largo plazo, pero insistió en que para cualquier solución de mediano plazo la totalidad de la exclusión contenida en el AVN 52C debería restablecerse por medio del plan, a fin de evitar un descubierto en la cobertura que interrumpiría los servicios, dados los requisitos de reglamentación nacional. El grupo acordó que como una medida independiente de mediano plazo, la industria de seguros debería separar en cláusulas independientes los riesgos cubiertos por el AVN 52, lo más pronto posible. No parecía que al mercado le resultara difícil o imposible fijar un precio para estos riesgos, en comparación con las dificultades en evaluar y fijar un precio para el riesgo relacionado con la guerra y otros riesgos cubiertos por los párrafos restantes. Este nueva redacción ayudaría a las sociedades aseguradoras a cumplir muchos requisitos obligatorios en virtud de acuerdos comerciales.

2.18 El grupo confirmó que las líneas aéreas, incluyendo las no regulares, los explotadores generales y regionales, así como los fabricantes, financieros, arrendadores y aeropuertos y otros proveedores de servicios de un Estado en el marco del plan tendrían que tener acceso a la cobertura de seguro por riesgo de guerra que excediera de la cobertura primaria de \$50 millones EUA, si ese Estado participaba en el plan. Con respecto a la posibilidad de obtener en el mercado cobertura para ciertas categorías de esos asegurados en potencia, se recordó que el aviso de cancelación de siete días ciertamente seguiría vigente en esos casos, y probablemente se activaría mucho más pronto que en la ocasión anterior, mientras que el plan ofrecería condiciones mucho mejores al respecto, por medio del aviso de 90 días propuesto. Se agregó que en caso de que un asegurado no tuviera cobertura primaria por \$50 millones EUA, podrían encontrarse fácilmente soluciones técnicas para esto, y que esta sería una cuestión de aplicación en la práctica. Sin embargo, una delegación se preguntaba si la inclusión de ciertas partes, como proveedores de servicios, no conduciría a la acumulación de reclamaciones relacionadas con el mismo siniestro.

2.19 La Delegación del Brasil presentó seguidamente la nota WP/5, con el apoyo de otra delegación. Un observador acordó que la cuestión del tope que se abordaba en esa nota sería un punto crítico para cualquier acuerdo sobre el plan. Quien presentó la nota WP/2 también confirmó que el componente de carga o la situación de la aviación general podría tenerse en cuenta de una forma u otra para determinar la base de las primas, aunque ningún sistema simple sería totalmente equitativo.

2.20 Al formular comentarios sobre una propuesta anterior a fin de tener en cuenta una clasificación geográfica de los riesgos para establecer las primas, una delegación insistió en el hecho de que sería extremadamente difícil aplicar cualquier clasificación de ese tipo, y el grupo acordó en general que esta opción no debía conservarse, puesto que la intención era asegurar la continuidad del transporte de la aviación civil que era una industria mundial y que, por lo tanto, el principio de solidaridad debía estar en los fundamentos del plan.

2.21 Un observador resumió los puntos principales que se habían debatido, es decir, el punto de entrada o el nivel mínimo de participación de los Estados, que podría establecerse entre el 50% y 55% de las cifras para determinar las cuotas de la OACI y el nivel máximo del respaldo estatal para las reclamaciones, que podría establecerse en \$15 000 millones EUA sobre la base de participación del 100%. Hubo un consenso claro de que el plan debería prever ese tope general.

2.22 Para considerar las soluciones de largo plazo, el grupo pasó seguidamente a las notas WP/3, presentada por Alemania, WP/4 presentada por la IATA y el ICCAIA, WP/6 presentada por Finlandia, Alemania, la IATA y el ICCAIA, y la nota de información IP/3 presentada por Finlandia. Varias delegaciones y observadores apoyaron la idea de que sería necesario un convenio para la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra. Varias delegaciones expresaron su opinión de que un nuevo convenio debería establecer un régimen general en vez de abarcar solamente la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra. Varias delegaciones destacaron que no deberían excluirse otros mecanismos, tales como un modelo de legislación interna. Por otra parte, un observador puso de relieve la opinión de que la responsabilidad respecto a terceros por riesgo de guerra era conceptualmente diferente de otros tipos de responsabilidad, puesto que las líneas aéreas no podrían evitar ese riesgo por sí mismas. Sin embargo, este observador sugirió que la nota WP/6 ofrecía una buena base para una solución con respecto a esto.

Cuestión 3 del orden del día: Preparación de recomendaciones para someterlas a la consideración del Consejo de la OACI

3.1 Por lo que respecta al mediano plazo, el grupo examinó la nota WP/7 presentada por el presidente, la vicepresidenta y la Secretaría. El presidente aclaró que la nota WP/7 no era el informe propiamente dicho y que a las recomendaciones finales se les daría el formato apropiado para informar al Consejo de la OACI. En el curso de las deliberaciones, el presidente observó también que el grupo estaba preparando sus recomendaciones con espíritu de solidaridad internacional, pero que las propuestas del grupo no eran obligatorias para las delegaciones tomadas individualmente.

3.2 Al principio del debate, una delegación declaró que su gobierno no estaba a favor de intervenciones en el mercado de seguros, y que sería necesario un debate más a fondo para decidir si participaría en el plan o no. En particular, esta delegación estimaba que debía examinarse más a fondo si este mecanismo favorecería la recuperación del mercado de seguros, conduciendo al retiro de la intervención gubernamental. La postura de esta delegación recibió el apoyo de otra delegación.

3.3 Una delegación pidió que se expresara específicamente el principio de que la sociedad que se tenía en vista normalmente satisfaría las reclamaciones con los fondos obtenidos mediante las primas, y que sólo se recurriría a los gobiernos participantes si esos fondos no eran suficientes. Hubo acuerdo sobre esto, tomándose nota del comentario de un observador de que esa acumulación de fondos provenientes de las primas, sin tener que recurrir al respaldo de los Estados, es una perspectiva realista considerando el período de tiempo que generalmente transcurre entre los siniestros y el pago de las reclamaciones.

3.4 Con respecto al párrafo 1.1 de la nota WP/7, un observador señaló que debería mencionarse un límite para la cobertura decreciente, es decir \$2 000 millones EUA. Se acordó también que, en aras de la transparencia, la expresión “no cancelable” debía ser complementada por una nota de pie de página para detallar las condiciones bajo las cuales de todos modos se activaría la cancelación (véase aviso de 90 días). Con respecto a la naturaleza de la sociedad, dos observadores pidieron además que se especificara que sería una entidad sin fines de lucro y el grupo respaldó esta opinión.

3.5 Sobre este aspecto del plan, una delegación y un observador expresaron la opinión de que esta entidad aseguradora cubriría exclusivamente la parte que no podía asegurarse comercialmente. En opinión de ellos, hasta en el caso del excedente de \$50 millones EUA, la cobertura deberían proveerla únicamente los mercados comerciales si las líneas aéreas interesadas podían obtener en esos mercados pólizas adecuadas. A este respecto, una delegación observó que también sería necesario alentar a las líneas aéreas a recurrir a los mercados comerciales lo más posible, como por medio de primas de descuento para las líneas aéreas que hubieran comprado pólizas parcialmente superpuestas en los mercados comerciales. En este contexto, un observador señaló que la opinión de esta delegación se había recogido en el párrafo 5.6 del Apéndice A de la nota WP/2.

3.6 Respecto al párrafo 1.2 de la nota WP/7, un observador pidió específicamente que “aviación de negocios” se incluyera en “aviación general” a fin de reflejar este modo de explotación frecuente en la industria de la aviación, y el grupo estuvo de acuerdo en esto.

3.7 Con respecto al párrafo 1.3 de la nota WP/7, el grupo examinó el significado de “participantes de la industria de la aviación”. Se aclaró que esto, de forma realista, se referiría a las organizaciones representativas de la industria de la aviación y que la intención era que los gobiernos no participaran para proveer el capital inicial. Dos delegaciones expresaron la opinión de que los gobiernos deberían ser específicamente excluidos de las partes involucradas en el plan de capitalización, y el grupo estuvo de acuerdo en esto.

3.8 Con relación a las tres ciudades citadas como posible lugar para la sede de la sociedad, un observador explicó que todas eran centros de seguros bien establecidos. Se pensaba en Nueva York por razones simbólicas que no era necesario mencionar, Londres era el centro histórico de los mercados de seguros y las Bermudas era uno de los mejores lugares para la formación de capital de seguros. Sin embargo, este observador continuó diciendo que todo lugar sería bueno si se lo consideraba práctico desde el punto de vista impositivo y sugirió que en la recomendación se recogiera este comentario.

3.9 Respecto al párrafo 2.1 de la nota WP/7, una delegación sugirió adjuntar una tabla que ilustrara las condiciones para la participación mínima de los Estados. La cuestión del nivel de entrada también se debatió y en definitiva se apoyó el principio de la mayoría simple (51%).

3.10 Con relación al párrafo 3.1 de la nota WP/7, tres delegaciones expresaron su opinión de que sería difícil pensar en un contrato directo entre los gobiernos y la sociedad de seguros, y que sería conveniente que la OACI ofreciera sus buenos oficios para facilitar la elaboración de acuerdos respecto a la participación de los Estados en el plan.

3.11 Respecto al párrafo 3.2 de la nota WP/7, se confirmó que el máximo de responsabilidad civil total de cada Estado participante ascendería a \$15 000 millones EUA sobre la base del 100% de participación de los Estados, y que esta cifra disminuiría en proporción al nivel de participación (p. ej., 66% de participación llevaría a un tope máximo de \$10 000 millones EUA). Se acordó que en el informe deberían ofrecerse algunos ejemplos para facilitar la correcta comprensión de este asunto.

3.12 Con respecto al párrafo 3.3 de la nota WP/7, una delegación confirmó la opinión de que los gobiernos probablemente no tendrían que gastar sus fondos presupuestarios para ofrecer este respaldo, en parte debido a la diferencia de tiempo entre la fecha de los siniestros y el momento en que se determinaría la cuantía del respaldo pedido a los Estados. El presidente complementó esta opinión declarando que en caso de que los gobiernos tuvieran que efectuar pagos de todos modos, emitir bonos podría ser una opción para algunos gobiernos que tuvieran limitaciones presupuestarias legales. Se acordó que toda cantidad que tuviera que pagarse en exceso primeramente se tomaría prestada a intereses bajos de los mercados comerciales, con el respaldo de las garantías de los gobiernos participantes si fuera necesario, en vez de pedir las prestadas a los gobiernos.

3.13 Con relación al párrafo 4.1, el grupo aclaró que se cobrarían primas a cada parte asegurada.

3.14 Con respecto al párrafo 4.3 de la nota WP/7, que enumera las opciones para determinar las primas, una delegación sugirió que, para que fuera técnicamente correcta, la tasa uniforme por aeronave tendría que ser proporcional al peso máximo de despegue. Esta delegación sugirió además que la tasa uniforme por tonelada-kilómetro efectuada debería incluir pasajeros y carga, para garantizar un trato equitativo a los expedidores de carga. Se acordó también meramente mencionar el cobro por tramo y por pasajero, sin mencionar la recaudación de derechos por las líneas aéreas, puesto que podría pensarse en otras opciones. Dos observadores pidieron también que la prima de tasa uniforme excluyera a los financieros y fabricantes. Un observador señaló también que los párrafos 4.2 y 4.3 de la nota WP/7 tendrían que ser objeto de un examen más a fondo, puesto que los datos necesarios para el análisis detallado a fin de poner cifras en estos párrafos no estaban disponibles en esta etapa. En particular, la base para determinar las primas para los aeropuertos y los proveedores de servicios exigía cierto análisis. Se convino en que sería necesario examinar más a fondo estos párrafos para finalizarlos y que cuestiones tales como equidad, evaluación del riesgo y subsidios cruzados deberían considerarse oportunamente en este proceso.

3.15 Con respecto al párrafo 5 de la nota WP/7, un observador señaló que la relación entre la sociedad y los Estados no estaba plenamente resuelta. En su opinión, que tenía el apoyo de una delegación, desde el punto de vista presupuestario y de tesorería sería necesario un control firme de los gobiernos respecto a la administración de la sociedad. A este respecto, el presidente declaró también que la cuestión de la participación de los Estados en la junta directiva debería resolverse por medio de la constitución de la sociedad u otras formas.

3.16 Con respecto al párrafo 5.5 de la nota WP/7, una delegación, con el apoyo de otra, expresó la opinión de que la expresión “por igual” en el contexto de redistribución de fondos entre los gobiernos y la industria no era apropiada, y se acordó que se quitara “por igual” dado que la equidad no era necesariamente aplicable con respecto a esto.

3.17 Con relación al párrafo 5.6 de la nota WP/7, una delegación pidió que se pusiera énfasis en el principio de que la cobertura del mercado debería aumentar y que la dependencia de los gobiernos debería disminuir.

3.18 Para el largo plazo, el grupo estuvo de acuerdo sobre la siguiente recomendación modificada basándose en la nota WP/6:

“El SGWI ha considerado el asunto de una posible reforma de las normas relativas a la responsabilidad civil respecto a terceros, teniendo en cuenta los daños causados por los actos de guerra y los riesgos afines o interferencia ilícita similar y la cuestión de los posibles límites de la responsabilidad. Basándose en esto, se recomienda que el Consejo de la OACI remita el tema, lo más rápidamente posible, a un órgano apropiado para que lo examine de forma expedita y dándole alta prioridad, con estas atribuciones:

‘Deberían prepararse lo más rápidamente posible un nuevo proyecto de convenio internacional sobre responsabilidad civil respecto a terceros y posiblemente otros mecanismos conexos, encontrando el justo equilibrio y teniendo en cuenta: a) la situación económica de la industria aeronáutica a la luz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001; b) los límites de responsabilidad de la industria de la aviación por daños resultantes de la guerra y riesgos afines o interferencia ilícita similar; y c) protección de las víctimas.’

Para acelerar la labor, se invita a las partes interesadas a presentar textos de antecedentes pertinentes a ese órgano lo antes posible”.

**Cuestión 4 del
orden del día: Otros asuntos**

4.1 Se delegaron en el presidente las facultades para aprobar el informe de la Segunda reunión del grupo, incluyendo toda actualización o aclaración necesaria sobre la recomendación para el mediano plazo.

4.2 Con relación a la preparación del informe de la reunión SGWI/2, se confirmó que incluiría todas las recomendaciones del grupo, es decir, para el largo plazo por una parte y para el mediano plazo por la otra. Con respecto a la propuesta para el mediano plazo, se acordó también que, junto con la vicepresidenta, la Secretaría y el Comité de corredores del mercado de Londres, el presidente coordinaría el examen y la actualización de la nota WP/7 y los apéndices pertinentes de la nota WP/2, de forma que se recogieran debidamente los debates respecto a la cuestión 3 del orden del día con un apéndice completo del informe (véase Apéndice 1).

4.3 También hubo acuerdo respecto a que el tiempo era importantísimo para llevar a la práctica una solución de mediano plazo. Con respecto a los próximos pasos, el presidente aclaró que las conclusiones de la reunión SGWI/2 se presentarían a la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación (Montreal, 19 y 20 de febrero de 2002) por medio de una nota de información que comprendiera un resumen de las conclusiones. Posteriormente, durante la primera quincena de marzo de 2002, en su 165º período de sesiones el Consejo examinaría el informe del grupo, incluyendo sus recomendaciones, por medio de una nota de estudio preparada por la Secretaría. El Director de asuntos jurídicos confirmó que las medidas ulteriores, tales como la posible coordinación por la Secretaría de la aplicación de un plan dependería, naturalmente, de la decisión del Consejo a este respecto. Esto podría extenderse a otras reuniones del grupo.

4.4 El grupo expresó su agradecimiento al Comité de corredores del mercado de Londres por el considerable esfuerzo que había realizado para preparar en un período tan breve la propuesta presentada en la nota WP/2.

APÉNDICE 1**PROPUESTA DEL SGWI PARA UN MECANISMO INTERNACIONAL DE SEGURO****1. ENTIDAD ASEGURADORA PROPUESTA**

1.1 Se crearía una sociedad sin fines de lucro con la única finalidad de ofrecer cobertura de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra que exceda de \$50 millones EUA por asegurado hasta \$1 500 millones EUA. Esto se ajustaría automáticamente para proveer además cobertura de responsabilidad civil respecto a los pasajeros por riesgo de guerra y también descendería para cubrir los \$50 millones EUA primarios en caso de que el mercado de seguros comerciales retirara esa cobertura. En este último caso, el límite de la cobertura sería de \$2 000 millones EUA.

1.2 La sociedad normalmente respondería a las reclamaciones con los fondos acumulados de las primas y posiblemente mediante otros mecanismos financieros, mientras que los gobiernos participantes actuarían como garantes de último recurso únicamente.

1.3 La cobertura de seguro que proveería la sociedad se ofrecería a todo el sector de la aviación (incluyendo los explotadores de servicios regulares y no regulares, los transportistas de carga, la aviación civil incluyendo la aviación de negocios, los aeropuertos y los proveedores de servicios) e incluiría las operaciones interiores e internacionales así como también los arrendadores de equipo, financieros y fabricantes de los Estados que participen en el plan.

1.4 La cuantía de la capitalización inicial dependería del lugar en que esté situada la sociedad¹. Este capital se proveería por medio de financiación arreglada por los participantes de la industria de la aviación y no por los Estados participantes (a menos que estos deseen hacerlo). Si fuera necesario, los préstamos para la capitalización inicial podrían tener el respaldo de garantías de los Estados participantes, pero antes deberían explorarse otras fuentes posibles de financiación.

2. COMIENZO

2.1 El plan comenzaría una vez que un número suficiente de Estados acuerden participar, y que la suma de los porcentajes de las cuotas que pagan a la OACI ascienda por lo menos a 51%. Para las cifras respectivas de los Estados contratantes de la OACI, véase la Resolución A33-26 de la Asamblea: *Cuotas para el fondo general correspondientes a los años 2002, 2003 y 2004*.

3. PRIMA

3.1 Se cobrarían primas a cada asegurado a fin de crear un fondo para satisfacer las reclamaciones efectuadas con arreglo a las pólizas. El fondo haría que los Estados participantes no tuvieran que hacer contribuciones de efectivo a la sociedad en el caso de una reclamación.

¹ Nueva York, Londres y las Bermudas se mencionaron como ejemplos de lugares bien conocidos de la industria de los seguros, o cualquier otro lugar que fuera favorable desde el punto de vista impositivo.

3.2 Como objetivo, la cuantía total de las primas que deben cobrarse el primer año es de \$850 millones EUA (equivalente a una prima de \$0,50 EUA por tramo y por pasajero basada en un total de 1 700 millones de tramos y pasajeros). La prima de los años subsiguientes se mantendría aproximadamente en el mismo nivel, siempre que no hubiera pérdidas. Para más detalles, véase el párrafo 6.3 del Adjunto 1.

3.3 Opciones consideradas para determinar las primas:

- a) por tramo y por pasajero;
- b) tasa uniforme por vuelo de salida;
- c) tasa uniforme por aeronave, proporcional al peso máximo de despegue;
- d) tasa uniforme por tonelada-kilómetro efectuada, incluyendo pasajeros y carga; y
- e) prima fija (aeropuertos, proveedores de servicios y otros).

3.4 Además de las primas, se cobrará un derecho de póliza de \$2 500 EUA a cada tenedor de póliza, como se indica en el párrafo 1.3.

3.5 En el caso de una gran pérdida y el consiguiente pago, la sociedad podrá ajustar y elevar las primas dando un aviso de 30 días.

4. RESPALDO DE LOS GOBIERNOS

4.1 Los Estados participantes actuarían como garantes o “reaseguradores” por medio de un acuerdo legal con la sociedad de seguros. La OACI proveería asistencia para facilitar la elaboración y tramitación de los documentos necesarios para establecer el plan y confirmar la participación de los Estados. Las contribuciones de los Estados participantes, en caso de que sean necesarias, se prorratearían sobre la base de los porcentajes de financiación de la OACI. Los Estados participantes, directamente o por medio de la OACI, estarían representados en la junta directiva de la sociedad.

4.2 Habría un tope para la responsabilidad máxima de cada Estado en el marco del plan. En este punto, si todos los Estados de la OACI participan en el plan, se propone que el tope sea de \$15 000 millones EUA (cantidad suficiente para satisfacer 10 reclamaciones máximas) esta cifra disminuiría en función de la proporción de Estados participantes (p. ej., el 66% de participación llevaría a un tope de \$10 000 millones EUA). La exposición máxima de cada Estado sería el equivalente de su porcentaje de contribución a la OACI en los \$15 000 millones EUA basándose en una participación del 100%.

4.3 Si a raíz de una pérdida la sociedad pide que se adelanten fondos de las garantías de los Estados para cumplir con las obligaciones dimanantes de una reclamación, la sociedad reembolsaría estas sumas mediante primas más elevadas (véase más adelante) o por otro medio, como préstamos a bajo interés de los mercados comerciales. El reembolso de los fondos que se deban a los Estados tendría prioridad.

5. DURACIÓN DEL RESPALDO DE LOS GOBIERNOS

5.1 El compromiso inicial de cada Estado participante sería de tres años; los Estados podrían dar un aviso de retiro con 12 meses de antelación al final del segundo año.

5.2 Cuando las pérdidas y los desembolsos totales de la sociedad lleguen al tope (véase el párrafo 4.2), cualquier Estado participante podrá retirarse del plan dando un aviso de 90 días.

5.3 Habrá un examen obligatorio del plan cinco años después de su creación para determinar si debería continuar.

5.4 Si las condiciones de seguro cambian, la compañía podrá cesar en sus operaciones. Esto podría ocurrir si los Estados adoptaran un convenio internacional o un mecanismo que limite la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra o si el mercado volviera a proveer cobertura completa a un costo razonable y con un aviso de cancelación razonable.

5.5 En el caso de que la sociedad cese en sus operaciones, los Estados participantes y las líneas aéreas que contribuyan participarían en la distribución de las primas y el capital acumulados. (Como se señaló en el párrafo 4.3, la sociedad de seguros debe rembolsar primeramente los fondos pendientes de pago que hayan adelantado los gobiernos).

5.6 El excedente de la póliza aumentaría progresivamente cada dos años, de \$50 millones EUA a \$150 millones EUA, para fomentar una mayor participación del mercado comercial primario y asegurar así la correspondiente disminución de la participación gubernamental. Además, después de dos años, si la sociedad ha acumulado suficientes reservas de primas, deberá aprovechar toda cobertura de reaseguro que se ofrezca a un costo razonable según lo determine la junta directiva y los Estados representados en ella.

6. DETALLES Y OTRAS CUESTIONES

6.1 En los Adjuntos 1 a 6 figuran el Apéndice A revisado de la nota SGWI/2-WP/2 y otros elementos de información pertinentes.

ADJUNTO 1**SINOPSIS DE LA COBERTURA DE SEGURO EN EL MARCO DEL MECANISMO****1. ALCANCE DE LA COBERTURA**

1.1 Seguro aeronáutico de responsabilidad civil por guerra y otros riesgos basado en los Suplementos de cobertura adicional de responsabilidades aeronáuticas AVN 52D y AVN 52F modificando los párrafos a) y c) a g) de la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos AVN 48B únicamente, salvo lo previsto en el párrafo 5.3 del presente. Para la redacción de estas cláusulas véase el Adjunto 6 del Apéndice 1.

1.2 Las muestras de las pólizas figuran en los Adjuntos 2 y 3 del Apéndice 1.

2. COMIENZO

2.1 El plan comenzará una vez que un número suficiente de Estados contratantes acuerden participar y que la suma de los porcentajes de sus cuotas en la OACI ascienda a por lo menos el 51%.

3. PERÍODO

3.1 Contrato continuo, la fecha del comienzo habrá de acordarse con sujeción a un aviso de cancelación con 12 meses de antelación dado al asegurador por cualquier Estado contratante que participe, pero que no podrá darse antes de la fecha del segundo aniversario de creación del plan.

3.2 En la fecha del quinto aniversario se realizará el examen de todo el plan por los Estados contratantes que participen, con la opción de cancelar o suspender el plan 90 días después.

3.3 No obstante el párrafo 3.1, el examen de todo el plan por los Estados contratantes que participen se realizará en cualquier momento cuando el total de las pérdidas en que se incurra llegue al umbral de pérdidas indicado más adelante en el párrafo 5.4, con la opción de cancelar o suspender el plan 90 días después.

Nota relativa a 3.3.— “Total de pérdidas en que se incurra” significa todas las pérdidas pagadas más el valor calculado de todas las pérdidas a pagar según lo determinado por ajustadores de pérdidas profesionales o abogados nombrados por el Asegurador.

3.4 En caso de un aviso de cancelación o suspensión dado por uno o más Estados contratantes que participen y cuya participación en el marco del plan ascienda al 25% o más de la garantía total, el resto de los Estados contratantes que participen serán notificados y tendrán derecho a revisar su posición.

3.5 Las pólizas se emitirán para el período completo del plan y no serán cancelables por ninguna de las partes, salvo lo previsto en los párrafos 3.1, 3.2 y 3.3 o por la falta de pago de la prima o del derecho de póliza aquí previsto.

4. ASEGURADO

4.1 La cobertura está prevista para las siguientes partes:

- todo transportista aéreo u otro explotador de aeronave, incluyendo explotadores comerciales y transportistas de carga y todo proveedor de servicios de cualquier Estado contratante de la OACI que participe, y toda subsidiaria y filial de su propiedad o controlada por ellos o las subsidiarias de éstas comprendidas en su seguro primario;
- incluyendo toda otra persona o entidad que un transportista o explotador o proveedor de servicios esté contractualmente obligado a nombrar como asegurado adicional en virtud de su seguro primario, los arrendadores, financieros y fabricantes, pero sin limitarse a ellos, serán automáticamente incluidos como asegurado adicional y esta póliza incorporará automáticamente todos los requisitos contractuales correspondientes; y
- todo arrendador, financiero y fabricante de un Estado contratante de la OACI que participe, que compre su propio seguro primario, tendrá derecho a adquirir también su propia póliza en el marco de este plan, además de cualquier otra protección contractual descrita antes,

con sujeción al respectivo Estado contratante de la OACI que participe, que no sea un Estado bajo sanciones de la ONU, que cumpla con todos los instrumentos de participación necesarios.

5. LÍMITE DE RESPONSABILIDAD

5.1 Para los explotadores que tengan una cobertura en virtud de AVN 52D y AVN 52F, el límite del plan será de \$1 500 millones EUA por asegurado, por siniestro y por aeronave. Este límite se aplicará además de los límites primarios de pasajero y de terceros actualmente previstos en los mercados comerciales. Para los explotadores que tienen cobertura en virtud de AVN 52E y AVN 52G se aplicará un límite más bajo de \$500 millones EUA.

5.2 Este límite se aplicará a cada tenedor de póliza cualquiera sea el límite de su póliza actual, dado que todos obtendrán un beneficio igual en el marco del plan.

5.3 En caso de que se reduzca o retire la cobertura de pasajeros primaria, el límite del plan aumentará automáticamente a \$2 000 millones EUA para que se incluya dicha cobertura de pasajeros.

5.4 Para los fines del párrafo 3.3 anterior, si el 100% de los Estados contratantes participan en el plan la cuantía del umbral de pérdidas será de \$15 000 millones EUA. Si la participación es inferior al 100%, la cantidad de \$15 000 millones EUA se reducirá proporcionalmente de forma que el umbral de pérdidas real de cada Estado contratante que participe permanezca constante. Por ejemplo, si la participación es del 51%, el umbral de pérdidas para los fines del párrafo 3.3 será de \$7 650 millones EUA.

Nota relativa a 5.4.— Se sugirió que el umbral de pérdidas de \$15 000 millones EUA debería estar por encima de las primas acumuladas. A fin de minimizar aún más la exposición de los Estados se recomienda que el umbral de pérdidas de \$15 000 millones EUA se aplique independientemente de las primas, de forma que las pérdidas ocurridas durante el período de aviso de 90 días, si se invocara, puedan ser compensadas con las primas acumuladas, que podrían ser cuantiosas.

5.5 Al comienzo, el punto de excedente para el plan debería ser el límite global de \$50 millones EUA que se ofrece actualmente en el marco de los seguros primarios de responsabilidad civil aeronáutica para los asegurados en virtud de AVN 52D y AVN 52F y \$10 millones EUA para los asegurados en virtud de AVN 52E y AVN 52G.

5.6 En caso de falta de una cobertura adecuada y abordable por encima de este límite primario, sería considerablemente más beneficioso emplear todo el dinero disponible para crear fondos del plan en vez de pagar precios aumentados para una cobertura limitada que puede cancelarse con un aviso de siete días.

5.7 Sin embargo, en caso de que se produzca un aumento general del límite mencionado antes en los seguros primarios de responsabilidad civil aeronáutica sin que haya costo adicional para los tenedores de póliza, entonces el límite primario puede aumentarse ante la confirmación del tenedor de la póliza de que tiene el límite más alto en vigor en virtud de su seguro primario de responsabilidad civil aeronáutica. Cada tenedor de póliza tendría que hacer todo lo posible por obtener ese límite más elevado si puede obtenerse.

5.8 No obstante, el propósito del plan es aumentar el punto de excedente a por lo menos \$100 millones EUA globales para el 1 de enero de 2004 y a \$150 millones EUA globales para el 1 de enero de 2006 para los asegurados en virtud de AVN 52D y AVN 52F. A los asegurados en virtud de AVN 52E y AVN 52G se aplicarán aumentos similares.

5.9 En el caso de que se reduzca o retire el límite primario, el plan funcionará automáticamente desde el nivel más bajo, si fuera necesario, e incluyendo cobertura de pasajeros.

5.10 El plan debería extenderse automáticamente desde el nivel más bajo a otros transportistas aéreos, explotadores de aeronaves, transportistas de carga y proveedores de servicios de todo Estado contratante que participe, que obtengan cobertura primaria mediante AVN 52E y AVN 52G si esa cobertura también se cancelara y no se remplazara. En este caso, el límite inferior de responsabilidad, el precio de la prima y los términos de la póliza que se aplique se determinarán y anunciarán durante el período de aviso de esa cancelación.

5.11 Para los tenedores de póliza que hayan adquirido límites más elevados en los mercados comerciales y que no puedan cancelar estas pólizas, el plan podrá aplicarse al excedente de esos límites más altos hasta que expiren las pólizas. Hasta ese momento, debería considerarse la posibilidad de reducir los niveles de las tasas de las primas para estos tenedores de pólizas.

6. NIVELES SUGERIDOS PARA LAS TASAS DE PRIMAS

6.1 Idealmente, el plan debería apuntar a tener fondos acumulados para cubrir una pérdida máxima (\$1 500 millones EUA) dentro de un máximo de tres años desde su creación.

6.2 Cuando más alto sea el nivel de participación de los Estados contratantes, más baja será la tasa de las primas necesaria para generar estos fondos y el plan se beneficiará aún más si recibe desde el principio el apoyo de los Estados contratantes que generan un gran volumen de tráfico de pasajeros.

6.3 El total de primas que se tiene como objetivo cobrar en el primer año es de \$850 millones EUA (equivalente a \$0,50 EUA por pasajero basado en el 100% del total mundial estimado de 1 700 millones de tramos y pasajeros de los transportistas aéreos). Si la participación de los Estados contratantes es considerablemente inferior al 100%, quizá haya que reevaluar el objetivo mencionado.

6.4 Los modelos de primas que reflejan estas tasas y las variaciones figuran en el Adjunto 4 del Apéndice 1.

6.5 Se prevé que todos los tenedores de pólizas en virtud del plan pagarán un precio por la prima y un derecho de póliza (véase más adelante el párrafo 8). Se está llevando a cabo una evaluación completa de la base más apropiada para cobrar a transportadores de carga, aviación general, aviación de negocios, aeropuertos, proveedores de servicios y otros, y una vez que se complete esta tarea podrá publicarse una lista completa de los precios de las primas.

6.6 Los precios de las primas para los años siguientes del plan se mantendrán en aproximadamente los mismos niveles establecidos el primer año, siempre que no haya pérdidas.

6.7 Se prevé que las contribuciones de los Estados participantes para satisfacer las reclamaciones que deban pagarse en virtud del plan por encima de las primas acumuladas se reembolsarán a los Estados contratantes que participen con las primas futuras. Por consiguiente, los niveles de las primas tendrán que ser examinados teniendo en cuenta la experiencia de las pérdidas y el plan debería prever el examen de las primas después de un aviso mínimo de 30 días después de una pérdida. La mayoría de las reclamaciones por responsabilidad civil requieren muchos meses para llegar a una liquidación, de forma que la cantidad definitiva de fondos necesarios podría reducirse o desaparecer antes de la liquidación (véase el Adjunto 5 del Apéndice 1).

6.8 Los niveles de clasificación de las primas también tendrán que revisarse cuando se incluya la cobertura de pasajeros.

7. PAGO DE LA PRIMA

7.1 A fin de que los transportistas aéreos tengan tiempo para cotejar sus estadísticas de pasajeros transportados se sugiere que las primas sean pagaderas dentro de los 45 días contados a partir del final de cada trimestre. La falta de pago dentro de este período debería producir automáticamente un aviso de 30 días de cancelación por falta de pago.

8. DERECHO DE PÓLIZA

8.1 Todos los tenedores de póliza tendrían que pagar un derecho anual de póliza de \$2 500 EUA cada uno para cubrir los costos de administración. La falta de pago de ese derecho debería producir automáticamente un aviso de 30 días de cancelación por falta de pago.

9. TRAMITACIÓN DE LAS RECLAMACIONES

9.1 Cuando exista un seguro primario, la tramitación de las reclamaciones seguirá al ajuste de las reclamaciones respecto a la póliza primaria y el plan pagará los costos prorrateados además de sus liquidaciones por responsabilidad civil.

9.2 Si el plan es primario, por ejemplo, si se retira la cobertura de pasajeros como se señaló en el párrafo 5.3, los procedimientos, ajustadores y abogados para tramitar las reclamaciones serán los establecidos para la cuenta en cuestión o, cuando no exista ninguno, según lo determinen los administradores del plan. Los costos serán adicionales a las liquidaciones por responsabilidad.

10. REASEGURO

10.1 Se observarán continuamente los mercados de reaseguro para aprovechar toda protección eficaz en función de los costos que puedan ofrecerse durante el período de este plan. Varios reaseguradores importantes contactados han indicado su interés en participar y están dispuestos a llevar a cabo un estudio analítico completo de los riesgos, pero únicamente cuando sepan que el plan definitivamente comenzará.

ADJUNTO 2**EJEMPLO DE PÓLIZA — EXPLOTADORES DE AERONAVES
(INCLUYENDO LOS CORRESPONDIENTES PROVEEDORES DE SERVICIOS)
COBERTURA****Póliza****Póliza núm.****1. Nombre y dirección del Asegurado****2. Duración de la Póliza**

Desde
Hasta

3. Límites de responsabilidad civil**a) Límites de la Póliza primaria****1) Límite primario**

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$[completar con el límite único combinado del Asegurado] EUA por siniestro cada aeronave.

2) Sublímite primario

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$50 000 000 EUA por siniestro y en conjunto respecto a todos los siniestros ocurridos en un período anual de seguro, estando comprendido dentro del Límite primario y no siendo adicional a éste.

b) Límites de responsabilidad en virtud de esta Póliza

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$1 500 000 000 EUA por siniestro cada aeronave.

NO OBSTANTE:

- 1) En caso de que se reduzca el Límite primario declarado en el inciso 1 del apartado a) anterior o que se cancele la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D que contiene la Póliza primaria, el límite declarado en el apartado b) anterior aumentará automáticamente a \$2 000 000 000 EUA por siniestro cada aeronave.

- 2) En caso de que se reduzca o agote el Sublímite primario declarado en el inciso 2 del apartado a) anterior, esta Póliza se aplicará al excedente de ese límite reducido o como seguro primario si se agota el Sublímite primario.

4. **Detalles de la Póliza primaria**

Aseguradores primarios:

Número de la Póliza:

5. **Prima**

6. **Dirección para los avisos**

Todos los avisos dados con arreglo a las condiciones de esta Póliza se enviarán a:

CONSIDERANDO que el Asegurado tiene un Seguro de responsabilidad civil aeronáutica en vigor (en adelante, "Póliza primaria") que contiene el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D que suprime todos los apartados salvo el b) de la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Aviación) AVN 48B;

Y CONSIDERANDO que la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D está sujeto al límite declarado en el Punto 3, apartado a) inciso 1) de la Póliza, por la responsabilidad civil del Asegurado respecto a los pasajeros y a la carga y el correo (en adelante, el "Límite primario"), pero que de otro modo está sujeto a un sublímite según lo declarado en 3 a) 2) de la Póliza (en adelante, el "Sublímite primario");

ESTA Póliza deberá pagar en nombre del Asegurado todas las sumas que el Asegurado esté legalmente obligado a pagar como indemnización por lesión corporal o daño a los bienes causados por un siniestro durante el período de la Póliza ocurrido por las operaciones aeronáuticas del Asegurado cubiertas y definidas en la Póliza primaria:

1. que excedan del Sublímite primario, o
2. en el caso de una reducción del Límite primario, que excedan de dicho Límite primario reducido, o

3. en caso de cancelación de la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D contenida en la Póliza primaria, como seguro primario, pero únicamente en la misma medida, distinta al límite, como lo hubiera provisto dicho Suplemento si no se hubiera cancelado la cobertura.

CON LA CONDICIÓN DE QUE con respecto a los párrafos 1 y 2 anteriores, la responsabilidad civil corresponde a los Aseguradores únicamente después de que los Asegurados primarios hayan pagado o hayan sido obligados a pagar la totalidad de sus respectivas Pérdidas netas definitivas indicadas en 3 a) de la Póliza. Los Aseguradores pagarán únicamente el excedente de los límites de la Póliza primaria como se declara en 3 a) de la Póliza hasta una Pérdida neta definitiva al Asegurado del límite de responsabilidad civil declarado en 3 b) de la Póliza.

Definiciones

1. La expresión “Pérdida neta definitiva” designa la cantidad que debe pagarse como liquidación de la responsabilidad civil del Asegurado después de deducir todas las pérdidas recuperadas y otros seguros válidos y que puedan cobrarse, exceptuando la Póliza primaria, y excluirá todos los gastos.
2. El término “Gastos” designa los intereses devengados después de registrados los gastos de juicio, investigación, ajuste y gastos judiciales (excluyendo, sin embargo, todos los gastos de oficina del Asegurado, todos los gastos por empleados a sueldo del Asegurado y los honorarios generales a cuenta para gastos de abogado normalmente pagados por el Asegurado).

Condiciones

1. Términos y condiciones establecidos en la Póliza primaria

En la medida de la cobertura proporcionada por esta Póliza, esta Póliza está sujeta a iguales garantías, términos, condiciones, definiciones y exclusiones (salvo por lo que respecta a la prima, la obligación de investigar y defender, el acuerdo de renovación, si lo hubiera, la cantidad y los límites de responsabilidad civil que no sean los de la franquicia o cláusula de autoseguro cuando sea aplicable, Y SALVO QUE SE PREVEA OTRA COSA EN EL PRESENTE DOCUMENTO) que contenga la Póliza primaria o puedan agregarse a la misma antes de que ocurra un siniestro por el cual se efectúa una reclamación en virtud del presente.

En la medida en que la Póliza primaria incorpore las cláusulas de los contratos y acuerdos celebrados por el Asegurado, esta Póliza también se aplicará.

2. Gastos autorizados

En caso de que una o varias reclamaciones probablemente excedan los límites de la Póliza primaria, el Asegurado no incurrirá en ningún gasto sin el consentimiento de los Aseguradores.

3. Prorrateo de los gastos

Los gastos en que se incurra en nombre del Asegurado con el consentimiento de los Aseguradores, y para los cuales el Asegurado no esté cubierto por los Aseguradores primarios, se prorratearán de la forma siguiente:

- a) En caso de que una o varias reclamaciones sean ajustables antes del comienzo del juicio por una cantidad que no sea superior a los límites de la Póliza primaria, los Aseguradores no pagarán ningún gasto.
- b) Sin embargo, en caso de que la cantidad por la que dicha reclamación o reclamaciones pueda ser ajustable exceda de los límites de la Póliza primaria, los Aseguradores, si consienten en que continúen las actuaciones judiciales, contribuirán a los gastos en que se incurra por o en nombre del Asegurado en función de la proporción que les corresponde en la Pérdida neta definitiva finalmente ajustada con respecto a la cantidad total de dicha Pérdida neta definitiva.
- c) En caso de que el Asegurado opte por no apelar de una sentencia sobre el excedente de los límites de la Póliza primaria, los Aseguradores podrán elegir llevar a cabo dicha apelación a su propia costa y quedarán obligados por los gastos judiciales sujetos a impuestos y los intereses correspondientes a los mismos, pero en ningún caso la responsabilidad total de los Aseguradores excederá sus límites de responsabilidad aquí previstos, más los gastos de dicha apelación.

4. **Aplicación de las pérdidas recuperadas**

Salvo cuando esta Póliza se aplique como seguro primario, todas las pérdidas recuperadas o los pagos recuperados recibidos después de la liquidación de una pérdida en virtud de esta Póliza se aplicarán como si se hubieran recuperado o recibido antes de dicha liquidación y todos los ajustes necesarios se harán entre el Asegurado y los Aseguradores, pero ninguna cláusula de esta Póliza se interpretará de forma que las pérdidas comprendidas en esta póliza no sean pagaderas hasta que la Pérdida neta definitiva del Asegurado haya sido evaluada definitivamente.

5. **Comienzo de la responsabilidad civil**

La responsabilidad de pagar en virtud de esta Póliza no comenzará a menos ni hasta que los Asegurados primarios hayan admitido la responsabilidad por los límites de la Póliza primaria o a menos y hasta que al Asegurado se le haya ordenado por sentencia definitiva pagar una cantidad que exceda de los límites de la Póliza primaria y únicamente después que los Aseguradores primarios hayan pagado o hayan sido obligados a pagar la cantidad total de los límites de la Póliza primaria.

6. **Cancelación**

Esta Póliza no es cancelable por los Aseguradores ni por el Asegurado; sin embargo, en caso de falta de pago de la prima o del derecho de póliza anual los Aseguradores tendrán el derecho de cancelar la cobertura que provee esta Póliza dando aviso por escrito con por lo menos treinta (30) días de antelación.

7. **Límites de responsabilidad**

Aunque se haya incluido en la presente más de un Asegurado, la responsabilidad civil total de los Aseguradores con respecto a uno o a todos los Asegurados no excederá del límite de responsabilidad de los Aseguradores establecido en 3 b) de la Póliza.

8. Avisos

En caso de un siniestro a raíz del cual se produzca una reclamación, de una reducción del Límite primario o de la cancelación de la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D que contiene la Póliza primaria, el Asegurado dará aviso a los Aseguradores en la dirección indicada en el párrafo 6 de la Póliza tan pronto como sea razonablemente posible.

9. Reclamaciones falsas o fraudulentas

Si el Asegurado hace una reclamación, sabiendo que es falsa o fraudulenta con respecto a la cantidad o a otro aspecto, esta Póliza será nula y todas las reclamaciones en virtud de la misma caducarán.

10. Ley y jurisdicción

En caso de controversia respecto a esta Póliza la misma estará sujeta a la ley y la jurisdicción aplicables en virtud de la Póliza primaria.

ADJUNTO 3**EJEMPLO DE PÓLIZA — COBERTURA DE PROVEEDORES DE SERVICIOS****Póliza****Póliza núm.****1. Nombre y dirección del Asegurado****2. Duración de la Póliza**

Desde

Hasta

3. Límites de responsabilidad civil**a) Límite primario**

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$50 000 000 EUA por siniestro y en conjunto respecto a todos los siniestros ocurridos en un período anual de seguro.

b) Límites de responsabilidad en virtud de esta Póliza

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$1 500 000 000 EUA por siniestro.

NO OBSTANTE, en caso de que se reduzca o agote el Límite primario declarado en el apartado a) anterior, esta Póliza se aplicará al excedente de ese límite reducido o como seguro primario si se agota el Límite primario.

4. Detalles de la Póliza primaria

Aseguradores primarios:

Número de la Póliza:

5. Prima**6. Dirección para los avisos**

Todos los avisos dados con arreglo a las condiciones de esta Póliza se enviarán a:

CONSIDERANDO que el Asegurado tiene un Seguro de responsabilidad civil aeronáutica en vigor (en adelante, "Póliza primaria") que contiene el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52F que suprime todos los apartados salvo el b) de la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Aviación) AVN 48B;

Y CONSIDERANDO que la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52F contiene un sublímite declarado en el Punto 3, apartado a) de la Póliza (en adelante, el "Límite primario");

ESTA Póliza deberá pagar en nombre del Asegurado todas las sumas que el Asegurado esté legalmente obligado a pagar como indemnización por lesión corporal o daño a los bienes causados por un siniestro durante el período de la Póliza ocurrido por las operaciones aeronáuticas del Asegurado cubiertas y definidas en la Póliza primaria:

1. que excedan del Límite primario, o
2. en caso de cancelación de la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52F contenida en la Póliza primaria, como seguro primario pero únicamente en la misma medida, distinta al límite, como lo hubiera provisto dicho Suplemento si no se hubiera cancelado la cobertura.

CON LA CONDICIÓN DE QUE con respecto al párrafo 1 anterior, la responsabilidad civil corresponde a los Aseguradores únicamente después de que los Asegurados primarios hayan pagado o hayan sido obligados a pagar la totalidad de sus respectivas pérdidas netas definitivas indicadas en 3 a) de la Póliza. Los Aseguradores pagarán únicamente el excedente de los límites de la Póliza primaria como se declara en 3 a) de la Póliza hasta una Pérdida neta definitiva al Asegurado del límite de responsabilidad civil declarado en 3 b) de la Póliza.

Definiciones

1. La expresión "Pérdida neta definitiva" designa la cantidad que debe pagarse como liquidación de la responsabilidad civil del Asegurado después de deducir todas las pérdidas recuperadas y otros seguros válidos y que puedan cobrarse, exceptuando la Póliza primaria, y excluirá todos los gastos.

2. El término "Gastos" designa los intereses devengados después de registrados los gastos de juicio, investigación, ajuste y gastos judiciales (excluyendo, sin embargo, todos los gastos de oficina del Asegurado, todos los gastos por empleados a sueldo del Asegurado y los honorarios generales a cuenta para gastos de abogado normalmente pagados por el Asegurado).

Condiciones

1. Términos y condiciones establecidos en la Póliza primaria

En la medida de la cobertura proporcionada por esta Póliza, esta Póliza está sujeta a iguales garantías, términos, condiciones, definiciones y exclusiones (salvo por lo que respecta a la prima, la obligación de investigar y defender, el acuerdo de renovación, si lo hubiera, la cantidad y los límites de responsabilidad civil que no sean los de la franquicia o cláusula de autoseguro cuando sea aplicable, Y SALVO QUE SE PREVEA OTRA COSA EN EL PRESENTE DOCUMENTO) que contenga la Póliza primaria o puedan agregarse a la misma antes de que ocurra un siniestro por el cual se efectúa una reclamación en virtud del presente.

En la medida en que la Póliza primaria incorpore las cláusulas de los contratos y acuerdos celebrados por el Asegurado, esta Póliza también se aplicará.

2. Gastos autorizados

En caso de que una o varias reclamaciones probablemente excedan del Límite primario, el Asegurado no incurrirá en ningún gasto sin el consentimiento de los Aseguradores.

3. Prorrateo de los gastos

Los gastos en que se incurra en nombre del Asegurado con el consentimiento de los Aseguradores, y para los cuales el Asegurado no esté cubierto por los Aseguradores primarios, se prorratearán de la forma siguiente:

- a) En caso de que una o varias reclamaciones sean ajustables antes del comienzo del juicio por una cantidad que no sea superior al Límite primario, los Aseguradores no pagarán ningún gasto.
- b) Sin embargo, en caso de que la cantidad por la que dicha reclamación o reclamaciones pueda ser ajustable exceda del Límite primario, los Aseguradores, si consienten en que continúen las actuaciones judiciales, contribuirán a los gastos en que se incurra por o en nombre del Asegurado en función de la proporción que les corresponde en la Pérdida neta definitiva finalmente ajustada con respecto a la cantidad total de dicha Pérdida neta definitiva.
- c) En caso de que el Asegurado opte por no apelar de una sentencia que exceda de los límites del Límite primario, los Aseguradores podrán elegir llevar a cabo dicha apelación a su propia costa y quedarán obligados por los gastos judiciales sujetos a impuestos y los intereses correspondientes a los mismos, pero en ningún caso la responsabilidad total de los Aseguradores excederá sus límites de responsabilidad aquí previstos, más los gastos de dicha apelación.

4. **Aplicación de las pérdidas recuperadas**

Salvo cuando esta Póliza se aplique como seguro primario, todas las pérdidas recuperadas o los pagos recuperados recibidos después de la liquidación de una pérdida en virtud de esta Póliza se aplicarán como si se hubieran recuperado o recibido antes de dicha liquidación y todos los ajustes necesarios se harán entre el Asegurado y los Aseguradores, pero ninguna cláusula de esta Póliza se interpretará de forma que las pérdidas comprendidas en esta póliza no sean pagaderas hasta que la Pérdida neta definitiva del Asegurado haya sido evaluada definitivamente.

5. **Comienzo de la responsabilidad civil**

La responsabilidad de pagar en virtud de esta Póliza no comenzará a menos ni hasta que los Asegurados primarios hayan admitido la responsabilidad por Límite primario o a menos y hasta que al Asegurado se le haya ordenado por sentencia definitiva pagar una cantidad que exceda del Límite primario y únicamente después que los Aseguradores primarios hayan pagado o hayan sido obligados a pagar la cantidad total del Límite primario.

6. **Cancelación**

Esta Póliza no es cancelable por los Aseguradores ni por el Asegurado; sin embargo, en caso de falta de pago de la prima o del derecho de póliza anual los Aseguradores tendrán el derecho de cancelar la cobertura que provee en esta Póliza dando aviso por escrito con por lo menos treinta (30) días de antelación.

7. **Límites de responsabilidad**

Aunque se haya incluido en la presente más de un Asegurado, la responsabilidad civil total de los Aseguradores con respecto a uno o a todos los Asegurados no excederá del límite de responsabilidad de los Aseguradores establecido en 3 b) de la Póliza.

8. **Avisos**

En caso de un siniestro a raíz del cual se produzca una reclamación o de la cancelación de la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52F que contiene la Póliza primaria, el Asegurado dará aviso a los Aseguradores en la dirección indicada en el párrafo 6 de la Póliza tan pronto como sea razonablemente posible.

9. **Reclamaciones falsas o fraudulentas**

Si el Asegurado hace una reclamación, sabiendo que es falsa o fraudulenta con respecto a la cantidad o a otro aspecto, esta Póliza será nula y todas las reclamaciones en virtud de la misma caducarán.

10. **Ley y jurisdicción**

En caso de controversia respecto a esta Póliza la misma estará sujeta a la ley y la jurisdicción aplicables en virtud de la Póliza primaria.

Adjunto 4

MODELOS DE PRIMAS

Modelo con 51% de participación

Hipótesis sin pérdidas con 51% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	454 675 000	977 571 250	1 576 581 825	2 260 656 857
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000	1 968 000 000	2 066 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	51%	51%	51%	51%	51%
Derecho por pasajero	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Prima total	433 500 000	455 175 000	477 870 000	501 840 000	526 830 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de Inversiones	21 675 000	68 226 250	121 650 625	182 750 183	252 407 196
Pérdidas pagadas	-	-	-	-	-
	454 675 000	977 571 250	1 576 581 825	2 260 656 857	3 039 373 740

Pérdida en el año 5 después de años inobjetables con 51% de participación

	Año 1	año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	454 675 000	977 571 250	1 576 581 825	2 260 656 857
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000	1 968 000 000	2 066 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	51%	51%	51%	51%	51%
Derecho por pasajero	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Prima total	433 500 000	455 175 000	477 870 000	501 840 000	526 830 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de Inversiones	21 675 000	68 226 250	121 650 625	182 750 183	252 407 196
Pérdidas pagadas	-	-	-	-	1 500 000 000
	454 675 000	977 571 250	1 576 581 825	2 260 656 857	1 539 373 740

Pérdidas en los años 2, 3 y 4 con 51% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	año 5
Saldo de apertura	0	454 675 000	284 837 500	178 336 200	129 455 919
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 600 000 000	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	51%	51%	51%	51%	51%
Derecho por pasajero	0,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Prima total	433 500 000	1 224 000 000	1 300 500 000	1 365 525 000	1 433 610 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de Inversiones	21 675 000	106 667 500	93 508 750	86 109 870	84 626 092
Pérdidas pagadas	-	1 500 000 000	1 500 000 000	1 500 000 000	-
	454 675 000	284 837 500	178 336 200	129 455 919	1 647 171 709

Aumento de pasajeros de 5% por año.

MODELOS DE PRIMAS
Modelo con 95% de participación

Hipótesis sin pérdidas con 95% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	847 375 000	1 821 876 250	2 938 211 325	4 213 057 307
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000	1 968 000 000	2 066 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	95%	95%	95%	95%	95%
Derecho por pasajero	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Prima total	807 500 000	847 875 000	890 150 000	934 800 000	981 350 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	40 375 000	127 131 250	226 695 125	340 561 133	470 373 231
Pérdidas pagadas					
	847 375 000	1 821 876 250	2 938 211 325	4 213 057 307	5 664 260 235

Pérdida en el año 5 después de años inobjetables con 95% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	847 375 000	1 821 876 250	2 938 211 325	4 213 057 307
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000	1 968 000 000	2 066 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	95%	95%	95%	95%	95%
Derecho de pasajero	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Prima total	807 500 000	847 875 000	890 150 000	934 800 000	981 350 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	40 375 000	127 131 250	226 695 125	340 561 133	470 373 231
Pérdidas pagadas					1 500 000 000
	847 375 000	1 821 876 250	2 938 211 325	4 213 057 307	4 164 260 235

Pérdidas en los años 2, 3 y 4 con 95% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	847 375 000	229 607 500	447 808 200	772 611 369
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 600 000 000	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	95%	95%	95%	95%	95%
Derecho de pasajero	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00
Prima total	807 500 000	760 000 000	1 615 000 000	1 695 750 000	1 760 300 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	40 375 000	122 737 500	103 710 750	129 568 320	166 276 137
Pérdidas pagadas		1 500 000 000	1 500 000 000	1 500 000 000	
	847 375 000	229 607 500	447 808 200	772 611 369	2 718 667 204

Aumento de pasajeros de 5% por año.

1. CUANTÍA DEL UMBRAL DE PÉRDIDAS PARA EL PLAN

Para los fines del párrafo 4.2 del Apéndice 1, la cuantía del umbral de pérdidas será:

- Si todos los Estados contratantes participan en el plan, la cuantía general del umbral de pérdidas es 100% de \$15 000 000 000 EUA.
- Para un Estado contratante al que le corresponde una cuota de la OACI de 3% (Estado A) la cuantía del umbral de pérdidas es de \$450 000 000 EUA.
- Si participan únicamente el 51% de los Estados contratantes, la cuantía del umbral de pérdidas para el plan es el 51% de \$15 000 000 000 EUA = \$7 650 000 000 EUA.
- La cuantía del umbral de pérdidas del Estado A permanece constante en 3% de \$15 000 000 000 EUA = \$450 000 000 EUA.

2. PORCENTAJE DE LAS RECLAMACIONES

Basándose en el límite del plan de \$1 500 000 000 EUA por siniestro, por aeronave, y si todos los Estados contratantes participan en el plan, el Estado A tiene una exposición de riesgo de pérdida máxima de \$45 000 000 EUA por siniestro, por aeronave, por Asegurado.

Si únicamente el 51% de los Estados contratantes participan en el plan, el límite del plan seguirá siendo el total de \$1 500 000 000 EUA y el porcentaje de participación de los Estados contratantes que participen constituyendo el 51% se redondea a 100% multiplicando por un factor de 1,9608.

En este caso, la parte potencial que le corresponde al Estado A en una pérdida de \$1 500 000 000 EUA será $3\% \times 1,9608 = 5,8824\%$. $\$1\,500\,000\,000\text{ EUA} \times 5,8824\% = \$88\,236\,000\text{ EUA}$.

ADJUNTO 5**RESUMEN DE PÉRDIDAS AVN 52****1. RESUMEN DE PÉRDIDAS AVN 52**

En el resumen adjunto se ofrecen detalles de todas las pérdidas AVN 52 liquidadas por el mercado de seguro aeronáutico primario desde 1977; las cantidades indicadas corresponden principalmente a pasajeros, pero incluyen algunas liquidaciones para terceros.

Antes del 11 de septiembre, la pérdida AVN 52 respecto a terceros más elevada durante los 25 años anteriores fue la pérdida de Pan Am en Lockerbie en 1988, que ascendió a \$ 36 165 881 EUA en liquidaciones.

El mercado de seguro aeronáutico ha establecido las reservas técnicas para las cuatro pérdidas del 11 de septiembre en \$3 830 000 000 EUA. El elemento de terceros de estas reservas es superior a \$3 500 000 000 EUA, casi 100 veces más que la cantidad correspondiente de Lockerbie.

El mercado de seguro aeronáutico ha liquidado 31 pérdidas AVN 52 en el curso de los 25 años anteriores a los acontecimientos del 11 de septiembre, por un total de \$850 000 000 EUA correspondientes a liquidaciones para pasajeros y terceros.

De esta cantidad, aproximadamente \$676 000 000 EUA corresponden a dos pérdidas: la del B747 de Korean Airlines de 1983, de \$154 000 000 EUA, y la pérdida de Pan Am en Lockerbie en 1988, de \$522 000 000 EUA. Las liquidaciones combinadas correspondientes a pasajeros de estas dos pérdidas es de aproximadamente \$636 000 000 EUA.

Ninguna de las otras 29 pérdidas registradas durante el período mencionado han excedido de \$38 000 000 EUA, incluyendo las liquidaciones para pasajeros.

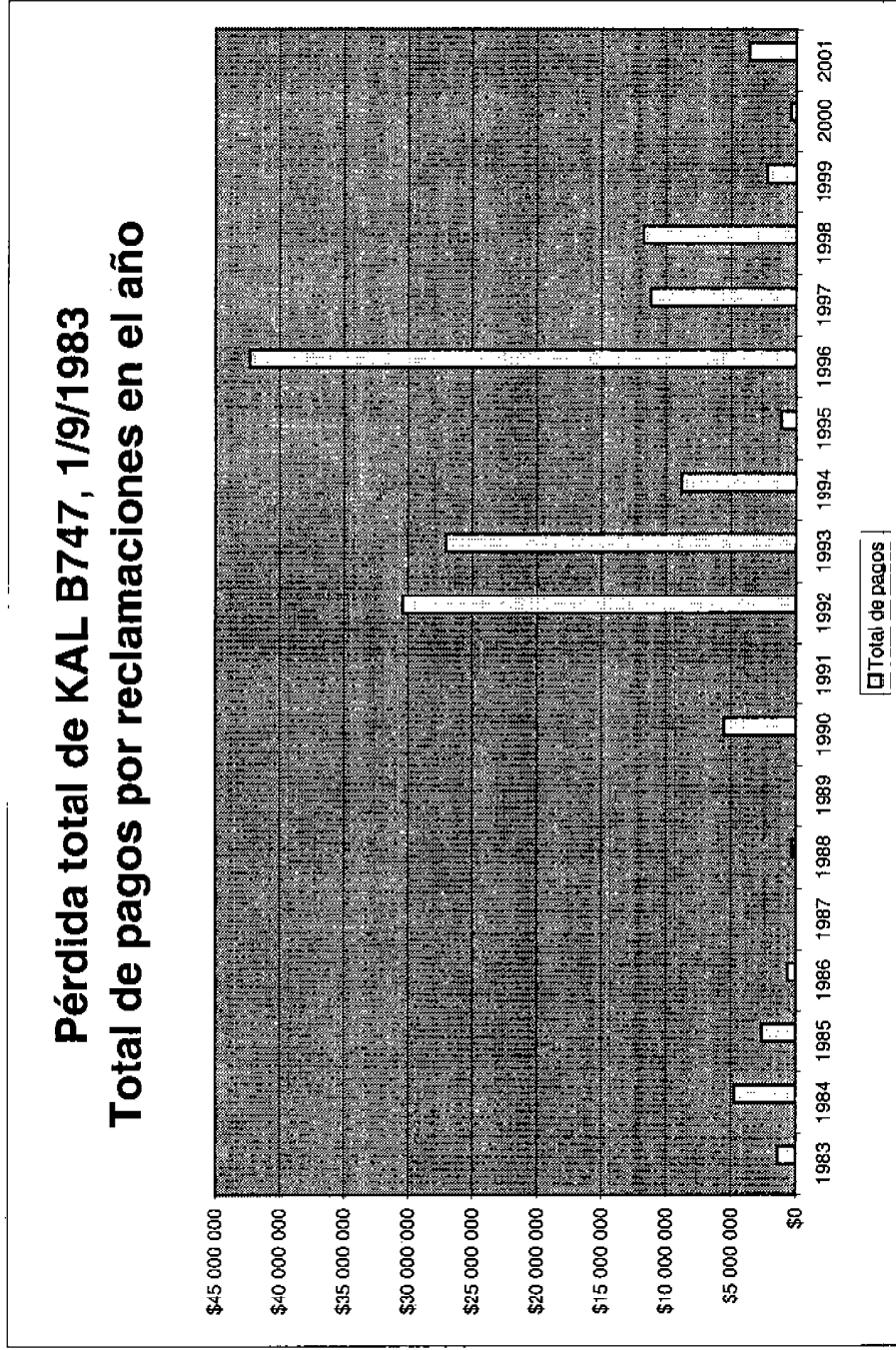
2. ESTADÍSTICAS DE PÉRDIDAS PARA EL AÑO 2001

Las pérdidas generales aeronáuticas de casco y responsabilidad civil correspondientes a 2001 se calculan en \$5 140 000 000 EUA, en comparación con \$1 950 000 000 EUA para 2000.

Las pérdidas aeronáuticas generales de casco por guerra para 2001 se calculan en \$539 000 000 EUA, en comparación con \$5 000 000 EUA para 2000.

Accidente de KAL en la Isla Sakhalin
Fecha del siniestro: 1/9/1983

<u>Año de pago</u>	<u>Total de pagos</u>
1983	\$1 367 168
1984	\$4 717 402
1985	\$2 617 004
1986	\$602 739
1987	
1988	\$300 000
1989	
1990	\$5 514 615
1991	
1992	\$30 418 000
1993	\$27 053 880
1994	\$8 807 001
1995	\$1 125 000
1996	\$42 343 230
1997	\$11 176 621
1998	\$11 756 276
1999	\$2 215 978
2000	\$402 521
2001	\$3 631 495
	\$154 048 931



**Pérdidas correspondientes a responsabilidad civil
de las líneas áreas por riesgo de guerra**

Fecha del siniestro	Explotador	Fabricante	Tipo de aeronave	Matricula	Reservas técnicas (\$EUA)	Tipo de pérdida
04 Dic 1977	Malaysian Airlines System	Boeing	737	9M-MBD	4 102 000	Total
20 Abr 1978	Korean Air	Boeing	707	HL7429	871 000	Total
01 Sep 1983	Korean Air	Boeing	747	HL7442	154 048 931	Total
10 Mar 1984	UTA	Boeing (Douglas)	DC-8	F-BOLL	1 233 000	Total
04 Dic 1984	Kuwait Airways	Airbus Industrie	A310	9K-AHC	2 750 000	Parcial
12 Jun 1985	Royal Jordanian Airlines	Boeing	727-200	JY-AFW	300 000	Total
23 Jun 1985	Air India	Boeing	747	VJ-EFO	23 985 539	Total
23 Nov 1985	Egyptair	Boeing	737	SU-AYH	2 600 000	Total
02 Abr 1986	Trans World Airlines	Boeing	727	N54340	6 964 000	Parcial
03 May 1986	Air Lanka	Lockheed	L-1011 TriStar	4R-ULD	1 569 881	Total
05 Sep 1986	Pan American World Airways	Boeing	747	N856PA	13 178 000	Parcial considerable
26 Oct 1986	Thai Airways International	Airbus Industrie	A300	HS-TAE	5 500 000	Parcial
25 Dic 1986	Iraqi Airways	Boeing	737-200	YI-AGJ	3 788 963	Total
29 Nov 1987	Korean air	Boeing	707	HL7406	9 786 085	Total

Fecha del siniestro	Explotador	Fabricante	Tipo de aeronave	Matrícula	Reservas técnicas (\$EUA)	Tipo de pérdida
08 Dic 1987	Pacific Southwest Airlines	British Aerospace (HS)	BAe 146	N350PS	37 920 552	Total
03 Jul 1988	Iran Air	Airbus Industrie	A300B2	EP-IBU	1 712 077	Total
21 Dic 1988	Pan American World Airways	Boeing	747-100	N739PA	520 206 600	Total
28 Jun 1989	Somali Airlines	Fokker	F.27	60-SAZ	1 500 000	Total
19 Sep 1989	UTA	Boeing (Douglas)	DC-10	N54629	17 281 951	Total
27 Nov 1989	Avianca	Boeing	727	HK-1803	6 600 000	Total
11 May 1990	Phillippine Airlines	Boeing	737-300	EI-BZG	399 431	Total
02 Ago 1990	British Airways	Boeing	747	G-AWND	13 066 387	Total
02 Ago 1990	Kuwait Airways	(various)	(various)	VARIOUS	284 132	Total
02 Oct 1990	China Southern Airlines	Boeing	757	B-2812	3 164 859	Total
18 Feb 1991	ACES	De Havilland	DHC-6 Twin Otter 300	HK-2758X	2 565 000	Total
27 Nov 1992	LAV - Aeropostal	Boeing (Douglas)	DC-9-30	YV-37C	100 000	Parcial
04 Jul 1993	Royal Swazi Airways	Fokker	F.28	3D-ALN	6 417	Parcial
11 Dic 1994	Phillippine Airlines	Boeing	747-200B	EI-BWF	413 539	Parcial
27 Dic 1994	Air France	Airbus Industrie	A300B2	F-GBEC	2 007 200	Parcial
23 Nov 1996	Ethiopian Airlines	Boeing	767-200ER	ET-AIZ	12 065 469	Total
24 Jul 2001	SriLankan Airlines	(various)	(various)		1 000 000	
11 Sep 2001	American Airlines	Boeing	767-200	N334AA	1 540 000 000	Total

Fecha del siniestro	Explotador	Fabricante	Tipo de aeronave	Matrícula	Reservas técnicas (\$EUA)	Tipo de pérdida
11 Sep 2001	United Airlines	Boeing	767-200	N612UA	1 540 000 000	Total
11 Sep 2001	American Airlines	Boeing	757-200	N644AA	600 000 000	Total
11 Sep 2001	United Airlines	Boeing	757-200	N591UA	150 000 000	Total

Resumen de pérdidas AVN 52

(Véase Adjunto 5 del Apéndice 1.)

ADJUNTO 6**AVN 48B 1.10.96****CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE GUERRA, APODERAMIENTO ILÍCITO
Y OTROS RIESGOS (AVIACIÓN)**

Esta Póliza no cubre las reclamaciones causadas por:

- a) Guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades (sea por guerra declarada o no), guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, ley marcial, poder militar o usurpado o tentativas de usurpación del poder.
- b) Un estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante.
- c) Huelgas, tumultos, conmociones civiles o disturbios laborales.
- d) Un acto de una o más personas, sean o no agentes de un poder soberano, con fines políticos o terroristas e independientemente que la pérdida o daño resultante del mismo sea accidental o intencional.
- e) Un acto malicioso o un acto de sabotaje.
- f) Confiscación, nacionalización, secuestro, restricción, detención, apropiación, requisa para obtener la propiedad o el uso, por o bajo las ordenes de un gobierno (civil, militar o de facto) o una autoridad pública o local.
- g) Apoderamiento ilícito o cualquier apoderamiento ilícito o ejercicio indebido del control de la Aeronave o la tripulación en vuelo (incluyendo toda tentativa de apoderamiento o control) por cualquier persona o personas a bordo de la Aeronave actuando sin el consentimiento del Asegurado.

Además, esta Póliza no cubre las reclamaciones presentadas mientras la Aeronave esté fuera del control del Asegurado debido a cualquiera de los riesgos antes mencionados. Se considerará que la Aeronave ha sido devuelta al control del Asegurado cuando se produzca la devolución sin incidentes de la Aeronave al Asegurado en un aeródromo no excluido de los límites geográficos de esta Póliza y totalmente apropiado para las operaciones de la Aeronave (dicha devolución sin incidentes deberá ser de modo que la Aeronave esté estacionada con los motores detenidos y sin que medie coacción).

AVN 52D 12.12.01

**SUPLEMENTO DE COBERTURA ADICIONAL
(RESPONSABILIDADES AERONÁUTICAS)**

1. CONSIDERANDO que la Póliza de la que este Suplemento forma parte incluye la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Cláusula AVN 48B), A CAMBIO DE una Prima adicional de, por el presente queda entendido y convenido que con efecto a partir del, todos los apartados salvo de la Cláusula AVN 48B que forman parte de esta Póliza quedan suprimidos CON SUJECCIÓN A todos los términos y condiciones de este Suplemento.
2. LA EXCLUSIÓN es aplicable únicamente a toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B.

La cobertura no incluirá la responsabilidad civil por daños a ninguna forma de bienes sobre el suelo situados fuera del Canadá y de los Estados Unidos de América, a menos que sea causado o resulte del uso de la aeronave.

3. **LÍMITES DE RESPONSABILIDAD**

El límite de responsabilidad de los Aseguradores con respecto a la cobertura que provee este Suplemento será de \$50 000 000 EUA o el límite aplicable de la Póliza, de ellos el menor, por siniestro y en el total anual (el “sublímite”). Este sublímite se aplicará dentro del límite total de la Póliza y no además del mismo.

En la medida en que se provea cobertura adicional a un Asegurado en virtud de la Póliza, este sublímite no se aplicará a la responsabilidad civil de dicho Asegurado:

- a) respecto a los pasajeros (y su equipaje y efectos personales) de un explotador de aeronaves al que la Póliza provee cobertura por la responsabilidad civil respecto a sus pasajeros resultante de su explotación de la aeronave;
 - b) respecto a la carga y el correo mientras estén a bordo de la aeronave de un explotador de aeronaves al que la Póliza provee cobertura por la responsabilidad civil respecto a dicha carga y correo resultante de su explotación de la aeronave.
4. **RECISIÓN AUTOMÁTICA**

En la medida prevista seguidamente, la cobertura adicional de este Suplemento quedará **RESCINDIDA AUTOMÁTICAMENTE** en las siguientes circunstancias:

- i) **Toda la cobertura**
– al desencadenarse la guerra (sea que haya una declaración de guerra o no) entre cualquiera de dos o más de los siguientes Estados: Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido, República Popular de China;

- ii) **Toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B**
 - al producirse el estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante en cualquier lugar o momento en que ese estallido pueda ocurrir e independientemente de que la Aeronave asegurada pueda estar afectada;
- iii) **Toda la cobertura con respecto a una de las Aeronaves aseguradas requisadas para obtener su propiedad o uso**
 - al producirse esa requisita.

CON LA CONDICIÓN DE QUE si la Aeronave asegurada está en el aire cuando se produce i), ii) o iii), la cobertura que provee este Suplemento (a menos que haya sido cancelada, rescindida o suspendida) continuará con respecto a esa Aeronave hasta que complete su primer aterrizaje siguiente y hayan desembarcado todos los pasajeros.

5. REVISIÓN Y CANCELACIÓN

- a) **Revisión de la prima o de los límites geográficos, o de ambos (7 días)**

Los Aseguradores podrán dar aviso para revisar la prima o los límites geográficos, o ambos; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- b) **Cancelación limitada (48 horas)**

Después de un estallido hostil como el especificado antes en 4 ii), los Aseguradores podrán dar aviso de la cancelación de una o más partes de la cobertura proporcionada en el párrafo 1 de este Suplemento con referencia a uno o varios de los apartados c), d), e), f) y g) de la Cláusula AVN 48B; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de 48 horas contadas a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- c) **Cancelación (7 días)**

La cobertura proporcionada por este Suplemento puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso que tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé dicho aviso.
- d) **Avisos**

Todos los avisos mencionados en el presente se darán por escrito.

AVN 52E 12.12.01

**SUPLEMENTO DE COBERTURA ADICIONAL
(RESPONSABILIDADES AERONÁUTICAS)**

1. CONSIDERANDO que la Póliza de la que este Suplemento forma parte incluye la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Cláusula AVN 48B), A CAMBIO DE una Prima adicional de, por el presente queda entendido y convenido que con efecto a partir del, todos los apartados salvo de la Cláusula AVN 48B que forman parte de esta Póliza quedan suprimidos CON SUJECIÓN A todos los términos y condiciones de este Suplemento.

2. LA EXCLUSIÓN es aplicable únicamente a toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B.

La cobertura no incluirá la responsabilidad civil por daños a ninguna forma de bienes sobre el suelo situados fuera del Canadá y de los Estados Unidos de América, a menos que sea causado o resulte del uso de la aeronave.

3. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

El límite de responsabilidad de los Aseguradores con respecto a la cobertura que provee este Suplemento será de o el límite aplicable de la Póliza, de ellos el menor, por siniestro y en el total anual (el "sublímite"). Este sublímite se aplicará dentro del límite total de la Póliza y no además del mismo.

En la medida en que se provea cobertura adicional a un Asegurado en virtud de la Póliza, este sublímite no se aplicará a la responsabilidad civil de dicho Asegurado:

- a) respecto a los pasajeros (y su equipaje y efectos personales) de un explotador de aeronaves al que la Póliza provee cobertura por la responsabilidad civil respecto a sus pasajeros resultantes de su explotación de la aeronave;
- b) respecto a la carga y el correo mientras estén a bordo de la aeronave de un explotador de aeronaves al que la Póliza provee cobertura por la responsabilidad civil respecto a dicha carga y correo resultante de su explotación de la aeronave.

4. RECISIÓN AUTOMÁTICA

En la medida prevista seguidamente, la cobertura adicional de este Suplemento quedará RESCINDIDA AUTOMÁTICAMENTE en las siguientes circunstancias:

- i) **Toda la cobertura**
– al desencadenarse la guerra (sea que haya una declaración de guerra o no) entre cualquiera de dos o más de los siguientes Estados: Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido, República Popular de China;

- ii) **Toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B**
 - al producirse el estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante en cualquier lugar o momento en que ese estallido pueda ocurrir e independientemente de que la Aeronave asegurada pueda estar afectada;
- iii) **Toda la cobertura con respecto a una de las Aeronaves aseguradas requisadas para obtener su propiedad o uso**
 - al producirse esa requisita.

CON LA CONDICIÓN DE QUE si la Aeronave asegurada está en el aire cuando se produce i), ii) o iii), la cobertura que provee este Suplemento (a menos que haya sido cancelada, rescindida o suspendida) continuará con respecto a esa Aeronave hasta que complete su primer aterrizaje siguiente y hayan desembarcado todos los pasajeros.

5. REVISIÓN Y CANCELACIÓN

- a) **Revisión de la prima o de los límites geográficos, o de ambos (7 días)**

Los Aseguradores podrán dar aviso para revisar la prima o los límites geográficos, o ambos; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- b) **Cancelación limitada (48 horas)**

Después de un estallido hostil como el especificado antes en 4 ii), los Aseguradores podrán dar aviso de la cancelación de una o más partes de la cobertura proporcionada en el párrafo 1 de este Suplemento con referencia a uno o varios de los apartados c), d), e), f) y g) de la Cláusula AVN 48B; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de 48 horas contadas a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- c) **Cancelación (7 días)**

La cobertura proporcionada por este Suplemento puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso que tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé dicho aviso.
- d) **Avisos**

Todos los avisos mencionados en el presente se darán por escrito.

AVN 52F 17.10.01**(aplicable a la cobertura proporcionada a los proveedores de servicios)****SUPLEMENTO DE COBERTURA ADICIONAL
(RESPONSABILIDADES AERONÁUTICAS)**

1. CONSIDERANDO que la Póliza de la que este Suplemento forma parte incluye la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Cláusula AVN 48B), A CAMBIO DE una Prima adicional de, por el presente queda entendido y convenido que con efecto a partir del, todos los apartados salvo de la Cláusula AVN 48B que forman parte de esta Póliza quedan suprimidos CON SUJECIÓN A todos los términos y condiciones de este Suplemento.

2. LA EXCLUSIÓN es aplicable únicamente a toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B.

La cobertura no incluirá la responsabilidad civil por daños a ninguna forma de bienes sobre el suelo situados fuera del Canadá y de los Estados Unidos de América, a menos que sea causado o resulte del uso de la aeronave.

3. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

El límite de responsabilidad de los Aseguradores con respecto a la cobertura que provee este Suplemento será un sublímite de \$50 000 000 EUA o el límite aplicable de la Póliza, de ellos el menor, por siniestro y en el total anual. Este sublímite se aplicará dentro del límite total de la Póliza y no además del mismo.

4. RESCISIÓN AUTOMÁTICA

En la medida prevista seguidamente, la cobertura adicional de este Suplemento quedará RESCINDIDA AUTOMÁTICAMENTE en las siguientes circunstancias:

- i) **Toda la cobertura**
– al desencadenarse la guerra (sea que haya una declaración de guerra o no) entre cualquiera de dos o más de los siguientes Estados: Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido, República Popular de China;
- ii) **Toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B**
– al producirse el estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante en cualquier lugar o momento en que ese estallido pueda ocurrir e independientemente de que la Aeronave asegurada pueda estar afectada;
- iii) **Toda la cobertura con respecto a una de las Aeronaves aseguradas requisadas para obtener su propiedad o uso**
– al producirse esa requisita.

CON LA CONDICIÓN DE QUE si la Aeronave asegurada está en el aire cuando se produce i), ii) o iii), la cobertura que provee este Suplemento (a menos que haya sido cancelada, rescindida o suspendida) continuará con respecto a esa Aeronave hasta que complete su primer aterrizaje siguiente y hayan desembarcado todos los pasajeros.

5. REVISIÓN Y CANCELACIÓN

- a) **Revisión de la prima o de los límites geográficos, o de ambos (7 días)**
Los Aseguradores podrán dar aviso para revisar la prima o los límites geográficos, o ambos; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- b) **Cancelación limitada (48 horas)**
Después de un estallido hostil como el especificado antes en 4 ii), los Aseguradores podrán dar aviso de la cancelación de una o más partes de la cobertura proporcionada en el párrafo 1 de este Suplemento con referencia a uno o varios de los apartados c), d), e), f) y g) de la Cláusula AVN 48B; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de 48 horas contadas a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- c) **Cancelación (7 días)**
La cobertura proporcionada por este Suplemento puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso que tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé dicho aviso.
- d) **Avisos**
Todos los avisos mencionados en el presente se darán por escrito.

AVN 52G 17.10.01

(aplicable a la cobertura proporcionada a los proveedores de servicios)

**SUPLEMENTO DE COBERTURA ADICIONAL
(RESPONSABILIDADES AERONÁUTICAS)**

1. CONSIDERANDO que la Póliza de la que este Suplemento forma parte incluye la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Cláusula AVN 48B), A CAMBIO DE una Prima adicional de, por el presente queda entendido y convenido que con efecto a partir del, todos los apartados salvo de la Cláusula AVN 48B que forman parte de esta Póliza quedan suprimidos CON SUJECIÓN A todos los términos y condiciones de este Suplemento.

2. LA EXCLUSIÓN es aplicable únicamente a toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B.

La cobertura no incluirá la responsabilidad civil por daños a ninguna forma de bienes sobre el suelo situados fuera del Canadá y de los Estados Unidos de América, a menos que sea causado o resulte del uso de la aeronave.

3. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

El límite de responsabilidad de los Aseguradores con respecto a la cobertura que provee este Suplemento será de un sublímite de o el límite aplicable de la Póliza, de ellos el menor, por siniestro y en el total anual. Este sublímite se aplicará dentro del límite total de la Póliza y no además del mismo.

4. RECISIÓN AUTOMÁTICA

En la medida prevista seguidamente, la cobertura adicional de este Suplemento quedará RESCINDIDA AUTOMÁTICAMENTE en las siguientes circunstancias:

i) **Toda la cobertura**

– al desencadenarse la guerra (sea que haya una declaración de guerra o no) entre cualquiera de dos o más de los siguientes Estados: Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido, República Popular de China;

ii) **Toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B**

– al producirse el estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante en cualquier lugar o momento en que ese estallido pueda ocurrir e independientemente de que la Aeronave asegurada pueda estar afectada;

iii) **Toda la cobertura con respecto a una de las Aeronaves aseguradas requisadas para obtener su propiedad o uso**

– al producirse esa requisita.

CON LA CONDICIÓN DE QUE si la Aeronave asegurada está en el aire cuando se produce i), ii) o iii), la cobertura que provee este Suplemento (a menos que haya sido cancelada, rescindida o suspendida) continuará con respecto a esa Aeronave hasta que complete su primer aterrizaje siguiente y hayan desembarcado todos los pasajeros.

5. **REVISIÓN Y CANCELACIÓN**

- a) **Revisión de la prima o de los límites geográficos, o de ambos (7 días)**
Los Aseguradores podrán dar aviso para revisar la prima o los límites geográficos, o ambos; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
 - b) **Cancelación limitada (48 horas)**
Después de un estallido hostil como el especificado antes en 4 ii), los Aseguradores podrán dar aviso de la cancelación de una o más partes de la cobertura proporcionada en el párrafo 1 de este Suplemento con referencia a uno o varios de los apartados c), d), e), f) y g) de la Cláusula AVN 48B; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de 48 horas contadas a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
 - c) **Cancelación (7 días)**
La cobertura proporcionada por este Suplemento puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso que tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé dicho aviso.
 - d) **Avisos**
Todos los avisos mencionados en el presente se darán por escrito.
-

APÉNDICE 2**LISTA DE PARTICIPANTES****ESTADOS MIEMBROS**

Alemania	R. Müenz C. Henrichs
Arabia Saudita	S. Al-Ghamdi
Australia	S. Clegg
Brasil	A. Pereira C.B. Rodrigues R.M. Barreda M.A. Castro A.C. Romera F. de Asis Leme Franco D.M. Silva
Canadá	R. Dean (AHAC) E. Macnab M. Skrobica
Egipto	M. El Bagoury F.A.A. Ghoneimy F. Aly N. El Koussy S. El Maghloub M. El Serafi
Estados Unidos	J. Rodgers P. Bloch
Francia	P. Gabelle V. Jost A. Veillard
India	A.P. Singh
Japón	T. Kawanishi M. Ogiso T. Okawara
México	R. Rodríguez Garduno H. Vázquez G. Delgado S. Retana

ESTADOS MIEMBROS

Reino Unido	P. Smith
Singapur	S.H. Tan L. Tan
Sudáfrica	J. Morrison V. Naidoo P.D. Moeti

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES OBSERVADORAS

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)	L. Clark H. Goldberg
Comisión Europea (CE)	F. Morgan
Comité de corredores del mercado de Londres – Sección de aviación	J. Palmer-Brown K. Coombes
Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)	J. Wool C. Brandes
Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)	R. Heitmeyer S. Hub
Unión Internacional de Aseguradores Aeronáuticos (UIAA)	D. Gasson P.L. Butler

ESTADOS OBSERVADORES

China	T.F. Zhao J. Yuan
Delegación de la República Checa	O. Gorgol
España	L. Adrover
Federación de Rusia	I.M. Lysenko
Finlandia	M. Tupamaki
Senegal	B. Gueye

APÉNDICE 3**ORDEN DEL DÍA DE LA REUNIÓN**

Cuestión 1 del orden del día: Examen de las medidas tomadas en respuesta a la cancelación y reducción de la cobertura de seguros por riesgo de guerra

Se invitará al grupo especial a que evalúe y examine las medidas tomadas por los Estados y la industria en relación con este tema después de la reunión SGWI/1.

Cuestión 2 del orden del día: Posibles mecanismos relacionados con las medidas de los gobiernos y de la industria

Se invitará al grupo especial a que analice las propuestas de las medidas que han de tomar los gobiernos (a mediano y largo plazo) y sus repercusiones.

Cuestión 3 del orden del día: Preparación de recomendaciones para someterlas a la consideración del Consejo de la OACI

Cuestión 4 del orden del día: Otros asuntos

APÉNDICE 4

LISTA DE DOCUMENTOS

NOTAS DE ESTUDIO:

WP Núm.	Cuestión del orden del día	Asunto	Presentada por
1	-	Orden del día provisional	Secretaría
2	2	Responsabilidad civil aeronáutica respecto a terceros por cobertura de guerra, apoderamiento ilícito, terrorismo, etc.	LMBC juntamente con ACI, IATA y ICCAIA
3	2	Medidas de largo plazo	Alemania
4	2	Observaciones y propuestas	IATA y ICCAIA
5	2	Comentarios del Brasil sobre responsabilidad civil aeronáutica respecto a terceros por cobertura de guerra, apoderamiento ilícito, terrorismo, etc.	Brasil
6	2	Recomendación de procedimiento conjunto del SGWI al Consejo de la OACI: relativa a la reforma de la responsabilidad civil	Alemania, Finlandia y IATA y ICCAIA
7	3	Propuesta de plan para cobertura aeronáutica respecto a terceros por riesgo de guerra	Presidente, vicepresidenta y Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN:

IP Núm.	Cuestión del orden del día	Asunto	Presentada por
1	2	Seguro aeronáutico mutuo por riesgo de guerra y responsabilidad civil	Reino Unido
2	1	Seguro aeronáutico anterior y posterior al 11 de septiembre de 2001	UIAA
3	2	Requisito de seguro por riesgo de guerra	Finlandia
4 (revisada)	1	Datos de los miembros respecto a las medidas nacionales relativas al seguro por riesgo de guerra	IATA

ÍNDICE

ATRIBUCIONES

INTRODUCCIÓN

	Página
Lugar y fecha de celebración	i-1
Discurso de apertura	i-1
Participantes	i-2
Orden del día	i-2
Mesa	i-2
Idiomas y documentación	i-2

RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES	i-3
--	------------

INFORME SOBRE EL ORDEN DEL DÍA

Cuestión 1 del orden del día:	Examen de las medidas tomadas en respuesta a la cancelación y reducción de la cobertura de seguros por riesgo de guerra	1-1
Cuestión 2 del orden del día:	Posibles mecanismos relacionados con las medidas de los gobiernos y de la industria	2-1
Cuestión 3 del orden del día:	Preparación de recomendaciones para someterlas a la consideración del Consejo de la OACI	3-1
Cuestión 4 del orden del día:	Otros asuntos	4-1
Apéndice 1:	Propuesta del SGWI para un mecanismo internacional de seguro	A1-1
	Adjunto 1: Sinopsis de la cobertura de seguro en el marco del mecanismo	A1-4
	Adjunto 2: Ejemplo de póliza — Explotadores de aeronaves	A1-9
	Adjunto 3: Ejemplo de póliza — Cobertura de proveedores de servicios	A1-14
	Adjunto 4: Modelos de primas	A1-18
	Adjunto 5: Resumen de pérdidas AVN 52	A1-21
	Adjunto 6: Cláusulas AVN 48B, 52D, 52F y 52G	A1-26
Apéndice 2:	Lista de participantes	
Apéndice 3:	Orden del día de la reunión	
Apéndice 4:	Lista de documentos	

ATRIBUCIONES

1. El 22 de octubre de 2001, el Consejo (164/1) decidió establecer el Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra. Las atribuciones del grupo especial, aprobadas por el Consejo teniendo en cuenta el texto del párrafo 3.2 de la nota C-WP/11705, serán las siguientes:

- 1) examinar el problema del seguro aeronáutico por riesgo de guerra teniendo en cuenta la situación actual; y
- 2) formular recomendaciones para crear mecanismos coordinados y apropiados de asistencia a los explotadores de líneas aéreas y otras partes afectadas respecto al seguro aeronáutico por riesgo de guerra, que se aplicarían cuando fuese necesario en la medida en que los mercados de seguros no pudiesen proporcionar protección suficiente.

2. Para llevar a cabo su labor, el grupo especial debería tomar en consideración lo siguiente:

- a) la Resolución A33-20 de la Asamblea;
- b) las comunicaciones EC 2/6-01/94, EC 2/6-01/101 y LE 4/64-01/128 de fechas 21 de septiembre, 25 de octubre y 14 de diciembre de 2001, respectivamente;
- c) los demás documentos pertinentes; y
- d) las medidas tomadas por los Estados y el sector de la aviación en relación con este asunto.

INFORME DE LA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL SOBRE SEGURO AERONÁUTICO POR RIESGO DE GUERRA (SGWI/2)

1. Lugar y fecha de celebración

1.1 La Segunda reunión del grupo especial se celebró en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, del 28 al 30 de enero de 2002.

2. Discurso de apertura

2.1 El **Presidente del Consejo, Dr. Assad Kotaite**, inauguró la reunión dando una cálida bienvenida a las delegaciones y los observadores que asistieron.

2.2 El Dr. Kotaite se refirió a la primera reunión del grupo especial, en la que se había logrado un amplio grado de consenso sobre cuestiones muy importantes, principalmente la necesidad de establecer un mecanismo internacional apropiado mediante el cual el sector del seguro aeronáutico proveería cobertura de seguro por riesgo de guerra con respaldo multilateral de los gobiernos durante los primeros años.

2.3 Refiriéndose a los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre, el Presidente recordó que, a raíz del aviso de siete días para la cancelación de la cobertura de seguros por riesgo de guerra que habían dado los aseguradores a las líneas aéreas y a otras partes interesadas, con efecto el 24 de septiembre de 2001, se habían enviado dos comunicaciones a los Estados de fecha 21 de septiembre y 25 de octubre de 2001, respectivamente, exhortando a todos los Estados contratantes a cubrir los riesgos que habían quedado sin cobertura hasta que se estabilizaran los mercados de seguros. Como lo había recomendado el grupo, y en consideración al progreso realizado, el Presidente había firmado otra comunicación de fecha 14 de diciembre de 2001, exhortando a todos los Estados contratantes a extender o proveer esa cobertura, según el caso, hasta que se estableciera un mecanismo internacional, contribuyendo así a la estabilización de los mercados de seguros. El Presidente destacó que la OACI y la IATA estaban coordinando sus actividades respecto a esta cuestión y expresó su agradecimiento a todos los Estados que habían respondido positivamente a su llamamiento.

2.4 El Presidente observó que la industria y otras partes interesadas habían preparado una propuesta concreta que constituía una base excelente para un buen resultado si se fundamentaba debidamente. Con respecto a esto, recordó que el Consejo de la OACI examinaría el informe y las recomendaciones del grupo a principios de marzo de 2002, durante su 165º período de sesiones y que, entre tanto, se informaría debidamente a la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, que habría de celebrar la OACI los días 19 y 20 de febrero de 2002, sobre los resultados de la labor del grupo.

2.5 Finalmente, alentó a los miembros del grupo a que aprovecharan el valioso tiempo de que dispondrían durante la reunión para elaborar una propuesta y recomendaciones claras, a fin de crear un buen plan que llenara el vacío actual y futuro en la cobertura de seguro respecto a terceros por riesgo de guerra, manteniendo al mismo tiempo un equilibrio equitativo entre los diferentes intereses, y que podría establecerse de una forma relativamente rápida.

3. **Participantes**

3.1 Asistieron a la reunión 57 participantes: 39 delegados de 14 Estados contratantes, 18 observadores procedentes de seis Estados contratantes y seis organizaciones. Los nombres de los participantes figuran en el **Apéndice 2**.

4. **Orden del día**

4.1 El Director de asuntos jurídicos, Dr. Ludwig Weber, también dio la bienvenida a los participantes y presentó el orden del día provisional que figura en el **Apéndice 3**, que fue aprobado por la reunión.

5. **Mesa**

5.1 El Sr. Simon Clegg (Australia), elegido durante la primera reunión (SGWI/1), fue presidente del grupo especial y la Sra. Siew Huay Tan (Singapur) fue la vicepresidenta. El secretario de la reunión fue el Sr. Benoît Verhaegen, abogado; el secretario adjunto fue el Sr. Arie Jakob, abogado; y el secretario asistente fue el Sr. Toshiyuki Onuma, oficial subalterno de la Dirección de asuntos jurídicos.

6. **Idiomas y documentación**

6.1 Se prestaron servicios de traducción e interpretación en español, árabe, francés e inglés, a cargo de la Subdirección de idiomas y publicaciones dirigida por el Sr. Y. Beliaev. En el **Apéndice 4** figura una lista de la documentación preparada o proporcionada para la reunión.

RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES Y LAS MEDIDAS RESULTANTES

Los siguientes puntos constituyen las principales conclusiones y recomendaciones de la reunión:

1. El SGWI observó, basándose en el asesoramiento de los observadores del sector de seguros, que la cobertura de seguro por riesgo de guerra que podía obtenerse en el mercado comercial excedía en \$1 000 millones EUA los \$50 millones EUA de cobertura primaria. No obstante, este límite provenía de sólo dos fuentes y a primas que la industria aeronáutica consideraba demasiado caras e inabordables. Esta cobertura estaba en la principal, cancelable con un aviso de siete días:
 - a) reflejando el método por el cual los aseguradores privados revalúan su riesgo después de un siniestro importante y así protegen a sus inversores de capital; y
 - b) destacando la posibilidad de que futuros hechos terroristas puedan dar como resultado un retiro similar de la cobertura de seguro por riesgo de guerra.
2. La cobertura para proveedores de servicios (aeropuertos, servicios de escala, reabastecimiento del combustible, servicios de tránsito aéreo, etc.) era de hasta \$150 millones EUA únicamente y en condiciones similares. Los proveedores de servicios que desarrollan únicamente funciones de inspección de seguridad seguían sin poder obtener ninguna cobertura por riesgo de guerra. La renovación de muchos contratos de reaseguro en enero de 2002 no aumentó el límite básico de \$50 millones EUA. Por el contrario, los reaseguradores lo consolidaron imponiendo el mismo límite a los aseguradores. Esta situación probablemente no cambie considerablemente en el próximo año o año y medio.
3. Para el mediano plazo, el SGWI recomendó que la OACI facilitara un mecanismo internacional mediante el cual la cobertura de seguro por riesgo de guerra para la aviación debería proporcionarla una sociedad sin fines de lucro con respaldo multilateral de los gobiernos.
4. El único fin de la sociedad sería ofrecer una cobertura de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra de hasta \$15 000 millones EUA de excedente de \$50 millones EUA por asegurado. El límite del excedente aumentaría progresivamente a fin de poder volver al mercado normal.
5. La cobertura de seguro de esa sociedad podría obtenerla todo el sector de la aviación¹ (incluyendo las operaciones interiores e internacionales) así como también arrendadores de equipo, financieros y fabricantes de cualquiera de los Estados contratantes de la OACI que voluntariamente participe en el plan.
6. La cuantía de la capitalización inicial dependería del lugar en que esté la sociedad y de los requisitos de reglamentación de seguros de esa jurisdicción. Este capital se proveería por medio de arreglos de financiación efectuados por la industria de la aviación (por medio de sus organismos representativos) y no por los Estados participantes.
7. El plan comenzaría una vez que un número suficiente de Estados acuerden participar, y que la suma de los porcentajes de cuotas que pagan a la OACI ascienda por lo menos a 51%.

¹

Es decir, transportistas regulares, explotadores no regulares, transportistas de carga, aviación general y de negocios, aeropuertos, proveedores de servicios de escala, de reabastecimiento de combustible, de servicios ATC, de salvamento y extinción de incendios (RFFS), de inspección de seguridad y otros proveedores de servicios para la aviación.

8. Los Estados participantes ejercerían control por medio de los estatutos y la junta directiva de la sociedad; por ejemplo, en decisiones relativas a los límites primario y de excedente, préstamos tomados, reaseguros y otros métodos de reducir el riesgo para los Estados participantes, arreglos de reembolsos a los Estados, etc. La junta directiva incluiría representantes de los Estados participantes y de la OACI así como también de los sectores de la aviación y de los seguros que participen. A fin de asegurar una firme gobernancia de la sociedad, también habría varios directores independientes.

9. Deben cobrarse primas a cada parte asegurada a fin de constituir un fondo para atender a las reclamaciones en el marco de las pólizas. El objetivo es \$850 millones EUA de primas recaudadas el primer año. Normalmente, la sociedad atendería las reclamaciones que se le hagan mediante los fondos acumulados de las primas, reaseguros y posiblemente otros arreglos de financiación privada. Sólo se acudiría a los gobiernos participantes como último recurso. En caso de que realmente deba hacerse una petición de fondos, la sociedad rembolsaría a los Estados participantes con fondos provenientes de las futuras primas, aumentadas, cobradas. La duración normal del tiempo transcurrido entre una reclamación y su liquidación permitiría que las primas se acumulen, y reducir así la posibilidad de una petición de fondos a los gobiernos participantes.

10. Las contribuciones de los Estados participantes, en caso de que sean necesarias, se prorratearían basándose en los porcentajes de las cuotas² pagadas a la OACI. El tope colectivo para las contribuciones de los Estados participantes sería de \$15 000 millones EUA o una proporción de esa cantidad basándose en el porcentaje de participación. La responsabilidad civil de cada Estado en el marco del plan también tendría un límite máximo. La exposición de riesgo máxima de cada Estado sería igual al porcentaje de su cuota en la OACI aplicado a \$15 000 millones EUA sobre la base de una participación del 100%, y este porcentaje disminuiría en función de la participación³.

11. La participación de los Estados como garantes o “reaseguradores de último recurso” se efectuaría por medio de un acuerdo legal con la sociedad. La OACI ofrecería sus buenos oficios para facilitar la preparación y tramitación de la documentación necesaria para establecer el mecanismo y confirmar la participación de los Estados.

12. El compromiso inicial de cada Estado participante sería de tres años; los Estados podrían dar un aviso de retiro con 12 meses de antelación al final del segundo año. Cuando la totalidad de las reclamaciones a la sociedad alcance el tope colectivo, cualquiera de los Estados participantes podrá retirarse del plan avisando con 90 días de antelación.

13. Se realizaría un examen obligatorio del plan cinco años después de iniciado, para determinar si el plan debería continuar o cesar. Si las condiciones de los seguros cambian, las operaciones de la sociedad podrían cesar. Esto podría ocurrir si los Estados adoptaran un convenio internacional o un mecanismo que limitara la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra o si el mercado volviera a proporcionar cobertura completa a un costo razonable y con un aviso de cancelación razonable. En el caso de que la sociedad cesara en sus actividades, los Estados participantes y las líneas aéreas que contribuyan compartirían la distribución del capital y las primas que se hayan acumulado.

² De esta forma, si una reclamación hace necesario que los gobiernos aporten conjuntamente \$500 millones EUA y el plan tiene 75% de participación, hipotéticamente, un Estado que pague una cuota de 3% a la OACI contribuirá con \$20 millones EUA (que la sociedad de seguros en definitiva reembolsará).

³ De esta forma, hipotéticamente, un Estado que en la OACI tenga una cuota de 3% tendrá un tope de \$450 millones EUA.

14. Como una respuesta de mediano plazo, el SGWI recomendó que los aseguradores aeronáuticos volvieran a redactar y separaran los diversos riesgos cubiertos por las cláusulas ordinarias de los formularios de seguro aeronáutico AVN 48 y AVN 52. Los párrafos de estas cláusulas cubren varios riesgos secundarios como tumultos, huelgas, desórdenes y expropiación gubernamental, que el SGWI consideraba que no debían estar cubiertos por el plan propuesto. No es difícil ni imposible que el sector privado fije un precio para estos riesgos, en comparación con las dificultades para evaluar y fijar un precio para el riesgo relacionado con la guerra y otros riesgos cubiertos por los demás párrafos. Esto ayudará a las empresas a cumplir muchos requisitos de los seguros que son obligatorios en el marco de los acuerdos comerciales.

15. Para el largo plazo, el SGWI recomendó: prioridad; rápida preparación de un nuevo proyecto de convenio sobre responsabilidad civil respecto a terceros y, posiblemente, de otros mecanismos al respecto que tengan en cuenta y equilibren los aspectos económicos posteriores al 11 de septiembre de 2001; límites de la responsabilidad civil de la industria aeronáutica por daños resultantes de la guerra y otros riesgos o interferencia ilícita similar; y protección de las víctimas.

16. El informe completo del SGWI, sus recomendaciones y una explicación completa del plan propuesto se presentarán al 165º período de sesiones del Consejo, a principios de marzo de 2002.

Cuestión 1 del orden del día: Examen de las medidas tomadas en respuesta a la cancelación y reducción de la cobertura de seguros por riesgo de guerra

1.1 El grupo examinó la nota IP/2, presentada por la Unión Internacional de Aseguradores Aeronáuticos (UIAA), en la que se describía el estado del mercado de seguro aeronáutico antes y después del 11 de septiembre de 2001. A raíz de una pregunta de una delegación relativa a la cobertura de seguro por riesgo de guerra que podía obtenerse actualmente, se aclaró que la cobertura para las líneas aéreas la ofrecían dos aseguradores, uno de los cuales era un consorcio, de hasta \$1 000 millones EUA en total para reclamaciones que excedan de \$50 millones EUA, en condiciones restringidas que incluyen un aviso de cancelación con siete días de antelación.

1.2 Se confirmó también que todo suceso de la misma naturaleza que el del 11 de septiembre de 2001, pero no necesariamente de una misma magnitud o que afectara al mismo sector, podría dar como resultado que se invocara el aviso de cancelación con una antelación de siete días, muy probablemente de una forma mucho más rápida para proteger a los proveedores de capital privado. En este contexto, una delegación consideró que los criterios actuales para invocar la cancelación de la cobertura eran demasiado subjetivos y sugirió que se establecieran criterios más objetivos. Se acordó que esta cuestión era un asunto muy importante que debía examinarse en el marco de la cuestión 2 del orden del día.

1.3 Se confirmó que las operaciones exclusivamente de carga estaban aseguradas con diferentes pólizas y que la prima típica era de \$100 EUA por ciclo. También se confirmó que no era necesaria una prima adicional para cubrir la carga transportada en vuelos de pasajeros.

1.4 Por lo que respecta al párrafo 3.2 de la nota IP/2, se confirmó que, si bien podía obtenerse cobertura para la inspección de seguridad en el marco de las políticas aeroportuarias, los llamados proveedores de inspección de seguridad “independientes” de los aeropuertos generalmente no podía comprar seguro debido a la amplitud de su potencial de riesgo de responsabilidad civil. Por otra parte, un observador estimaba que no debería haber dificultad para que los proveedores de servicios de control de tránsito aéreo pudieran obtener seguro. Se confirmó también que el valor de la prima respecto a la aviación general no se basaba en los volúmenes de pasajeros sino en un porcentaje de la prima básica para cobertura primaria, que generalmente ascendía a menos de \$50 millones EUA.

1.5 Después del examen de la nota IP/2, a fin de facilitar el debate, varias delegaciones y un observador informaron sobre las medidas adoptadas por los Estados después de la primera reunión del grupo. En particular, se informó que los Estados miembros de la Unión Europea (UE), por lo general, cesarían de proveer su apoyo temporario al mecanismo el 31 de marzo de 2002, para alentar una vuelta al mercado normal, aunque parecería que se harían ciertas excepciones con aquellos explotadores para los que no hay cobertura comercial. Una delegación preguntó si estos Estados habían considerado las posibles repercusiones de otra cancelación de la cobertura por riesgo de guerra. La nota IP/4 (revisada), presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) también contenía información relacionada con las medidas de los Estados.

1.6 Un observador puso de relieve la gravedad de los plazos breves antes mencionados y que después de marzo de 2002 serían necesarias algunas medidas gubernamentales sostenidas, considerando el hecho de que, en el futuro cercano, el mercado de seguros no volvería a los niveles que existían antes del 11 de septiembre de 2001. Otro observador confirmó esto y señaló el hecho de que la renovación de los contratos de reaseguro en enero de 2002 no había dado como resultado un aumento de cobertura disponible más allá del límite de \$50 millones EUA. En realidad, este límite había quedado consolidado en los contratos

de reaseguro. Una delegación, con el apoyo de otras, subrayó a este respecto que la industria de las líneas aéreas en los países en desarrollo tenía un apoyo gubernamental fragmentado o ningún apoyo gubernamental. Con relación a esto, el presidente subrayó que la comunidad internacional debería preparar una propuesta práctica para el mediano plazo, que asegurara la continuidad de los servicios y que probablemente atrajera el apoyo y la participación necesarios, en caso de que el mercado de seguros comerciales no volviera a restablecerse.

Cuestión 2 del orden del día: Posibles mecanismos relacionados con las medidas de los gobiernos y de la industria

2.1 Se invitó al grupo a ofrecer comentarios sobre la nota WP/2 y el plan propuesto que la misma contenía, presentado por el Comité de corredores del mercado de Londres (LMBC) juntamente con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA). Esta nota fue preparada en respuesta a una propuesta aceptada en la primera reunión del grupo (SGWI/1).

2.2 Tres observadores apoyaban plenamente el plan descrito en la nota WP/2 y expresaron la opinión de que ese plan representaba una solución simple pero integral que era beneficiosa tanto para las líneas aéreas como para los gobiernos. Dos delegaciones también expresaron su apoyo en principio. Otra delegación insistió en la necesidad de crear circunstancias en las que el mercado privado terminara por resurgir y absorbiera este tipo de cobertura.

2.3 Dos delegaciones preguntaron si la propuesta tenía suficientemente en cuenta la premisa de confiar, en la mayor medida posible, en los mecanismos de seguro tradicionales. En este contexto, quien presentaba la nota WP/2 explicó que el esquema estaba basado en el principio rector de una rápida acumulación de fondos por medio de la recaudación de primas, de forma que pudiera establecerse un fondo en condiciones de satisfacer una reclamación lo antes posible. Esto reduciría al mínimo la necesidad de un pago por los gobiernos participantes.

2.4 Una delegación expresó su preocupación de que actualmente no había un método uniforme con respecto a imponer un recargo por el costo de seguro por riesgo de guerra y otros similares, puesto que algunos transportistas cobraban esas sumas como un impuesto independiente mientras que otros incorporaban el recargo como parte de la tarifa. En este punto, se explicó que el recargo previsto en el plan representaba la cantidad que el transportista aéreo debería pagar realmente como prima, y que seguía siendo una decisión de los transportistas aéreos cómo se cobraría este recargo.

2.5 En el debate que siguió, relativo al plan expuesto en la nota WP/2, varias delegaciones preguntaron si era apropiado cobrar las primas por tramo y por pasajero únicamente. Se expresó la opinión de que también se cobraría sobre la carga transportada. Varias delegaciones declararon su preferencia de que todas las partes aseguradas (es decir, incluyendo los aeropuertos y los proveedores de servicios) pagaran primas en vez de tasas administrativas nominales. Quien presentaba la nota WP/2 explicó que, en cambio, por tramo y por pasajero parecía ser la base más simple y practicable. El presidente agregó que podrían considerarse otras propuestas, siempre que también permitieran la indispensable acumulación de fondos, aproximadamente \$850 millones EUA, que era la cantidad que se tenía como objetivo para el primer año, basada en 1 700 millones de tramos y pasajeros por año a \$0,50 EUA por tramo y por pasajero.

2.6 Continuando el debate sobre el derecho por pasajero, varias delegaciones expresaron la opinión de que esto pondría a los transportistas de bajo costo y chárter en una situación desventajosa, y una delegación sugirió que en vez de esto se considerase un derecho basado en las diversas categorías de aeronaves. Otra delegación opinaba que también se tomaran en cuenta los diversos niveles de riesgo entre los Estados miembros de la OACI y estimaba que a este respecto podría obtenerse orientación de la información que contenía el Apéndice G de la nota de estudio. En este contexto, un observador expresó la opinión de que sería más difícil establecer un sistema de derechos diferenciados debido a que no había datos suficientes respecto a los antecedentes de reclamaciones para los transportistas que no eran líneas aéreas. Con relación a la sugerencia de fijar el precio en base al riesgo regional, dos delegaciones observaron que 25 años de antecedentes de reclamaciones incluían siniestros en todas partes del mundo. Si bien reconocían que podía ser necesario perfeccionar el método del cobro de derechos, dos observadores insistieron en la necesidad de

una solución simple que permitiera una rápida aplicación del plan, y opinaron que algunas de las preocupaciones mencionadas antes podría abordarlas la junta directiva de la entidad reaseguradora para un examen más detallado, posiblemente después de la labor preparatoria que podría llevar a cabo un comité de orientación del grupo y en el que podría examinarse con más detalle la elaboración de las bases apropiadas del cobro de una prima para todas las partes aseguradas.

2.7 En el debate que siguió, muchas delegaciones plantearon la cuestión de un tope general de responsabilidad civil en el marco del plan, considerando que cualquier proceso de aprobación gubernamental y presupuestaria requeriría una comprensión clara del nivel de riesgo real de los Estados. A este respecto, quien presentó la nota WP/2 declaró que el ajuste de la prima previsto en el plan, junto con el largo tiempo que transcurría entre una reclamación y el pago de las liquidaciones y el riesgo diluido de los Estados, en la práctica funcionaría como un tope. En este contexto, dos delegaciones se preguntaban si el plan sería más aceptable si ofreciera la posibilidad de que los Estados retiraran su participación, sea a la expiración de un plazo determinado o una vez que se alcanzara cierto nivel de compromiso financiero. Esta idea la apoyaba también en principio otra delegación que estimaba que el plan propuesto constituía un cambio sustancial con respecto a la práctica actual. En este contexto, un observador recordó que el plan propuesto sólo se concebía como una solución provisional hasta la adopción de un nuevo marco jurídico internacional para la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra y que toda exposición de los gobiernos en virtud del plan sólo existiría por un período limitado.

2.8 En respuesta a varias preguntas respecto a algunas modalidades del plan, dos observadores expresaron la opinión de que cuestiones como el reembolso de las contribuciones a los gobiernos participantes después de una pérdida sería mejor que las considerara la junta directiva mencionada en el párrafo 5 del Apéndice B de la nota WP/2, dado que estos elementos sólo podrían resolverse cuando se produjera realmente una pérdida, si esto ocurría. No obstante, la intención era que los gobiernos contribuyeran como “último recurso”, dado que la sociedad buscaría financiación privada en caso de que las primas acumuladas y ajustadas y el ingreso de la inversión no fueran suficientes.

2.9 Con relación a la composición de la junta directiva, varios delegados y observadores mencionaron la necesidad de una amplia representación y el requisito de actuar en interés de todos los participantes, particularmente los gobiernos. Una delegación mencionó que la junta exigía una sólida especialización económica y supervisión adecuada. Refiriéndose a los aspectos institucionales del plan, una delegación consideraba necesario para la credibilidad del sistema que la OACI participara activamente en su establecimiento. El secretario declaró que la OACI podía desempeñar una función activa en este contexto, incluso en el ámbito de la junta mencionada antes. El presidente explicó además que la OACI no podía concertar un acuerdo directo con la entidad aseguradora, sino actuar a fin de garantizar que los intereses de los Estados participantes estuvieran protegidos en la junta directiva.

2.10 El grupo continuó sus debates respecto a ciertas modalidades del plan propuesto en la nota WP/2.

2.11 Una delegación cuestionó los fundamentos de la repatriación del capital y de la retención de ingresos del fondo que se proponían para la liquidación de la sociedad entre las líneas aéreas y los gobiernos sobre una base de igualdad, dado que en el marco del plan únicamente los Estados tendrían que proveer un reaseguro. Un observador explicó que las líneas aéreas no podrían transferir al consumidor final la totalidad de la prima que debía pagarse con arreglo al esquema, teniendo en cuenta las ventas de billetes por adelantado y las comisiones que debían pagarse por la venta de billetes. Puesto que las líneas aéreas tendrían que pagar una parte de la prima con sus propios recursos, devolver una parte igual del capital y del ingreso retenido a las líneas aéreas era razonable. Después de debatir esto, el presidente observó que esta cuestión, así como otras modalidades de las propuestas, necesitaban un examen más a fondo. Dos delegaciones formularon preguntas respecto a la prima de \$0,50 EUA prevista en el plan; una de estas

delegaciones consideraba que esta suma era bastante baja y, de forma similar, la otra delegación se preguntaba si esta cantidad no terminaría siendo un factor desalentador para el mercado de seguros comerciales. Un observador recordó al grupo que la prima no se establecía según estudios actuariales y que, por lo tanto, sería necesaria una evaluación posterior, como se preveía en el plan.

2.12 A fin de facilitar la labor posterior del grupo y a la luz de las opiniones que se habían expresado, el grupo examinó los elementos claves del plan propuesto; en el debate que siguió se identificaron varios elementos importantes que causaban preocupación. El primer aspecto se relacionaba con el nivel de participación de los Estados que era necesario para que comenzara la suscripción. A fin de que el plan fuera más aceptable, el grupo consideró que sería necesario introducir un tope general de responsabilidad civil. Como tercer punto, por lo que se refería a la “estrategia de salida”, el grupo observó la necesidad de facilitar progresivamente el resurgimiento del mercado de seguros comerciales, posiblemente por medio de un aumento gradual de la cobertura primaria durante el tiempo en que el plan estuviera vigente. Varias delegaciones apoyaban una participación temprana de los reaseguradores comerciales como una forma de promover la participación del sector de seguros comerciales y reducir el riesgo para los Estados. El grupo consideraba también que era necesario revisar la base para cobrar las primas, así como el nivel de capitalización necesario según las diversas hipótesis descritas en el párrafo 3 del Apéndice B de la nota WP/2.

2.13 Una delegación destacó el hecho de que, si bien en principio apoyaría la idea general del plan como estaba propuesto en la nota WP/2, aún había que revisar varias cuestiones importantes y toda decisión definitiva, como la participación en un plan, tendría que adoptarse a nivel gubernamental, evaluando las respectivas perspectivas de los usuarios, por una parte, y de los contribuyentes, por la otra.

2.14 Por lo que respecta a la cuestión de la prima, una delegación declaró que en principio estaría de acuerdo, en aras de la simplicidad, en que la recaudación la hicieran las líneas aéreas cobrándoles a los pasajeros, siempre que el costo de esa recaudación estuviera agregado a esos derechos elevándose a \$0,50 EUA como estaba previsto hasta el momento. El presidente aclaró también, y lo confirmó un observador, que esos derechos lo pagarían las líneas aéreas al plan de seguro y que las líneas aéreas tendrían la flexibilidad en cuanto al método y la cantidad de la recaudación. Una delegación sugirió también que la prima de \$0,50 EUA por pasajero debería ser una cifra mínima, que probablemente aumentaría en vez de disminuir, a fin de permitir la reconstitución del fondo sin tener que recurrir al respaldo gubernamental, en caso de que ocurriese una pérdida importante. Otra delegación apoyó esta postura, que aseguraría que el plan no distorsionaría la competencia en el mercado. Un observador, con el apoyo de otro, observó también que si bien el punto de excedente para la cobertura primaria obtenida en el mercado muy probablemente seguiría siendo \$50 millones EUA en el futuro previsible, para los fines del plan ese límite podría elevarse a \$100 millones EUA en enero de 2004 y a \$150 millones EUA en enero de 2006, o aún llegar a cifras más altas.

2.15 Una delegación pidió más aclaraciones en cuanto al compromiso financiero exacto que se esperaba de los Estados participantes, principalmente en términos de capitalización del plan. Un observador precisó que, si bien las garantías gubernamentales ciertamente ayudarían a atraer capital de los bancos, a los gobiernos no se les pediría que proveyeran ninguna corriente de fondos para la capitalización del plan y que otras posibilidades en las que participara únicamente la industria (por medio de sus organizaciones representativas) serían explorar y arreglar el financiamiento.

2.16 Una delegación expresó preocupación respecto a la terminología empleada en la descripción de la entidad aseguradora, concretamente con respecto al término “terrorismo”, señalando que la expresión usualmente empleada en la OACI y en los tratados adoptados bajo sus auspicios se referían a los “actos de interferencia ilícita”. Un observador agradeció el comentario desde el punto de vista de los tratados, pero explicó que el objetivo principal del plan era volver a redactar exclusiones de AVN 48 con referencia a

AVN 52, y esa reposición exigiría que la cobertura indique las pólizas excluidas a fin de evitar todo descubierto en la cobertura.

2.17 Sobre este asunto de la redacción de las pólizas, varias delegaciones mencionaron que si bien el formulario AVN 52 también contenía suplemento de cobertura para huelgas y otros riesgos, el plan no sería aceptable si el alcance de la cobertura ofrecida fuera más allá del riesgo de guerra y otros conexos. Un observador consideró que la observación era muy acertada y comunicó que se estaba realizando una tarea de redacción en la industria del seguro aeronáutico a fin de examinar la redacción actual sobre este punto, pero no podía predecir en cuánto tiempo se completaría esta importante labor. Otro observador agregó que toda modificación del texto de las pólizas sería parte de una solución de largo plazo, pero insistió en que para cualquier solución de mediano plazo la totalidad de la exclusión contenida en el AVN 52C debería restablecerse por medio del plan, a fin de evitar un descubierto en la cobertura que interrumpiría los servicios, dados los requisitos de reglamentación nacional. El grupo acordó que como una medida independiente de mediano plazo, la industria de seguros debería separar en cláusulas independientes los riesgos cubiertos por el AVN 52, lo más pronto posible. No parecía que al mercado le resultara difícil o imposible fijar un precio para estos riesgos, en comparación con las dificultades en evaluar y fijar un precio para el riesgo relacionado con la guerra y otros riesgos cubiertos por los párrafos restantes. Este nueva redacción ayudaría a las sociedades aseguradoras a cumplir muchos requisitos obligatorios en virtud de acuerdos comerciales.

2.18 El grupo confirmó que las líneas aéreas, incluyendo las no regulares, los explotadores generales y regionales, así como los fabricantes, financieros, arrendadores y aeropuertos y otros proveedores de servicios de un Estado en el marco del plan tendrían que tener acceso a la cobertura de seguro por riesgo de guerra que excediera de la cobertura primaria de \$50 millones EUA, si ese Estado participaba en el plan. Con respecto a la posibilidad de obtener en el mercado cobertura para ciertas categorías de esos asegurados en potencia, se recordó que el aviso de cancelación de siete días ciertamente seguiría vigente en esos casos, y probablemente se activaría mucho más pronto que en la ocasión anterior, mientras que el plan ofrecería condiciones mucho mejores al respecto, por medio del aviso de 90 días propuesto. Se agregó que en caso de que un asegurado no tuviera cobertura primaria por \$50 millones EUA, podrían encontrarse fácilmente soluciones técnicas para esto, y que esta sería una cuestión de aplicación en la práctica. Sin embargo, una delegación se preguntaba si la inclusión de ciertas partes, como proveedores de servicios, no conduciría a la acumulación de reclamaciones relacionadas con el mismo siniestro.

2.19 La Delegación del Brasil presentó seguidamente la nota WP/5, con el apoyo de otra delegación. Un observador acordó que la cuestión del tope que se abordaba en esa nota sería un punto crítico para cualquier acuerdo sobre el plan. Quien presentó la nota WP/2 también confirmó que el componente de carga o la situación de la aviación general podría tenerse en cuenta de una forma u otra para determinar la base de las primas, aunque ningún sistema simple sería totalmente equitativo.

2.20 Al formular comentarios sobre una propuesta anterior a fin de tener en cuenta una clasificación geográfica de los riesgos para establecer las primas, una delegación insistió en el hecho de que sería extremadamente difícil aplicar cualquier clasificación de ese tipo, y el grupo acordó en general que esta opción no debía conservarse, puesto que la intención era asegurar la continuidad del transporte de la aviación civil que era una industria mundial y que, por lo tanto, el principio de solidaridad debía estar en los fundamentos del plan.

2.21 Un observador resumió los puntos principales que se habían debatido, es decir, el punto de entrada o el nivel mínimo de participación de los Estados, que podría establecerse entre el 50% y 55% de las cifras para determinar las cuotas de la OACI y el nivel máximo del respaldo estatal para las reclamaciones, que podría establecerse en \$15 000 millones EUA sobre la base de participación del 100%. Hubo un consenso claro de que el plan debería prever ese tope general.

2.22 Para considerar las soluciones de largo plazo, el grupo pasó seguidamente a las notas WP/3, presentada por Alemania, WP/4 presentada por la IATA y el ICCAIA, WP/6 presentada por Finlandia, Alemania, la IATA y el ICCAIA, y la nota de información IP/3 presentada por Finlandia. Varias delegaciones y observadores apoyaron la idea de que sería necesario un convenio para la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra. Varias delegaciones expresaron su opinión de que un nuevo convenio debería establecer un régimen general en vez de abarcar solamente la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra. Varias delegaciones destacaron que no deberían excluirse otros mecanismos, tales como un modelo de legislación interna. Por otra parte, un observador puso de relieve la opinión de que la responsabilidad respecto a terceros por riesgo de guerra era conceptualmente diferente de otros tipos de responsabilidad, puesto que las líneas aéreas no podrían evitar ese riesgo por sí mismas. Sin embargo, este observador sugirió que la nota WP/6 ofrecía una buena base para una solución con respecto a esto.

Cuestión 3 del orden del día: Preparación de recomendaciones para someterlas a la consideración del Consejo de la OACI

3.1 Por lo que respecta al mediano plazo, el grupo examinó la nota WP/7 presentada por el presidente, la vicepresidenta y la Secretaría. El presidente aclaró que la nota WP/7 no era el informe propiamente dicho y que a las recomendaciones finales se les daría el formato apropiado para informar al Consejo de la OACI. En el curso de las deliberaciones, el presidente observó también que el grupo estaba preparando sus recomendaciones con espíritu de solidaridad internacional, pero que las propuestas del grupo no eran obligatorias para las delegaciones tomadas individualmente.

3.2 Al principio del debate, una delegación declaró que su gobierno no estaba a favor de intervenciones en el mercado de seguros, y que sería necesario un debate más a fondo para decidir si participaría en el plan o no. En particular, esta delegación estimaba que debía examinarse más a fondo si este mecanismo favorecería la recuperación del mercado de seguros, conduciendo al retiro de la intervención gubernamental. La postura de esta delegación recibió el apoyo de otra delegación.

3.3 Una delegación pidió que se expresara específicamente el principio de que la sociedad que se tenía en vista normalmente satisfaría las reclamaciones con los fondos obtenidos mediante las primas, y que sólo se recurriría a los gobiernos participantes si esos fondos no eran suficientes. Hubo acuerdo sobre esto, tomándose nota del comentario de un observador de que esa acumulación de fondos provenientes de las primas, sin tener que recurrir al respaldo de los Estados, es una perspectiva realista considerando el período de tiempo que generalmente transcurre entre los siniestros y el pago de las reclamaciones.

3.4 Con respecto al párrafo 1.1 de la nota WP/7, un observador señaló que debería mencionarse un límite para la cobertura decreciente, es decir \$2 000 millones EUA. Se acordó también que, en aras de la transparencia, la expresión “no cancelable” debía ser complementada por una nota de pie de página para detallar las condiciones bajo las cuales de todos modos se activaría la cancelación (véase aviso de 90 días). Con respecto a la naturaleza de la sociedad, dos observadores pidieron además que se especificara que sería una entidad sin fines de lucro y el grupo respaldó esta opinión.

3.5 Sobre este aspecto del plan, una delegación y un observador expresaron la opinión de que esta entidad aseguradora cubriría exclusivamente la parte que no podía asegurarse comercialmente. En opinión de ellos, hasta en el caso del excedente de \$50 millones EUA, la cobertura deberían proveerla únicamente los mercados comerciales si las líneas aéreas interesadas podían obtener en esos mercados pólizas adecuadas. A este respecto, una delegación observó que también sería necesario alentar a las líneas aéreas a recurrir a los mercados comerciales lo más posible, como por medio de primas de descuento para las líneas aéreas que hubieran comprado pólizas parcialmente superpuestas en los mercados comerciales. En este contexto, un observador señaló que la opinión de esta delegación se había recogido en el párrafo 5.6 del Apéndice A de la nota WP/2.

3.6 Respecto al párrafo 1.2 de la nota WP/7, un observador pidió específicamente que “aviación de negocios” se incluyera en “aviación general” a fin de reflejar este modo de explotación frecuente en la industria de la aviación, y el grupo estuvo de acuerdo en esto.

3.7 Con respecto al párrafo 1.3 de la nota WP/7, el grupo examinó el significado de “participantes de la industria de la aviación”. Se aclaró que esto, de forma realista, se referiría a las organizaciones representativas de la industria de la aviación y que la intención era que los gobiernos no participaran para proveer el capital inicial. Dos delegaciones expresaron la opinión de que los gobiernos deberían ser específicamente excluidos de las partes involucradas en el plan de capitalización, y el grupo estuvo de acuerdo en esto.

3.8 Con relación a las tres ciudades citadas como posible lugar para la sede de la sociedad, un observador explicó que todas eran centros de seguros bien establecidos. Se pensaba en Nueva York por razones simbólicas que no era necesario mencionar, Londres era el centro histórico de los mercados de seguros y las Bermudas era uno de los mejores lugares para la formación de capital de seguros. Sin embargo, este observador continuó diciendo que todo lugar sería bueno si se lo consideraba práctico desde el punto de vista impositivo y sugirió que en la recomendación se recogiera este comentario.

3.9 Respecto al párrafo 2.1 de la nota WP/7, una delegación sugirió adjuntar una tabla que ilustrara las condiciones para la participación mínima de los Estados. La cuestión del nivel de entrada también se debatió y en definitiva se apoyó el principio de la mayoría simple (51%).

3.10 Con relación al párrafo 3.1 de la nota WP/7, tres delegaciones expresaron su opinión de que sería difícil pensar en un contrato directo entre los gobiernos y la sociedad de seguros, y que sería conveniente que la OACI ofreciera sus buenos oficios para facilitar la elaboración de acuerdos respecto a la participación de los Estados en el plan.

3.11 Respecto al párrafo 3.2 de la nota WP/7, se confirmó que el máximo de responsabilidad civil total de cada Estado participante ascendería a \$15 000 millones EUA sobre la base del 100% de participación de los Estados, y que esta cifra disminuiría en proporción al nivel de participación (p. ej., 66% de participación llevaría a un tope máximo de \$10 000 millones EUA). Se acordó que en el informe deberían ofrecerse algunos ejemplos para facilitar la correcta comprensión de este asunto.

3.12 Con respecto al párrafo 3.3 de la nota WP/7, una delegación confirmó la opinión de que los gobiernos probablemente no tendrían que gastar sus fondos presupuestarios para ofrecer este respaldo, en parte debido a la diferencia de tiempo entre la fecha de los siniestros y el momento en que se determinaría la cuantía del respaldo pedido a los Estados. El presidente complementó esta opinión declarando que en caso de que los gobiernos tuvieran que efectuar pagos de todos modos, emitir bonos podría ser una opción para algunos gobiernos que tuvieran limitaciones presupuestarias legales. Se acordó que toda cantidad que tuviera que pagarse en exceso primeramente se tomaría prestada a intereses bajos de los mercados comerciales, con el respaldo de las garantías de los gobiernos participantes si fuera necesario, en vez de pedir las prestadas a los gobiernos.

3.13 Con relación al párrafo 4.1, el grupo aclaró que se cobrarían primas a cada parte asegurada.

3.14 Con respecto al párrafo 4.3 de la nota WP/7, que enumera las opciones para determinar las primas, una delegación sugirió que, para que fuera técnicamente correcta, la tasa uniforme por aeronave tendría que ser proporcional al peso máximo de despegue. Esta delegación sugirió además que la tasa uniforme por tonelada-kilómetro efectuada debería incluir pasajeros y carga, para garantizar un trato equitativo a los expedidores de carga. Se acordó también meramente mencionar el cobro por tramo y por pasajero, sin mencionar la recaudación de derechos por las líneas aéreas, puesto que podría pensarse en otras opciones. Dos observadores pidieron también que la prima de tasa uniforme excluyera a los financieros y fabricantes. Un observador señaló también que los párrafos 4.2 y 4.3 de la nota WP/7 tendrían que ser objeto de un examen más a fondo, puesto que los datos necesarios para el análisis detallado a fin de poner cifras en estos párrafos no estaban disponibles en esta etapa. En particular, la base para determinar las primas para los aeropuertos y los proveedores de servicios exigía cierto análisis. Se convino en que sería necesario examinar más a fondo estos párrafos para finalizarlos y que cuestiones tales como equidad, evaluación del riesgo y subsidios cruzados deberían considerarse oportunamente en este proceso.

3.15 Con respecto al párrafo 5 de la nota WP/7, un observador señaló que la relación entre la sociedad y los Estados no estaba plenamente resuelta. En su opinión, que tenía el apoyo de una delegación, desde el punto de vista presupuestario y de tesorería sería necesario un control firme de los gobiernos respecto a la administración de la sociedad. A este respecto, el presidente declaró también que la cuestión de la participación de los Estados en la junta directiva debería resolverse por medio de la constitución de la sociedad u otras formas.

3.16 Con respecto al párrafo 5.5 de la nota WP/7, una delegación, con el apoyo de otra, expresó la opinión de que la expresión “por igual” en el contexto de redistribución de fondos entre los gobiernos y la industria no era apropiada, y se acordó que se quitara “por igual” dado que la equidad no era necesariamente aplicable con respecto a esto.

3.17 Con relación al párrafo 5.6 de la nota WP/7, una delegación pidió que se pusiera énfasis en el principio de que la cobertura del mercado debería aumentar y que la dependencia de los gobiernos debería disminuir.

3.18 Para el largo plazo, el grupo estuvo de acuerdo sobre la siguiente recomendación modificada basándose en la nota WP/6:

“El SGWI ha considerado el asunto de una posible reforma de las normas relativas a la responsabilidad civil respecto a terceros, teniendo en cuenta los daños causados por los actos de guerra y los riesgos afines o interferencia ilícita similar y la cuestión de los posibles límites de la responsabilidad. Basándose en esto, se recomienda que el Consejo de la OACI remita el tema, lo más rápidamente posible, a un órgano apropiado para que lo examine de forma expedita y dándole alta prioridad, con estas atribuciones:

‘Deberían prepararse lo más rápidamente posible un nuevo proyecto de convenio internacional sobre responsabilidad civil respecto a terceros y posiblemente otros mecanismos conexos, encontrando el justo equilibrio y teniendo en cuenta: a) la situación económica de la industria aeronáutica a la luz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001; b) los límites de responsabilidad de la industria de la aviación por daños resultantes de la guerra y riesgos afines o interferencia ilícita similar; y c) protección de las víctimas.’

Para acelerar la labor, se invita a las partes interesadas a presentar textos de antecedentes pertinentes a ese órgano lo antes posible”.

**Cuestión 4 del
orden del día: Otros asuntos**

4.1 Se delegaron en el presidente las facultades para aprobar el informe de la Segunda reunión del grupo, incluyendo toda actualización o aclaración necesaria sobre la recomendación para el mediano plazo.

4.2 Con relación a la preparación del informe de la reunión SGWI/2, se confirmó que incluiría todas las recomendaciones del grupo, es decir, para el largo plazo por una parte y para el mediano plazo por la otra. Con respecto a la propuesta para el mediano plazo, se acordó también que, junto con la vicepresidenta, la Secretaría y el Comité de corredores del mercado de Londres, el presidente coordinaría el examen y la actualización de la nota WP/7 y los apéndices pertinentes de la nota WP/2, de forma que se recogieran debidamente los debates respecto a la cuestión 3 del orden del día con un apéndice completo del informe (véase Apéndice 1).

4.3 También hubo acuerdo respecto a que el tiempo era importantísimo para llevar a la práctica una solución de mediano plazo. Con respecto a los próximos pasos, el presidente aclaró que las conclusiones de la reunión SGWI/2 se presentarían a la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación (Montreal, 19 y 20 de febrero de 2002) por medio de una nota de información que comprendiera un resumen de las conclusiones. Posteriormente, durante la primera quincena de marzo de 2002, en su 165º período de sesiones el Consejo examinaría el informe del grupo, incluyendo sus recomendaciones, por medio de una nota de estudio preparada por la Secretaría. El Director de asuntos jurídicos confirmó que las medidas ulteriores, tales como la posible coordinación por la Secretaría de la aplicación de un plan dependería, naturalmente, de la decisión del Consejo a este respecto. Esto podría extenderse a otras reuniones del grupo.

4.4 El grupo expresó su agradecimiento al Comité de corredores del mercado de Londres por el considerable esfuerzo que había realizado para preparar en un período tan breve la propuesta presentada en la nota WP/2.

APÉNDICE 1**PROPUESTA DEL SGWI PARA UN MECANISMO INTERNACIONAL DE SEGURO****1. ENTIDAD ASEGURADORA PROPUESTA**

1.1 Se crearía una sociedad sin fines de lucro con la única finalidad de ofrecer cobertura de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra que exceda de \$50 millones EUA por asegurado hasta \$1 500 millones EUA. Esto se ajustaría automáticamente para proveer además cobertura de responsabilidad civil respecto a los pasajeros por riesgo de guerra y también descendería para cubrir los \$50 millones EUA primarios en caso de que el mercado de seguros comerciales retirara esa cobertura. En este último caso, el límite de la cobertura sería de \$2 000 millones EUA.

1.2 La sociedad normalmente respondería a las reclamaciones con los fondos acumulados de las primas y posiblemente mediante otros mecanismos financieros, mientras que los gobiernos participantes actuarían como garantes de último recurso únicamente.

1.3 La cobertura de seguro que proveería la sociedad se ofrecería a todo el sector de la aviación (incluyendo los explotadores de servicios regulares y no regulares, los transportistas de carga, la aviación civil incluyendo la aviación de negocios, los aeropuertos y los proveedores de servicios) e incluiría las operaciones interiores e internacionales así como también los arrendadores de equipo, financieros y fabricantes de los Estados que participen en el plan.

1.4 La cuantía de la capitalización inicial dependería del lugar en que esté situada la sociedad¹. Este capital se proveería por medio de financiación arreglada por los participantes de la industria de la aviación y no por los Estados participantes (a menos que estos deseen hacerlo). Si fuera necesario, los préstamos para la capitalización inicial podrían tener el respaldo de garantías de los Estados participantes, pero antes deberían explorarse otras fuentes posibles de financiación.

2. COMIENZO

2.1 El plan comenzaría una vez que un número suficiente de Estados acuerden participar, y que la suma de los porcentajes de las cuotas que pagan a la OACI ascienda por lo menos a 51%. Para las cifras respectivas de los Estados contratantes de la OACI, véase la Resolución A33-26 de la Asamblea: *Cuotas para el fondo general correspondientes a los años 2002, 2003 y 2004*.

3. PRIMA

3.1 Se cobrarían primas a cada asegurado a fin de crear un fondo para satisfacer las reclamaciones efectuadas con arreglo a las pólizas. El fondo haría que los Estados participantes no tuvieran que hacer contribuciones de efectivo a la sociedad en el caso de una reclamación.

¹ Nueva York, Londres y las Bermudas se mencionaron como ejemplos de lugares bien conocidos de la industria de los seguros, o cualquier otro lugar que fuera favorable desde el punto de vista impositivo.

3.2 Como objetivo, la cuantía total de las primas que deben cobrarse el primer año es de \$850 millones EUA (equivalente a una prima de \$0,50 EUA por tramo y por pasajero basada en un total de 1 700 millones de tramos y pasajeros). La prima de los años subsiguientes se mantendría aproximadamente en el mismo nivel, siempre que no hubiera pérdidas. Para más detalles, véase el párrafo 6.3 del Adjunto 1.

3.3 Opciones consideradas para determinar las primas:

- a) por tramo y por pasajero;
- b) tasa uniforme por vuelo de salida;
- c) tasa uniforme por aeronave, proporcional al peso máximo de despegue;
- d) tasa uniforme por tonelada-kilómetro efectuada, incluyendo pasajeros y carga; y
- e) prima fija (aeropuertos, proveedores de servicios y otros).

3.4 Además de las primas, se cobrará un derecho de póliza de \$2 500 EUA a cada tenedor de póliza, como se indica en el párrafo 1.3.

3.5 En el caso de una gran pérdida y el consiguiente pago, la sociedad podrá ajustar y elevar las primas dando un aviso de 30 días.

4. RESPALDO DE LOS GOBIERNOS

4.1 Los Estados participantes actuarían como garantes o “reaseguradores” por medio de un acuerdo legal con la sociedad de seguros. La OACI proveería asistencia para facilitar la elaboración y tramitación de los documentos necesarios para establecer el plan y confirmar la participación de los Estados. Las contribuciones de los Estados participantes, en caso de que sean necesarias, se prorratearían sobre la base de los porcentajes de financiación de la OACI. Los Estados participantes, directamente o por medio de la OACI, estarían representados en la junta directiva de la sociedad.

4.2 Habría un tope para la responsabilidad máxima de cada Estado en el marco del plan. En este punto, si todos los Estados de la OACI participan en el plan, se propone que el tope sea de \$15 000 millones EUA (cantidad suficiente para satisfacer 10 reclamaciones máximas) esta cifra disminuiría en función de la proporción de Estados participantes (p. ej., el 66% de participación llevaría a un tope de \$10 000 millones EUA). La exposición máxima de cada Estado sería el equivalente de su porcentaje de contribución a la OACI en los \$15 000 millones EUA basándose en una participación del 100%.

4.3 Si a raíz de una pérdida la sociedad pide que se adelanten fondos de las garantías de los Estados para cumplir con las obligaciones dimanantes de una reclamación, la sociedad reembolsaría estas sumas mediante primas más elevadas (véase más adelante) o por otro medio, como préstamos a bajo interés de los mercados comerciales. El reembolso de los fondos que se deban a los Estados tendría prioridad.

5. DURACIÓN DEL RESPALDO DE LOS GOBIERNOS

5.1 El compromiso inicial de cada Estado participante sería de tres años; los Estados podrían dar un aviso de retiro con 12 meses de antelación al final del segundo año.

5.2 Cuando las pérdidas y los desembolsos totales de la sociedad lleguen al tope (véase el párrafo 4.2), cualquier Estado participante podrá retirarse del plan dando un aviso de 90 días.

5.3 Habrá un examen obligatorio del plan cinco años después de su creación para determinar si debería continuar.

5.4 Si las condiciones de seguro cambian, la compañía podrá cesar en sus operaciones. Esto podría ocurrir si los Estados adoptaran un convenio internacional o un mecanismo que limite la responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra o si el mercado volviera a proveer cobertura completa a un costo razonable y con un aviso de cancelación razonable.

5.5 En el caso de que la sociedad cese en sus operaciones, los Estados participantes y las líneas aéreas que contribuyan participarían en la distribución de las primas y el capital acumulados. (Como se señaló en el párrafo 4.3, la sociedad de seguros debe rembolsar primeramente los fondos pendientes de pago que hayan adelantado los gobiernos).

5.6 El excedente de la póliza aumentaría progresivamente cada dos años, de \$50 millones EUA a \$150 millones EUA, para fomentar una mayor participación del mercado comercial primario y asegurar así la correspondiente disminución de la participación gubernamental. Además, después de dos años, si la sociedad ha acumulado suficientes reservas de primas, deberá aprovechar toda cobertura de reaseguro que se ofrezca a un costo razonable según lo determine la junta directiva y los Estados representados en ella.

6. DETALLES Y OTRAS CUESTIONES

6.1 En los Adjuntos 1 a 6 figuran el Apéndice A revisado de la nota SGWI/2-WP/2 y otros elementos de información pertinentes.

ADJUNTO 1**SINOPSIS DE LA COBERTURA DE SEGURO EN EL MARCO DEL MECANISMO****1. ALCANCE DE LA COBERTURA**

1.1 Seguro aeronáutico de responsabilidad civil por guerra y otros riesgos basado en los Suplementos de cobertura adicional de responsabilidades aeronáuticas AVN 52D y AVN 52F modificando los párrafos a) y c) a g) de la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos AVN 48B únicamente, salvo lo previsto en el párrafo 5.3 del presente. Para la redacción de estas cláusulas véase el Adjunto 6 del Apéndice 1.

1.2 Las muestras de las pólizas figuran en los Adjuntos 2 y 3 del Apéndice 1.

2. COMIENZO

2.1 El plan comenzará una vez que un número suficiente de Estados contratantes acuerden participar y que la suma de los porcentajes de sus cuotas en la OACI ascienda a por lo menos el 51%.

3. PERÍODO

3.1 Contrato continuo, la fecha del comienzo habrá de acordarse con sujeción a un aviso de cancelación con 12 meses de antelación dado al asegurador por cualquier Estado contratante que participe, pero que no podrá darse antes de la fecha del segundo aniversario de creación del plan.

3.2 En la fecha del quinto aniversario se realizará el examen de todo el plan por los Estados contratantes que participen, con la opción de cancelar o suspender el plan 90 días después.

3.3 No obstante el párrafo 3.1, el examen de todo el plan por los Estados contratantes que participen se realizará en cualquier momento cuando el total de las pérdidas en que se incurra llegue al umbral de pérdidas indicado más adelante en el párrafo 5.4, con la opción de cancelar o suspender el plan 90 días después.

Nota relativa a 3.3.— “Total de pérdidas en que se incurra” significa todas las pérdidas pagadas más el valor calculado de todas las pérdidas a pagar según lo determinado por ajustadores de pérdidas profesionales o abogados nombrados por el Asegurador.

3.4 En caso de un aviso de cancelación o suspensión dado por uno o más Estados contratantes que participen y cuya participación en el marco del plan ascienda al 25% o más de la garantía total, el resto de los Estados contratantes que participen serán notificados y tendrán derecho a revisar su posición.

3.5 Las pólizas se emitirán para el período completo del plan y no serán cancelables por ninguna de las partes, salvo lo previsto en los párrafos 3.1, 3.2 y 3.3 o por la falta de pago de la prima o del derecho de póliza aquí previsto.

4. ASEGURADO

4.1 La cobertura está prevista para las siguientes partes:

- todo transportista aéreo u otro explotador de aeronave, incluyendo explotadores comerciales y transportistas de carga y todo proveedor de servicios de cualquier Estado contratante de la OACI que participe, y toda subsidiaria y filial de su propiedad o controlada por ellos o las subsidiarias de éstas comprendidas en su seguro primario;
- incluyendo toda otra persona o entidad que un transportista o explotador o proveedor de servicios esté contractualmente obligado a nombrar como asegurado adicional en virtud de su seguro primario, los arrendadores, financieros y fabricantes, pero sin limitarse a ellos, serán automáticamente incluidos como asegurado adicional y esta póliza incorporará automáticamente todos los requisitos contractuales correspondientes; y
- todo arrendador, financiero y fabricante de un Estado contratante de la OACI que participe, que compre su propio seguro primario, tendrá derecho a adquirir también su propia póliza en el marco de este plan, además de cualquier otra protección contractual descrita antes,

con sujeción al respectivo Estado contratante de la OACI que participe, que no sea un Estado bajo sanciones de la ONU, que cumpla con todos los instrumentos de participación necesarios.

5. LÍMITE DE RESPONSABILIDAD

5.1 Para los explotadores que tengan una cobertura en virtud de AVN 52D y AVN 52F, el límite del plan será de \$1 500 millones EUA por asegurado, por siniestro y por aeronave. Este límite se aplicará además de los límites primarios de pasajero y de terceros actualmente previstos en los mercados comerciales. Para los explotadores que tienen cobertura en virtud de AVN 52E y AVN 52G se aplicará un límite más bajo de \$500 millones EUA.

5.2 Este límite se aplicará a cada tenedor de póliza cualquiera sea el límite de su póliza actual, dado que todos obtendrán un beneficio igual en el marco del plan.

5.3 En caso de que se reduzca o retire la cobertura de pasajeros primaria, el límite del plan aumentará automáticamente a \$2 000 millones EUA para que se incluya dicha cobertura de pasajeros.

5.4 Para los fines del párrafo 3.3 anterior, si el 100% de los Estados contratantes participan en el plan la cuantía del umbral de pérdidas será de \$15 000 millones EUA. Si la participación es inferior al 100%, la cantidad de \$15 000 millones EUA se reducirá proporcionalmente de forma que el umbral de pérdidas real de cada Estado contratante que participe permanezca constante. Por ejemplo, si la participación es del 51%, el umbral de pérdidas para los fines del párrafo 3.3 será de \$7 650 millones EUA.

Nota relativa a 5.4.— Se sugirió que el umbral de pérdidas de \$15 000 millones EUA debería estar por encima de las primas acumuladas. A fin de minimizar aún más la exposición de los Estados se recomienda que el umbral de pérdidas de \$15 000 millones EUA se aplique independientemente de las primas, de forma que las pérdidas ocurridas durante el período de aviso de 90 días, si se invocara, puedan ser compensadas con las primas acumuladas, que podrían ser cuantiosas.

5.5 Al comienzo, el punto de excedente para el plan debería ser el límite global de \$50 millones EUA que se ofrece actualmente en el marco de los seguros primarios de responsabilidad civil aeronáutica para los asegurados en virtud de AVN 52D y AVN 52F y \$10 millones EUA para los asegurados en virtud de AVN 52E y AVN 52G.

5.6 En caso de falta de una cobertura adecuada y abordable por encima de este límite primario, sería considerablemente más beneficioso emplear todo el dinero disponible para crear fondos del plan en vez de pagar precios aumentados para una cobertura limitada que puede cancelarse con un aviso de siete días.

5.7 Sin embargo, en caso de que se produzca un aumento general del límite mencionado antes en los seguros primarios de responsabilidad civil aeronáutica sin que haya costo adicional para los tenedores de póliza, entonces el límite primario puede aumentarse ante la confirmación del tenedor de la póliza de que tiene el límite más alto en vigor en virtud de su seguro primario de responsabilidad civil aeronáutica. Cada tenedor de póliza tendría que hacer todo lo posible por obtener ese límite más elevado si puede obtenerse.

5.8 No obstante, el propósito del plan es aumentar el punto de excedente a por lo menos \$100 millones EUA globales para el 1 de enero de 2004 y a \$150 millones EUA globales para el 1 de enero de 2006 para los asegurados en virtud de AVN 52D y AVN 52F. A los asegurados en virtud de AVN 52E y AVN 52G se aplicarán aumentos similares.

5.9 En el caso de que se reduzca o retire el límite primario, el plan funcionará automáticamente desde el nivel más bajo, si fuera necesario, e incluyendo cobertura de pasajeros.

5.10 El plan debería extenderse automáticamente desde el nivel más bajo a otros transportistas aéreos, explotadores de aeronaves, transportistas de carga y proveedores de servicios de todo Estado contratante que participe, que obtengan cobertura primaria mediante AVN 52E y AVN 52G si esa cobertura también se cancelara y no se remplazara. En este caso, el límite inferior de responsabilidad, el precio de la prima y los términos de la póliza que se aplique se determinarán y anunciarán durante el período de aviso de esa cancelación.

5.11 Para los tenedores de póliza que hayan adquirido límites más elevados en los mercados comerciales y que no puedan cancelar estas pólizas, el plan podrá aplicarse al excedente de esos límites más altos hasta que expiren las pólizas. Hasta ese momento, debería considerarse la posibilidad de reducir los niveles de las tasas de las primas para estos tenedores de pólizas.

6. NIVELES SUGERIDOS PARA LAS TASAS DE PRIMAS

6.1 Idealmente, el plan debería apuntar a tener fondos acumulados para cubrir una pérdida máxima (\$1 500 millones EUA) dentro de un máximo de tres años desde su creación.

6.2 Cuando más alto sea el nivel de participación de los Estados contratantes, más baja será la tasa de las primas necesaria para generar estos fondos y el plan se beneficiará aún más si recibe desde el principio el apoyo de los Estados contratantes que generan un gran volumen de tráfico de pasajeros.

6.3 El total de primas que se tiene como objetivo cobrar en el primer año es de \$850 millones EUA (equivalente a \$0,50 EUA por pasajero basado en el 100% del total mundial estimado de 1 700 millones de tramos y pasajeros de los transportistas aéreos). Si la participación de los Estados contratantes es considerablemente inferior al 100%, quizá haya que reevaluar el objetivo mencionado.

6.4 Los modelos de primas que reflejan estas tasas y las variaciones figuran en el Adjunto 4 del Apéndice 1.

6.5 Se prevé que todos los tenedores de pólizas en virtud del plan pagarán un precio por la prima y un derecho de póliza (véase más adelante el párrafo 8). Se está llevando a cabo una evaluación completa de la base más apropiada para cobrar a transportadores de carga, aviación general, aviación de negocios, aeropuertos, proveedores de servicios y otros, y una vez que se complete esta tarea podrá publicarse una lista completa de los precios de las primas.

6.6 Los precios de las primas para los años siguientes del plan se mantendrán en aproximadamente los mismos niveles establecidos el primer año, siempre que no haya pérdidas.

6.7 Se prevé que las contribuciones de los Estados participantes para satisfacer las reclamaciones que deban pagarse en virtud del plan por encima de las primas acumuladas se reembolsarán a los Estados contratantes que participen con las primas futuras. Por consiguiente, los niveles de las primas tendrán que ser examinados teniendo en cuenta la experiencia de las pérdidas y el plan debería prever el examen de las primas después de un aviso mínimo de 30 días después de una pérdida. La mayoría de las reclamaciones por responsabilidad civil requieren muchos meses para llegar a una liquidación, de forma que la cantidad definitiva de fondos necesarios podría reducirse o desaparecer antes de la liquidación (véase el Adjunto 5 del Apéndice 1).

6.8 Los niveles de clasificación de las primas también tendrán que revisarse cuando se incluya la cobertura de pasajeros.

7. PAGO DE LA PRIMA

7.1 A fin de que los transportistas aéreos tengan tiempo para cotejar sus estadísticas de pasajeros transportados se sugiere que las primas sean pagaderas dentro de los 45 días contados a partir del final de cada trimestre. La falta de pago dentro de este período debería producir automáticamente un aviso de 30 días de cancelación por falta de pago.

8. DERECHO DE PÓLIZA

8.1 Todos los tenedores de póliza tendrían que pagar un derecho anual de póliza de \$2 500 EUA cada uno para cubrir los costos de administración. La falta de pago de ese derecho debería producir automáticamente un aviso de 30 días de cancelación por falta de pago.

9. TRAMITACIÓN DE LAS RECLAMACIONES

9.1 Cuando exista un seguro primario, la tramitación de las reclamaciones seguirá al ajuste de las reclamaciones respecto a la póliza primaria y el plan pagará los costos prorrateados además de sus liquidaciones por responsabilidad civil.

9.2 Si el plan es primario, por ejemplo, si se retira la cobertura de pasajeros como se señaló en el párrafo 5.3, los procedimientos, ajustadores y abogados para tramitar las reclamaciones serán los establecidos para la cuenta en cuestión o, cuando no exista ninguno, según lo determinen los administradores del plan. Los costos serán adicionales a las liquidaciones por responsabilidad.

10. REASEGURO

10.1 Se observarán continuamente los mercados de reaseguro para aprovechar toda protección eficaz en función de los costos que puedan ofrecerse durante el período de este plan. Varios reaseguradores importantes contactados han indicado su interés en participar y están dispuestos a llevar a cabo un estudio analítico completo de los riesgos, pero únicamente cuando sepan que el plan definitivamente comenzará.

ADJUNTO 2**EJEMPLO DE PÓLIZA — EXPLOTADORES DE AERONAVES
(INCLUYENDO LOS CORRESPONDIENTES PROVEEDORES DE SERVICIOS)
COBERTURA****Póliza****Póliza núm.**

1. Nombre y dirección del Asegurado

2. Duración de la Póliza

Desde

Hasta

3. Límites de responsabilidad civil

a) Límites de la Póliza primaria

1) Límite primario

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$[completar con el límite único combinado del Asegurado] EUA por siniestro cada aeronave.

2) Sublímite primario

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$50 000 000 EUA por siniestro y en conjunto respecto a todos los siniestros ocurridos en un período anual de seguro, estando comprendido dentro del Límite primario y no siendo adicional a éste.

b) Límites de responsabilidad en virtud de esta Póliza

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$1 500 000 000 EUA por siniestro cada aeronave.

NO OBSTANTE:

1) En caso de que se reduzca el Límite primario declarado en el inciso 1 del apartado a) anterior o que se cancele la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D que contiene la Póliza primaria, el límite declarado en el apartado b) anterior aumentará automáticamente a \$2 000 000 000 EUA por siniestro cada aeronave.

- 2) En caso de que se reduzca o agote el Sublímite primario declarado en el inciso 2 del apartado a) anterior, esta Póliza se aplicará al excedente de ese límite reducido o como seguro primario si se agota el Sublímite primario.

4. Detalles de la Póliza primaria

Aseguradores primarios:

Número de la Póliza:

5. Prima

6. Dirección para los avisos

Todos los avisos dados con arreglo a las condiciones de esta Póliza se enviarán a:

CONSIDERANDO que el Asegurado tiene un Seguro de responsabilidad civil aeronáutica en vigor (en adelante, “Póliza primaria”) que contiene el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D que suprime todos los apartados salvo el b) de la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Aviación) AVN 48B;

Y CONSIDERANDO que la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D está sujeto al límite declarado en el Punto 3, apartado a) inciso 1) de la Póliza, por la responsabilidad civil del Asegurado respecto a los pasajeros y a la carga y el correo (en adelante, el “Límite primario”), pero que de otro modo está sujeto a un sublímite según lo declarado en 3 a) 2) de la Póliza (en adelante, el “Sublímite primario”);

ESTA Póliza deberá pagar en nombre del Asegurado todas las sumas que el Asegurado esté legalmente obligado a pagar como indemnización por lesión corporal o daño a los bienes causados por un siniestro durante el período de la Póliza ocurrido por las operaciones aeronáuticas del Asegurado cubiertas y definidas en la Póliza primaria:

1. que excedan del Sublímite primario, o
2. en el caso de una reducción del Límite primario, que excedan de dicho Límite primario reducido, o

3. en caso de cancelación de la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D contenida en la Póliza primaria, como seguro primario, pero únicamente en la misma medida, distinta al límite, como lo hubiera provisto dicho Suplemento si no se hubiera cancelado la cobertura.

CON LA CONDICIÓN DE QUE con respecto a los párrafos 1 y 2 anteriores, la responsabilidad civil corresponde a los Aseguradores únicamente después de que los Asegurados primarios hayan pagado o hayan sido obligados a pagar la totalidad de sus respectivas Pérdidas netas definitivas indicadas en 3 a) de la Póliza. Los Aseguradores pagarán únicamente el excedente de los límites de la Póliza primaria como se declara en 3 a) de la Póliza hasta una Pérdida neta definitiva al Asegurado del límite de responsabilidad civil declarado en 3 b) de la Póliza.

Definiciones

1. La expresión “Pérdida neta definitiva” designa la cantidad que debe pagarse como liquidación de la responsabilidad civil del Asegurado después de deducir todas las pérdidas recuperadas y otros seguros válidos y que puedan cobrarse, exceptuando la Póliza primaria, y excluirá todos los gastos.
2. El término “Gastos” designa los intereses devengados después de registrados los gastos de juicio, investigación, ajuste y gastos judiciales (excluyendo, sin embargo, todos los gastos de oficina del Asegurado, todos los gastos por empleados a sueldo del Asegurado y los honorarios generales a cuenta para gastos de abogado normalmente pagados por el Asegurado).

Condiciones

1. Términos y condiciones establecidos en la Póliza primaria

En la medida de la cobertura proporcionada por esta Póliza, esta Póliza está sujeta a iguales garantías, términos, condiciones, definiciones y exclusiones (salvo por lo que respecta a la prima, la obligación de investigar y defender, el acuerdo de renovación, si lo hubiera, la cantidad y los límites de responsabilidad civil que no sean los de la franquicia o cláusula de autoseguro cuando sea aplicable, Y SALVO QUE SE PREVEA OTRA COSA EN EL PRESENTE DOCUMENTO) que contenga la Póliza primaria o puedan agregarse a la misma antes de que ocurra un siniestro por el cual se efectúa una reclamación en virtud del presente.

En la medida en que la Póliza primaria incorpore las cláusulas de los contratos y acuerdos celebrados por el Asegurado, esta Póliza también se aplicará.

2. Gastos autorizados

En caso de que una o varias reclamaciones probablemente excedan los límites de la Póliza primaria, el Asegurado no incurrirá en ningún gasto sin el consentimiento de los Aseguradores.

3. Prorrateo de los gastos

Los gastos en que se incurra en nombre del Asegurado con el consentimiento de los Aseguradores, y para los cuales el Asegurado no esté cubierto por los Aseguradores primarios, se prorratearán de la forma siguiente:

- a) En caso de que una o varias reclamaciones sean ajustables antes del comienzo del juicio por una cantidad que no sea superior a los límites de la Póliza primaria, los Aseguradores no pagarán ningún gasto.
- b) Sin embargo, en caso de que la cantidad por la que dicha reclamación o reclamaciones pueda ser ajustable exceda de los límites de la Póliza primaria, los Aseguradores, si consienten en que continúen las actuaciones judiciales, contribuirán a los gastos en que se incurra por o en nombre del Asegurado en función de la proporción que les corresponde en la Pérdida neta definitiva finalmente ajustada con respecto a la cantidad total de dicha Pérdida neta definitiva.
- c) En caso de que el Asegurado opte por no apelar de una sentencia sobre el excedente de los límites de la Póliza primaria, los Aseguradores podrán elegir llevar a cabo dicha apelación a su propia costa y quedarán obligados por los gastos judiciales sujetos a impuestos y los intereses correspondientes a los mismos, pero en ningún caso la responsabilidad total de los Aseguradores excederá sus límites de responsabilidad aquí previstos, más los gastos de dicha apelación.

4. **Aplicación de las pérdidas recuperadas**

Salvo cuando esta Póliza se aplique como seguro primario, todas las pérdidas recuperadas o los pagos recuperados recibidos después de la liquidación de una pérdida en virtud de esta Póliza se aplicarán como si se hubieran recuperado o recibido antes de dicha liquidación y todos los ajustes necesarios se harán entre el Asegurado y los Aseguradores, pero ninguna cláusula de esta Póliza se interpretará de forma que las pérdidas comprendidas en esta póliza no sean pagaderas hasta que la Pérdida neta definitiva del Asegurado haya sido evaluada definitivamente.

5. **Comienzo de la responsabilidad civil**

La responsabilidad de pagar en virtud de esta Póliza no comenzará a menos ni hasta que los Asegurados primarios hayan admitido la responsabilidad por los límites de la Póliza primaria o a menos y hasta que al Asegurado se le haya ordenado por sentencia definitiva pagar una cantidad que exceda de los límites de la Póliza primaria y únicamente después que los Aseguradores primarios hayan pagado o hayan sido obligados a pagar la cantidad total de los límites de la Póliza primaria.

6. **Cancelación**

Esta Póliza no es cancelable por los Aseguradores ni por el Asegurado; sin embargo, en caso de falta de pago de la prima o del derecho de póliza anual los Aseguradores tendrán el derecho de cancelar la cobertura que provee esta Póliza dando aviso por escrito con por lo menos treinta (30) días de antelación.

7. **Límites de responsabilidad**

Aunque se haya incluido en la presente más de un Asegurado, la responsabilidad civil total de los Aseguradores con respecto a uno o a todos los Asegurados no excederá del límite de responsabilidad de los Aseguradores establecido en 3 b) de la Póliza.

8. **Avisos**

En caso de un siniestro a raíz del cual se produzca una reclamación, de una reducción del Límite primario o de la cancelación de la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52D que contiene la Póliza primaria, el Asegurado dará aviso a los Aseguradores en la dirección indicada en el párrafo 6 de la Póliza tan pronto como sea razonablemente posible.

9. **Reclamaciones falsas o fraudulentas**

Si el Asegurado hace una reclamación, sabiendo que es falsa o fraudulenta con respecto a la cantidad o a otro aspecto, esta Póliza será nula y todas las reclamaciones en virtud de la misma caducarán.

10. **Ley y jurisdicción**

En caso de controversia respecto a esta Póliza la misma estará sujeta a la ley y la jurisdicción aplicables en virtud de la Póliza primaria.

ADJUNTO 3**EJEMPLO DE PÓLIZA — COBERTURA DE PROVEEDORES DE SERVICIOS****Póliza****Póliza núm.****1. Nombre y dirección del Asegurado****2. Duración de la Póliza**

Desde

Hasta

3. Límites de responsabilidad civil**a) Límite primario**

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$50 000 000 EUA por siniestro y en conjunto respecto a todos los siniestros ocurridos en un período anual de seguro.

b) Límites de responsabilidad en virtud de esta Póliza

Un límite único combinado (lesión corporal o daño a los bienes) de \$1 500 000 000 EUA por siniestro.

NO OBSTANTE, en caso de que se reduzca o agote el Límite primario declarado en el apartado a) anterior, esta Póliza se aplicará al excedente de ese límite reducido o como seguro primario si se agota el Límite primario.

4. Detalles de la Póliza primaria

Aseguradores primarios:

Número de la Póliza:

5. Prima**6. Dirección para los avisos**

Todos los avisos dados con arreglo a las condiciones de esta Póliza se enviarán a:

CONSIDERANDO que el Asegurado tiene un Seguro de responsabilidad civil aeronáutica en vigor (en adelante, “Póliza primaria”) que contiene el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52F que suprime todos los apartados salvo el b) de la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Aviación) AVN 48B;

Y CONSIDERANDO que la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52F contiene un sublímite declarado en el Punto 3, apartado a) de la Póliza (en adelante, el “Límite primario”);

ESTA Póliza deberá pagar en nombre del Asegurado todas las sumas que el Asegurado esté legalmente obligado a pagar como indemnización por lesión corporal o daño a los bienes causados por un siniestro durante el período de la Póliza ocurrido por las operaciones aeronáuticas del Asegurado cubiertas y definidas en la Póliza primaria:

1. que excedan del Límite primario, o
2. en caso de cancelación de la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52F contenida en la Póliza primaria, como seguro primario pero únicamente en la misma medida, distinta al límite, como lo hubiera provisto dicho Suplemento si no se hubiera cancelado la cobertura.

CON LA CONDICIÓN DE QUE con respecto al párrafo 1 anterior, la responsabilidad civil corresponde a los Aseguradores únicamente después de que los Asegurados primarios hayan pagado o hayan sido obligados a pagar la totalidad de sus respectivas pérdidas netas definitivas indicadas en 3 a) de la Póliza. Los Aseguradores pagarán únicamente el excedente de los límites de la Póliza primaria como se declara en 3 a) de la Póliza hasta una Pérdida neta definitiva al Asegurado del límite de responsabilidad civil declarado en 3 b) de la Póliza.

Definiciones

1. La expresión “Pérdida neta definitiva” designa la cantidad que debe pagarse como liquidación de la responsabilidad civil del Asegurado después de deducir todas las pérdidas recuperadas y otros seguros válidos y que puedan cobrarse, exceptuando la Póliza primaria, y excluirá todos los gastos.

2. El término “Gastos” designa los intereses devengados después de registrados los gastos de juicio, investigación, ajuste y gastos judiciales (excluyendo, sin embargo, todos los gastos de oficina del Asegurado, todos los gastos por empleados a sueldo del Asegurado y los honorarios generales a cuenta para gastos de abogado normalmente pagados por el Asegurado).

Condiciones

1. Términos y condiciones establecidos en la Póliza primaria

En la medida de la cobertura proporcionada por esta Póliza, esta Póliza está sujeta a iguales garantías, términos, condiciones, definiciones y exclusiones (salvo por lo que respecta a la prima, la obligación de investigar y defender, el acuerdo de renovación, si lo hubiera, la cantidad y los límites de responsabilidad civil que no sean los de la franquicia o cláusula de autoseguro cuando sea aplicable, Y SALVO QUE SE PREVEA OTRA COSA EN EL PRESENTE DOCUMENTO) que contenga la Póliza primaria o puedan agregarse a la misma antes de que ocurra un siniestro por el cual se efectúa una reclamación en virtud del presente.

En la medida en que la Póliza primaria incorpore las cláusulas de los contratos y acuerdos celebrados por el Asegurado, esta Póliza también se aplicará.

2. Gastos autorizados

En caso de que una o varias reclamaciones probablemente excedan del Límite primario, el Asegurado no incurrirá en ningún gasto sin el consentimiento de los Aseguradores.

3. Prorrateo de los gastos

Los gastos en que se incurra en nombre del Asegurado con el consentimiento de los Aseguradores, y para los cuales el Asegurado no esté cubierto por los Aseguradores primarios, se prorratearán de la forma siguiente:

- a) En caso de que una o varias reclamaciones sean ajustables antes del comienzo del juicio por una cantidad que no sea superior al Límite primario, los Aseguradores no pagarán ningún gasto.
- b) Sin embargo, en caso de que la cantidad por la que dicha reclamación o reclamaciones pueda ser ajustable exceda del Límite primario, los Aseguradores, si consienten en que continúen las actuaciones judiciales, contribuirán a los gastos en que se incurra por o en nombre del Asegurado en función de la proporción que les corresponde en la Pérdida neta definitiva finalmente ajustada con respecto a la cantidad total de dicha Pérdida neta definitiva.
- c) En caso de que el Asegurado opte por no apelar de una sentencia que exceda de los límites del Límite primario, los Aseguradores podrán elegir llevar a cabo dicha apelación a su propia costa y quedarán obligados por los gastos judiciales sujetos a impuestos y los intereses correspondientes a los mismos, pero en ningún caso la responsabilidad total de los Aseguradores excederá sus límites de responsabilidad aquí previstos, más los gastos de dicha apelación.

4. **Aplicación de las pérdidas recuperadas**

Salvo cuando esta Póliza se aplique como seguro primario, todas las pérdidas recuperadas o los pagos recuperados recibidos después de la liquidación de una pérdida en virtud de esta Póliza se aplicarán como si se hubieran recuperado o recibido antes de dicha liquidación y todos los ajustes necesarios se harán entre el Asegurado y los Aseguradores, pero ninguna cláusula de esta Póliza se interpretará de forma que las pérdidas comprendidas en esta póliza no sean pagaderas hasta que la Pérdida neta definitiva del Asegurado haya sido evaluada definitivamente.

5. **Comienzo de la responsabilidad civil**

La responsabilidad de pagar en virtud de esta Póliza no comenzará a menos ni hasta que los Asegurados primarios hayan admitido la responsabilidad por Límite primario o a menos y hasta que al Asegurado se le haya ordenado por sentencia definitiva pagar una cantidad que exceda del Límite primario y únicamente después que los Aseguradores primarios hayan pagado o hayan sido obligados a pagar la cantidad total del Límite primario.

6. **Cancelación**

Esta Póliza no es cancelable por los Aseguradores ni por el Asegurado; sin embargo, en caso de falta de pago de la prima o del derecho de póliza anual los Aseguradores tendrán el derecho de cancelar la cobertura que provee en esta Póliza dando aviso por escrito con por lo menos treinta (30) días de antelación.

7. **Límites de responsabilidad**

Aunque se haya incluido en la presente más de un Asegurado, la responsabilidad civil total de los Aseguradores con respecto a uno o a todos los Asegurados no excederá del límite de responsabilidad de los Aseguradores establecido en 3 b) de la Póliza.

8. **Avisos**

En caso de un siniestro a raíz del cual se produzca una reclamación o de la cancelación de la cobertura que provee el Suplemento de cobertura adicional (Responsabilidades aeronáuticas) AVN 52F que contiene la Póliza primaria, el Asegurado dará aviso a los Aseguradores en la dirección indicada en el párrafo 6 de la Póliza tan pronto como sea razonablemente posible.

9. **Reclamaciones falsas o fraudulentas**

Si el Asegurado hace una reclamación, sabiendo que es falsa o fraudulenta con respecto a la cantidad o a otro aspecto, esta Póliza será nula y todas las reclamaciones en virtud de la misma caducarán.

10. **Ley y jurisdicción**

En caso de controversia respecto a esta Póliza la misma estará sujeta a la ley y la jurisdicción aplicables en virtud de la Póliza primaria.

Adjunto 4**MODELOS DE PRIMAS**
Modelo con 51% de participación**Hipótesis sin pérdidas con 51% de participación**

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	454 675 000	977 571 250	1 576 581 825	2 260 656 857
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000	1 968 000 000	2 066 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	51%	51%	51%	51%	51%
Derecho por pasajero	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Prima total	433 500 000	455 175 000	477 870 000	501 840 000	526 830 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	21 675 000	68 226 250	121 650 625	182 750 183	252 407 186
Pérdidas pagadas	-	-	-	-	-
	454 675 000	977 571 250	1 576 581 825	2 260 656 857	3 039 373 740

Pérdida en el año 5 después de años inobjetable con 51% de participación

	Año 1	año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	454 675 000	977 571 250	1 576 581 825	2 260 656 857
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000	1 968 000 000	2 066 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	51%	51%	51%	51%	51%
Derecho por pasajero	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Prima total	433 500 000	455 175 000	477 870 000	501 840 000	526 830 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	21 675 000	68 226 250	121 650 625	182 750 183	252 407 186
Pérdidas pagadas	-	-	-	-	1 500 000 000
	454 675 000	977 571 250	1 576 581 825	2 260 656 857	1 539 373 740

Pérdidas en los años 2, 3 y 4 con 51% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	año 5
Saldo de apertura	0	454 675 000	284 837 500	178 336 200	129 455 919
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 600 000 000	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	51%	51%	51%	51%	51%
Derecho por pasajero	0,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Prima total	433 500 000	1 224 000 000	1 300 500 000	1 365 525 000	1 433 610 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	21 675 000	106 667 500	93 508 750	86 109 870	84 626 092
Pérdidas pagadas	-	1 500 000 000	1 500 000 000	1 500 000 000	-
	454 675 000	284 837 500	178 336 200	129 455 919	1 647 171 709

Aumento de pasajeros de 5% por año.

MODELOS DE PRIMAS
Modelo con 95% de participación

Hipótesis sin pérdidas con 95% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	847 375 000	1 821 876 250	2 938 211 325	4 213 057 307
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000	1 968 000 000	2 066 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	95%	95%	95%	95%	95%
Derecho por pasajero	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Prima total	807 500 000	847 875 000	890 150 000	934 800 000	981 350 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	40 375 000	127 131 250	226 695 125	340 561 133	470 373 231
Pérdidas pagadas	-	-	-	-	-
	847 375 000	1 821 876 250	2 938 211 325	4 213 057 307	5 664 260 235

Pérdida en el año 5 después de años inobjetable con 95% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	847 375 000	1 821 876 250	2 938 211 325	4 213 057 307
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000	1 968 000 000	2 066 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	95%	95%	95%	95%	95%
Derecho de pasajero	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Prima total	807 500 000	847 875 000	890 150 000	934 800 000	981 350 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	40 375 000	127 131 250	226 695 125	340 561 133	470 373 231
Pérdidas pagadas	-	-	-	-	1 500 000 000
	847 375 000	1 821 876 250	2 938 211 325	4 213 057 307	4 164 260 235

Pérdidas en los años 2, 3 y 4 con 95% de participación

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Saldo de apertura	0	847 375 000	229 607 500	447 808 200	772 611 369
Cantidad de pasajeros	1 700 000 000	1 600 000 000	1 700 000 000	1 785 000 000	1 874 000 000
Tasa de participación (% mundial de pasajeros)	95%	95%	95%	95%	95%
Derecho de pasajero	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00
Prima total	807 500 000	760 000 000	1 615 000 000	1 695 750 000	1 780 300 000
Costo administrativo	500 000	505 000	510 050	515 151	520 302,00
Ingreso de inversiones	40 375 000	122 737 500	103 710 750	129 568 320	166 276 137
Pérdidas pagadas	-	1 500 000 000	1 500 000 000	1 500 000 000	-
	847 375 000	229 607 500	447 808 200	772 611 369	2 718 667 204

Aumento de pasajeros de 5% por año.

1. CUANTÍA DEL UMBRAL DE PÉRDIDAS PARA EL PLAN

Para los fines del párrafo 4.2 del Apéndice 1, la cuantía del umbral de pérdidas será:

- Si todos los Estados contratantes participan en el plan, la cuantía general del umbral de pérdidas es 100% de \$15 000 000 000 EUA.
- Para un Estado contratante al que le corresponde una cuota de la OACI de 3% (Estado A) la cuantía del umbral de pérdidas es de \$450 000 000 EUA.
- Si participan únicamente el 51% de los Estados contratantes, la cuantía del umbral de pérdidas para el plan es el 51% de \$15 000 000 000 EUA = \$7 650 000 000 EUA.
- La cuantía del umbral de pérdidas del Estado A permanece constante en 3% de \$15 000 000 000 EUA = \$450 000 000 EUA.

2. PORCENTAJE DE LAS RECLAMACIONES

Basándose en el límite del plan de \$1 500 000 000 EUA por siniestro, por aeronave, y si todos los Estados contratantes participan en el plan, el Estado A tiene una exposición de riesgo de pérdida máxima de \$45 000 000 EUA por siniestro, por aeronave, por Asegurado.

Si únicamente el 51% de los Estados contratantes participan en el plan, el límite del plan seguirá siendo el total de \$1 500 000 000 EUA y el porcentaje de participación de los Estados contratantes que participen constituyendo el 51% se redondea a 100% multiplicando por un factor de 1,9608.

En este caso, la parte potencial que le corresponde al Estado A en una pérdida de \$1 500 000 000 EUA será $3\% \times 1,9608 = 5,8824\%$. $\$1\,500\,000\,000\text{ EUA} \times 5,8824\% = \$88\,236\,000\text{ EUA}$.

ADJUNTO 5**RESUMEN DE PÉRDIDAS AVN 52****1. RESUMEN DE PÉRDIDAS AVN 52**

En el resumen adjunto se ofrecen detalles de todas las pérdidas AVN 52 liquidadas por el mercado de seguro aeronáutico primario desde 1977; las cantidades indicadas corresponden principalmente a pasajeros, pero incluyen algunas liquidaciones para terceros.

Antes del 11 de septiembre, la pérdida AVN 52 respecto a terceros más elevada durante los 25 años anteriores fue la pérdida de Pan Am en Lockerbie en 1988, que ascendió a \$ 36 165 881 EUA en liquidaciones.

El mercado de seguro aeronáutico ha establecido las reservas técnicas para las cuatro pérdidas del 11 de septiembre en \$3 830 000 000 EUA. El elemento de terceros de estas reservas es superior a \$3 500 000 000 EUA, casi 100 veces más que la cantidad correspondiente de Lockerbie.

El mercado de seguro aeronáutico ha liquidado 31 pérdidas AVN 52 en el curso de los 25 años anteriores a los acontecimientos del 11 de septiembre, por un total de \$850 000 000 EUA correspondientes a liquidaciones para pasajeros y terceros.

De esta cantidad, aproximadamente \$676 000 000 EUA corresponden a dos pérdidas: la del B747 de Korean Airlines de 1983, de \$154 000 000 EUA, y la pérdida de Pan Am en Lockerbie en 1988, de \$522 000 000 EUA. Las liquidaciones combinadas correspondientes a pasajeros de estas dos pérdidas es de aproximadamente \$636 000 000 EUA.

Ninguna de las otras 29 pérdidas registradas durante el período mencionado han excedido de \$38 000 000 EUA, incluyendo las liquidaciones para pasajeros.

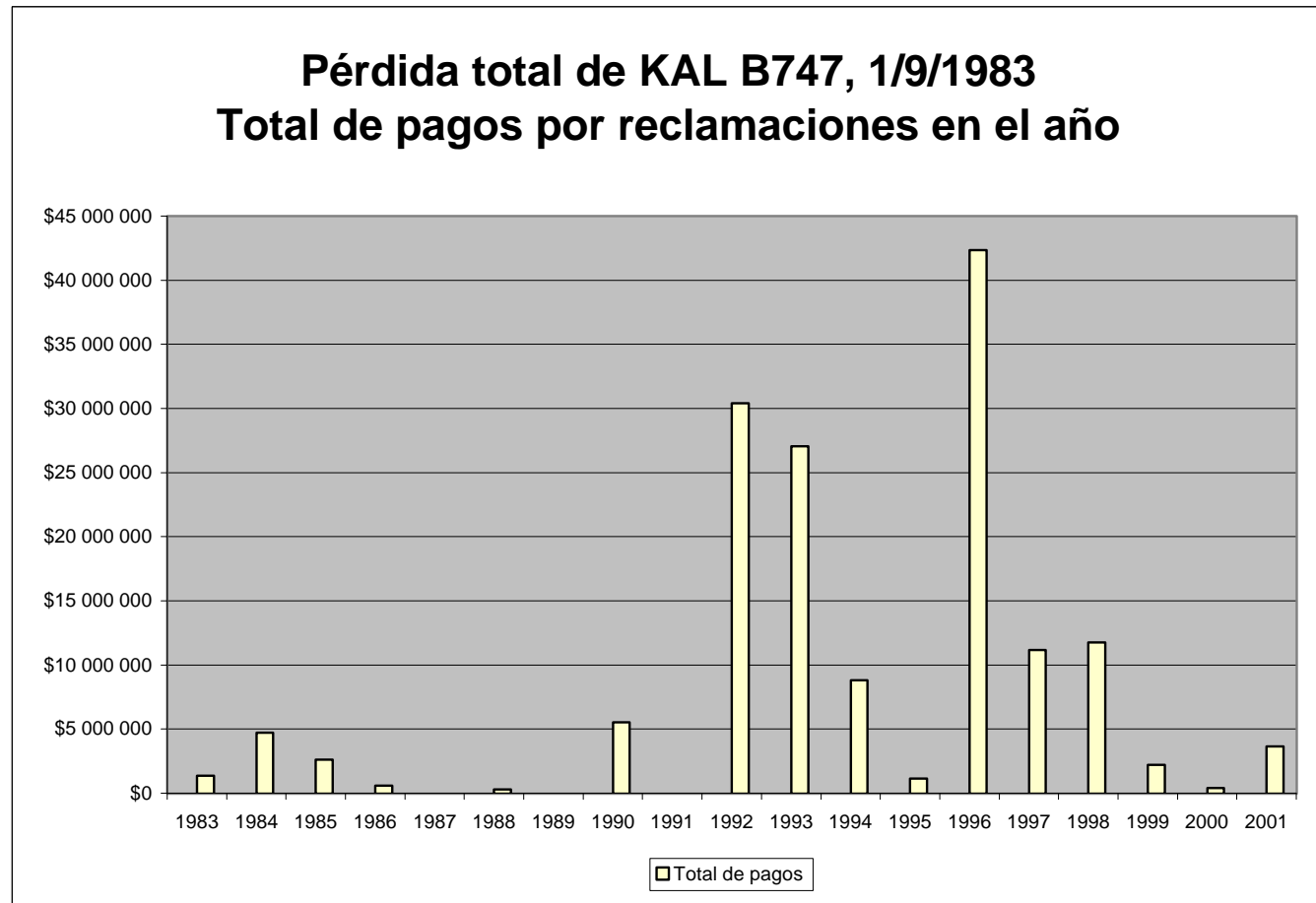
2. ESTADÍSTICAS DE PÉRDIDAS PARA EL AÑO 2001

Las pérdidas generales aeronáuticas de casco y responsabilidad civil correspondientes a 2001 se calculan en \$5 140 000 000 EUA, en comparación con \$1 950 000 000 EUA para 2000.

Las pérdidas aeronáuticas generales de casco por guerra para 2001 se calculan en \$539 000 000 EUA, en comparación con \$5 000 000 EUA para 2000.

Accidente de KAL en la Isla Sakhalin**Fecha del siniestro: 1/9/1983****Año de pago** **Total de pagos**

1983	\$1 367 168
1984	\$4 717 402
1985	\$2 617 004
1986	\$602 739
1987	
1988	\$300 000
1989	
1990	\$5 514 615
1991	
1992	\$30 418 000
1993	\$27 053 880
1994	\$8 807 001
1995	\$1 125 000
1996	\$42 343 230
1997	\$11 176 621
1998	\$11 756 276
1999	\$2 215 978
2000	\$402 521
2001	\$3 631 495

\$154 048 931

Pérdidas correspondientes a responsabilidad civil
de las líneas áreas por riesgo de guerra

Fecha del siniestro	Explotador	Fabricante	Tipo de aeronave	Matrícula	Reservas técnicas (\$EUA)	Tipo de pérdida
04 Dic 1977	Malaysian Airlines System	Boeing	737	9M-MBD	4 102 000	Total
20 Abr 1978	Korean Air	Boeing	707	HL7429	871 000	Total
01 Sep 1983	Korean Air	Boeing	747	HL7442	154 048 931	Total
10 Mar 1984	UTA	Boeing (Douglas)	DC-8	F-BOLL	1 233 000	Total
04 Dic 1984	Kuwait Airways	Airbus Industrie	A310	9K-AHC	2 750 000	Parcial
12 Jun 1985	Royal Jordanian Airlines	Boeing	727-200	JY-AFW	300 000	Total
23 Jun 1985	Air India	Boeing	747	VT-EFO	23 985 539	Total
23 Nov 1985	Egyptair	Boeing	737	SU-AYH	2 600 000	Total
02 Abr 1986	Trans World Airlines	Boeing	727	N54340	6 964 000	Parcial
03 May 1986	Air Lanka	Lockheed	L-1011 TriStar	4R-ULD	1 569 881	Total
05 Sep 1986	Pan American World Airways	Boeing	747	N656PA	13 178 000	Parcial considerable
26 Oct 1986	Thai Airways International	Airbus Industrie	A300	HS-TAE	5 500 000	Parcial
25 Dic 1986	Iraqi Airways	Boeing	737-200	YI-AGJ	3 788 963	Total
29 Nov 1987	Korean air	Boeing	707	HL7406	9 786 085	Total

Fecha del siniestro	Explotador	Fabricante	Tipo de aeronave	Matrícula	Reservas técnicas (\$EUA)	Tipo de pérdida
08 Dic 1987	Pacific Southwest Airlines	British Aerospace (HS)	BAe 146	N350PS	37 920 552	Total
03 Jul 1988	Iran Air	Airbus Industrie	A300B2	EP-IBU	1 712 077	Total
21 Dic 1988	Pan American World Airways	Boeing	747-100	N739PA	520 206 600	Total
28 Jun 1989	Somali Airlines	Fokker	F.27	60-SAZ	1 500 000	Total
19 Sep 1989	UTA	Boeing (Douglas)	DC-10	N54629	17 281 951	Total
27 Nov 1989	Avianca	Boeing	727	HK-1803	6 600 000	Total
11 May 1990	Phillippine Airlines	Boeing	737-300	EI-BZG	399 431	Total
02 Ago 1990	British Airways	Boeing	747	G-AWND	13 066 387	Total
02 Ago 1990	Kuwait Airways	(various)	(various)	VARIOUS	284 132	Total
02 Oct 1990	China Southern Airlines	Boeing	757	B-2812	3 164 859	Total
18 Feb 1991	ACES	De Havilland	DHC-6 Twin Otter 300	HK-2758X	2 565 000	Total
27 Nov 1992	LAV - Aeropostal	Boeing (Douglas)	DC-9-30	YV-37C	100 000	Parcial
04 Jul 1993	Royal Swazi Airways	Fokker	F.28	3D-ALN	6 417	Parcial
11 Dic 1994	Phillippine Airlines	Boeing	747-200B	EI-BWF	413 539	Parcial
27 Dic 1994	Air France	Airbus Industrie	A300B2	F-GBEC	2 007 200	Parcial
23 Nov 1996	Ethiopian Airlines	Boeing	767-200ER	ET-AIZ	12 065 469	Total
24 Jul 2001	SriLankan Airlines	(various)	(various)		1 000 000	
11 Sep 2001	American Airlines	Boeing	767-200	N334AA	1 540 000 000	Total

Fecha del siniestro	Explotador	Fabricante	Tipo de aeronave	Matrícula	Reservas técnicas (\$EUA)	Tipo de pérdida
11 Sep 2001	United Airlines	Boeing	767-200	N612UA	1 540 000 000	Total
11 Sep 2001	American Airlines	Boeing	757-200	N644AA	600 000 000	Total
11 Sep 2001	United Airlines	Boeing	757-200	N591UA	150 000 000	Total

Resumen de pérdidas AVN 52

(Véase Adjunto 5 del Apéndice 1.)

ADJUNTO 6**AVN 48B 1.10.96****CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE GUERRA, APODERAMIENTO ILÍCITO
Y OTROS RIESGOS (AVIACIÓN)**

Esta Póliza no cubre las reclamaciones causadas por:

- a) Guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades (sea por guerra declarada o no), guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, ley marcial, poder militar o usurpado o tentativas de usurpación del poder.
- b) Un estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante.
- c) Huelgas, tumultos, conmociones civiles o disturbios laborales.
- d) Un acto de una o más personas, sean o no agentes de un poder soberano, con fines políticos o terroristas e independientemente que la pérdida o daño resultante del mismo sea accidental o intencional.
- e) Un acto malicioso o un acto de sabotaje.
- f) Confiscación, nacionalización, secuestro, restricción, detención, apropiación, requisita para obtener la propiedad o el uso, por o bajo las ordenes de un gobierno (civil, militar o de facto) o una autoridad pública o local.
- g) Apoderamiento ilícito o cualquier apoderamiento ilícito o ejercicio indebido del control de la Aeronave o la tripulación en vuelo (incluyendo toda tentativa de apoderamiento o control) por cualquier persona o personas a bordo de la Aeronave actuando sin el consentimiento del Asegurado.

Además, esta Póliza no cubre las reclamaciones presentadas mientras la Aeronave esté fuera del control del Asegurado debido a cualquiera de los riesgos antes mencionados. Se considerará que la Aeronave ha sido devuelta al control del Asegurado cuando se produzca la devolución sin incidentes de la Aeronave al Asegurado en un aeródromo no excluido de los límites geográficos de esta Póliza y totalmente apropiado para las operaciones de la Aeronave (dicha devolución sin incidentes deberá ser de modo que la Aeronave esté estacionada con los motores detenidos y sin que medie coacción).

AVN 52D 12.12.01**SUPLEMENTO DE COBERTURA ADICIONAL
(RESPONSABILIDADES AERONÁUTICAS)**

1. CONSIDERANDO que la Póliza de la que este Suplemento forma parte incluye la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Cláusula AVN 48B), A CAMBIO DE una Prima adicional de, por el presente queda entendido y convenido que con efecto a partir del, todos los apartados salvo de la Cláusula AVN 48B que forman parte de esta Póliza quedan suprimidos CON SUJECCIÓN A todos los términos y condiciones de este Suplemento.

2. LA EXCLUSIÓN es aplicable únicamente a toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B.

La cobertura no incluirá la responsabilidad civil por daños a ninguna forma de bienes sobre el suelo situados fuera del Canadá y de los Estados Unidos de América, a menos que sea causado o resulte del uso de la aeronave.

3. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

El límite de responsabilidad de los Aseguradores con respecto a la cobertura que provee este Suplemento será de \$50 000 000 EUA o el límite aplicable de la Póliza, de ellos el menor, por siniestro y en el total anual (el “sublímite”). Este sublímite se aplicará dentro del límite total de la Póliza y no además del mismo.

En la medida en que se provea cobertura adicional a un Asegurado en virtud de la Póliza, este sublímite no se aplicará a la responsabilidad civil de dicho Asegurado:

- a) respecto a los pasajeros (y su equipaje y efectos personales) de un explotador de aeronaves al que la Póliza provee cobertura por la responsabilidad civil respecto a sus pasajeros resultante de su explotación de la aeronave;
- b) respecto a la carga y el correo mientras estén a bordo de la aeronave de un explotador de aeronaves al que la Póliza provee cobertura por la responsabilidad civil respecto a dicha carga y correo resultante de su explotación de la aeronave.

4. RESCISIÓN AUTOMÁTICA

En la medida prevista seguidamente, la cobertura adicional de este Suplemento quedará RESCINDIDA AUTOMÁTICAMENTE en las siguientes circunstancias:

- i) **Toda la cobertura**
– al desencadenarse la guerra (sea que haya una declaración de guerra o no) entre cualquiera de dos o más de los siguientes Estados: Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido, República Popular de China;

- ii) **Toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B**
 - al producirse el estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante en cualquier lugar o momento en que ese estallido pueda ocurrir e independientemente de que la Aeronave asegurada pueda estar afectada;
- iii) **Toda la cobertura con respecto a una de las Aeronaves aseguradas requisadas para obtener su propiedad o uso**
 - al producirse esa requisita.

CON LA CONDICIÓN DE QUE si la Aeronave asegurada está en el aire cuando se produce i), ii) o iii), la cobertura que provee este Suplemento (a menos que haya sido cancelada, rescindida o suspendida) continuará con respecto a esa Aeronave hasta que complete su primer aterrizaje siguiente y hayan desembarcado todos los pasajeros.

5. REVISIÓN Y CANCELACIÓN

- a) **Revisión de la prima o de los límites geográficos, o de ambos (7 días)**

Los Aseguradores podrán dar aviso para revisar la prima o los límites geográficos, o ambos; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- b) **Cancelación limitada (48 horas)**

Después de un estallido hostil como el especificado antes en 4 ii), los Aseguradores podrán dar aviso de la cancelación de una o más partes de la cobertura proporcionada en el párrafo 1 de este Suplemento con referencia a uno o varios de los apartados c), d), e), f) y g) de la Cláusula AVN 48B; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de 48 horas contadas a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- c) **Cancelación (7 días)**

La cobertura proporcionada por este Suplemento puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso que tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé dicho aviso.
- d) **Avisos**

Todos los avisos mencionados en el presente se darán por escrito.

AVN 52E 12.12.01**SUPLEMENTO DE COBERTURA ADICIONAL
(RESPONSABILIDADES AERONÁUTICAS)**

1. CONSIDERANDO que la Póliza de la que este Suplemento forma parte incluye la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Cláusula AVN 48B), A CAMBIO DE una Prima adicional de, por el presente queda entendido y convenido que con efecto a partir del, todos los apartados salvo de la Cláusula AVN 48B que forman parte de esta Póliza quedan suprimidos CON SUJECCIÓN A todos los términos y condiciones de este Suplemento.

2. LA EXCLUSIÓN es aplicable únicamente a toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B.

La cobertura no incluirá la responsabilidad civil por daños a ninguna forma de bienes sobre el suelo situados fuera del Canadá y de los Estados Unidos de América, a menos que sea causado o resulte del uso de la aeronave.

3. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

El límite de responsabilidad de los Aseguradores con respecto a la cobertura que provee este Suplemento será de o el límite aplicable de la Póliza, de ellos el menor, por siniestro y en el total anual (el “sublímite”). Este sublímite se aplicará dentro del límite total de la Póliza y no además del mismo.

En la medida en que se provea cobertura adicional a un Asegurado en virtud de la Póliza, este sublímite no se aplicará a la responsabilidad civil de dicho Asegurado:

- a) respecto a los pasajeros (y su equipaje y efectos personales) de un explotador de aeronaves al que la Póliza provee cobertura por la responsabilidad civil respecto a sus pasajeros resultantes de su explotación de la aeronave;
- b) respecto a la carga y el correo mientras estén a bordo de la aeronave de un explotador de aeronaves al que la Póliza provee cobertura por la responsabilidad civil respecto a dicha carga y correo resultante de su explotación de la aeronave.

4. RESCISIÓN AUTOMÁTICA

En la medida prevista seguidamente, la cobertura adicional de este Suplemento quedará RESCINDIDA AUTOMÁTICAMENTE en las siguientes circunstancias:

- i) **Toda la cobertura**
– al desencadenarse la guerra (sea que haya una declaración de guerra o no) entre cualquiera de dos o más de los siguientes Estados: Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido, República Popular de China;

- ii) **Toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B**
 - al producirse el estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante en cualquier lugar o momento en que ese estallido pueda ocurrir e independientemente de que la Aeronave asegurada pueda estar afectada;
- iii) **Toda la cobertura con respecto a una de las Aeronaves aseguradas requisadas para obtener su propiedad o uso**
 - al producirse esa requisita.

CON LA CONDICIÓN DE QUE si la Aeronave asegurada está en el aire cuando se produce i), ii) o iii), la cobertura que provee este Suplemento (a menos que haya sido cancelada, rescindida o suspendida) continuará con respecto a esa Aeronave hasta que complete su primer aterrizaje siguiente y hayan desembarcado todos los pasajeros.

5. REVISIÓN Y CANCELACIÓN

- a) **Revisión de la prima o de los límites geográficos, o de ambos (7 días)**

Los Aseguradores podrán dar aviso para revisar la prima o los límites geográficos, o ambos; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- b) **Cancelación limitada (48 horas)**

Después de un estallido hostil como el especificado antes en 4 ii), los Aseguradores podrán dar aviso de la cancelación de una o más partes de la cobertura proporcionada en el párrafo 1 de este Suplemento con referencia a uno o varios de los apartados c), d), e), f) y g) de la Cláusula AVN 48B; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de 48 horas contadas a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.
- c) **Cancelación (7 días)**

La cobertura proporcionada por este Suplemento puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso que tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé dicho aviso.
- d) **Avisos**

Todos los avisos mencionados en el presente se darán por escrito.

AVN 52F 17.10.01**(aplicable a la cobertura proporcionada a los proveedores de servicios)****SUPLEMENTO DE COBERTURA ADICIONAL
(RESPONSABILIDADES AERONÁUTICAS)**

1. CONSIDERANDO que la Póliza de la que este Suplemento forma parte incluye la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Cláusula AVN 48B), A CAMBIO DE una Prima adicional de, por el presente queda entendido y convenido que con efecto a partir del, todos los apartados salvo de la Cláusula AVN 48B que forman parte de esta Póliza quedan suprimidos CON SUJECIÓN A todos los términos y condiciones de este Suplemento.

2. LA EXCLUSIÓN es aplicable únicamente a toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B.

La cobertura no incluirá la responsabilidad civil por daños a ninguna forma de bienes sobre el suelo situados fuera del Canadá y de los Estados Unidos de América, a menos que sea causado o resulte del uso de la aeronave.

3. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

El límite de responsabilidad de los Aseguradores con respecto a la cobertura que provee este Suplemento será un sublímite de \$50 000 000 EUA o el límite aplicable de la Póliza, de ellos el menor, por siniestro y en el total anual. Este sublímite se aplicará dentro del límite total de la Póliza y no además del mismo.

4. RECISIÓN AUTOMÁTICA

En la medida prevista seguidamente, la cobertura adicional de este Suplemento quedará RESCINDIDA AUTOMÁTICAMENTE en las siguientes circunstancias:

- i) **Toda la cobertura**
– al desencadenarse la guerra (sea que haya una declaración de guerra o no) entre cualquiera de dos o más de los siguientes Estados: Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido, República Popular de China;
- ii) **Toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B**
– al producirse el estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante en cualquier lugar o momento en que ese estallido pueda ocurrir e independientemente de que la Aeronave asegurada pueda estar afectada;
- iii) **Toda la cobertura con respecto a una de las Aeronaves aseguradas requisadas para obtener su propiedad o uso**
– al producirse esa requisita.

CON LA CONDICIÓN DE QUE si la Aeronave asegurada está en el aire cuando se produce i), ii) o iii), la cobertura que provee este Suplemento (a menos que haya sido cancelada, rescindida o suspendida) continuará con respecto a esa Aeronave hasta que complete su primer aterrizaje siguiente y hayan desembarcado todos los pasajeros.

5. REVISIÓN Y CANCELACIÓN**a) Revisión de la prima o de los límites geográficos, o de ambos (7 días)**

Los Aseguradores podrán dar aviso para revisar la prima o los límites geográficos, o ambos; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.

b) Cancelación limitada (48 horas)

Después de un estallido hostil como el especificado antes en 4 ii), los Aseguradores podrán dar aviso de la cancelación de una o más partes de la cobertura proporcionada en el párrafo 1 de este Suplemento con referencia a uno o varios de los apartados c), d), e), f) y g) de la Cláusula AVN 48B; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de 48 horas contadas a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.

c) Cancelación (7 días)

La cobertura proporcionada por este Suplemento puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso que tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé dicho aviso.

d) Avisos

Todos los avisos mencionados en el presente se darán por escrito.

AVN 52G 17.10.01**(aplicable a la cobertura proporcionada a los proveedores de servicios)****SUPLEMENTO DE COBERTURA ADICIONAL
(RESPONSABILIDADES AERONÁUTICAS)**

1. CONSIDERANDO que la Póliza de la que este Suplemento forma parte incluye la Cláusula de exclusión de guerra, apoderamiento ilícito y otros riesgos (Cláusula AVN 48B), A CAMBIO DE una Prima adicional de, por el presente queda entendido y convenido que con efecto a partir del, todos los apartados salvo de la Cláusula AVN 48B que forman parte de esta Póliza quedan suprimidos CON SUJECIÓN A todos los términos y condiciones de este Suplemento.

2. LA EXCLUSIÓN es aplicable únicamente a toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B.

La cobertura no incluirá la responsabilidad civil por daños a ninguna forma de bienes sobre el suelo situados fuera del Canadá y de los Estados Unidos de América, a menos que sea causado o resulte del uso de la aeronave.

3. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

El límite de responsabilidad de los Aseguradores con respecto a la cobertura que provee este Suplemento será de un sublímite de o el límite aplicable de la Póliza, de ellos el menor, por siniestro y en el total anual. Este sublímite se aplicará dentro del límite total de la Póliza y no además del mismo.

4. RECISIÓN AUTOMÁTICA

En la medida prevista seguidamente, la cobertura adicional de este Suplemento quedará RESCINDIDA AUTOMÁTICAMENTE en las siguientes circunstancias:

i) **Toda la cobertura**

– al desencadenarse la guerra (sea que haya una declaración de guerra o no) entre cualquiera de dos o más de los siguientes Estados: Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido, República Popular de China;

ii) **Toda cobertura adicional con respecto a la supresión del apartado a) de la Cláusula AVN 48B**

– al producirse el estallido hostil de un arma de guerra empleando fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radiactiva semejante en cualquier lugar o momento en que ese estallido pueda ocurrir e independientemente de que la Aeronave asegurada pueda estar afectada;

iii) **Toda la cobertura con respecto a una de las Aeronaves aseguradas requisadas para obtener su propiedad o uso**

– al producirse esa requisita.

CON LA CONDICIÓN DE QUE si la Aeronave asegurada está en el aire cuando se produce i), ii) o iii), la cobertura que provee este Suplemento (a menos que haya sido cancelada, rescindida o suspendida) continuará con respecto a esa Aeronave hasta que complete su primer aterrizaje siguiente y hayan desembarcado todos los pasajeros.

5. REVISIÓN Y CANCELACIÓN

a) **Revisión de la prima o de los límites geográficos, o de ambos (7 días)**

Los Aseguradores podrán dar aviso para revisar la prima o los límites geográficos, o ambos; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.

b) **Cancelación limitada (48 horas)**

Después de un estallido hostil como el especificado antes en 4 ii), los Aseguradores podrán dar aviso de la cancelación de una o más partes de la cobertura proporcionada en el párrafo 1 de este Suplemento con referencia a uno o varios de los apartados c), d), e), f) y g) de la Cláusula AVN 48B; dicho aviso tendrá efecto a la expiración de 48 horas contadas a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé el aviso.

c) **Cancelación (7 días)**

La cobertura proporcionada por este Suplemento puede ser cancelada por los Aseguradores o por el Asegurado dando aviso que tendrá efecto a la expiración de siete días contados a partir de las 2359 horas GMT del día en que se dé dicho aviso.

d) **Avisos**

Todos los avisos mencionados en el presente se darán por escrito.

— — — — —

APÉNDICE 2**LISTA DE PARTICIPANTES****ESTADOS MIEMBROS**

Alemania	R. Müenz C. Henrichs
Arabia Saudita	S. Al-Ghamdi
Australia	S. Clegg
Brasil	A. Pereira C.B. Rodrigues R.M. Barreda M.A. Castro A.C. Romera F. de Asis Leme Franco D.M. Silva
Canadá	R. Dean (AHAC) E. Macnab M. Skrobica
Egipto	M. El Bagoury F.A.A. Ghoneimy F. Aly N. El Koussy S. El Maghloub M. El Serafi
Estados Unidos	J. Rodgers P. Bloch
Francia	P. Gabelle V. Jost A. Veillard
India	A.P. Singh
Japón	T. Kawanishi M. Ogiso T. Okawara
México	R. Rodríguez Garduno H. Vázquez G. Delgado S. Retana

ESTADOS MIEMBROS

Reino Unido	P. Smith
Singapur	S.H. Tan L. Tan
Sudáfrica	J. Morrison V. Naidoo P.D. Moeti

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES OBSERVADORAS

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)	L. Clark H. Goldberg
Comisión Europea (CE)	F. Morgan
Comité de corredores del mercado de Londres – Sección de aviación	J. Palmer-Brown K. Coombes
Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)	J. Wool C. Brandes
Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)	R. Heitmeyer S. Hub
Unión Internacional de Aseguradores Aeronáuticos (UIAA)	D. Gasson P.L. Butler

ESTADOS OBSERVADORES

China	T.F. Zhao J. Yuan
Delegación de la República Checa	O. Gorgol
España	L. Adrover
Federación de Rusia	I.M. Lysenko
Finlandia	M. Tupamaki
Senegal	B. Gueye

APÉNDICE 3**ORDEN DEL DÍA DE LA REUNIÓN**

Cuestión 1 del orden del día: Examen de las medidas tomadas en respuesta a la cancelación y reducción de la cobertura de seguros por riesgo de guerra

Se invitará al grupo especial a que evalúe y examine las medidas tomadas por los Estados y la industria en relación con este tema después de la reunión SGWI/1.

Cuestión 2 del orden del día: Posibles mecanismos relacionados con las medidas de los gobiernos y de la industria

Se invitará al grupo especial a que analice las propuestas de las medidas que han de tomar los gobiernos (a mediano y largo plazo) y sus repercusiones.

Cuestión 3 del orden del día: Preparación de recomendaciones para someterlas a la consideración del Consejo de la OACI

Cuestión 4 del orden del día: Otros asuntos

APÉNDICE 4**LISTA DE DOCUMENTOS****NOTAS DE ESTUDIO:**

WP Núm.	Cuestión del orden del día	Asunto	Presentada por
1	-	Orden del día provisional	Secretaría
2	2	Responsabilidad civil aeronáutica respecto a terceros por cobertura de guerra, apoderamiento ilícito, terrorismo, etc.	LMBC juntamente con ACI, IATA y ICCAIA
3	2	Medidas de largo plazo	Alemania
4	2	Observaciones y propuestas	IATA y ICCAIA
5	2	Comentarios del Brasil sobre responsabilidad civil aeronáutica respecto a terceros por cobertura de guerra, apoderamiento ilícito, terrorismo, etc.	Brasil
6	2	Recomendación de procedimiento conjunto del SGWI al Consejo de la OACI: relativa a la reforma de la responsabilidad civil	Alemania, Finlandia y IATA y ICCAIA
7	3	Propuesta de plan para cobertura aeronáutica respecto a terceros por riesgo de guerra	Presidente, vicepresidenta y Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN:

IP Núm.	Cuestión del orden del día	Asunto	Presentada por
1	2	Seguro aeronáutico mutuo por riesgo de guerra y responsabilidad civil	Reino Unido
2	1	Seguro aeronáutico anterior y posterior al 11 de septiembre de 2001	UIAA
3	2	Requisito de seguro por riesgo de guerra	Finlandia
4 (revisada)	1	Datos de los miembros respecto a las medidas nacionales relativas al seguro por riesgo de guerra	IATA