

# **PREGUNTAS Y RESPUESTAS RELATIVAS A LA CREACIÓN DE UN PLAN MUNDIAL EN EL ÁMBITO DEL SEGURO AERONÁUTICO POR RIESGO DE GUERRA**

*Nota.*— El presente documento procura proporcionar información adicional relativa a la propuesta del Grupo especial sobre seguro aeronáutico por riesgo de guerra (SGWI) para la creación de un mecanismo internacional (véase el Informe SGWI/2) mediante unas preguntas y respuestas.

## **1. ¿Cuáles son los objetivos del Plan mundial?**

Los objetivos del Plan mundial son: permitir que las operaciones de transporte aéreo sigan desarrollándose en condiciones razonables; distribuir el riesgo de guerra aeronáutico y los riesgos conexos (incluidos los de secuestro de aeronaves, sabotaje y otras formas de interferencia ilícita) entre las partes, incluidos todos los Estados participantes interesados; y proporcionar una cobertura de seguros adecuada a corto y mediano plazo, permitiendo al mismo tiempo que los mercados aseguradores privados vayan retornando gradualmente a este sector del mercado.

## **2. ¿En qué consiste el Plan mundial?**

El Plan mundial consiste en brindar una cobertura de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra de \$1 500 millones EUA para todas las entidades de la industria aeronáutica de un Estado participante (se aplicará un límite inferior de \$500 millones EUA a las pequeñas entidades) mediante una entidad aseguradora sin fines de lucro y con esa finalidad específica respaldada por garantías de los Estados. En el caso de la mayoría de las líneas aéreas y los proveedores de servicios aeronáuticos, el plan les otorgaría un nivel de cobertura equivalente al que otorgaban los aseguradores aeronáuticos comerciales con anterioridad a la cancelación de la cobertura en septiembre de 2001. El Plan mundial pondría a disposición de todas las partes de la industria aeronáutica un nivel razonable de cobertura de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra que, salvo excepciones, no sería cancelable.

## **3. ¿Cómo funcionará el Plan mundial?**

Se determinó que el plan sería viable con sujeción a la participación de un número suficiente de Estados contratantes, la suma de cuyas cuotas de la OACI debería ser de al menos el 51%, según se indica en la Resolución A33-26 de la Asamblea: *Cuotas para el fondo general correspondientes a los años 2002, 2003 y 2004*. A partir de entonces, cuando un Estado participe en el plan de la OACI mediante la firma de un contrato con la entidad aseguradora que se creará en el marco del plan, todas las entidades aeronáuticas de ese Estado estarán en condiciones de recibir cobertura una vez adquirida en el mercado asegurador comercial la cobertura primaria exigida de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra (actualmente, \$50 millones EUA). Cada una de las entidades aeronáuticas pagará una prima por ese seguro que pasará a formar parte de un fondo colectivo. Para las líneas aéreas, el cálculo de ese cargo o prima se basaría en el número de pasajeros transportados por un monto equivalente a 50 centavos por pasajero. La Entidad aseguradora no pagará primas a los Estados participantes por su garantía de último recurso.

4. **¿Cuál es el alcance exacto de la cobertura de seguros que se otorgará? ¿Qué no cubrirá la Entidad aseguradora?**

En el marco del Plan mundial, se otorgará una cobertura de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra. No estará cubierta la responsabilidad civil respecto a los pasajeros; no obstante, si el mercado invocara nuevamente el aviso de cancelación con siete días de antelación de la cobertura primaria de responsabilidad civil respecto a terceros y a los pasajeros por riesgo de guerra, la Entidad aseguradora incluirá en sus pólizas la cobertura primaria y la cobertura de responsabilidad civil respecto a los pasajeros por riesgo de guerra y ampliará el límite a \$2 000 millones EUA (\$750 millones EUA para las entidades menores). Dado que la cobertura otorgada no sólo comprenderá la de responsabilidad civil respecto a terceros sino también la cobertura de responsabilidad civil respecto a los pasajeros, se proporcionan para este último propósito \$500 millones EUA (\$250 millones EUA para las entidades menores).

5. **¿Quiénes estarán cubiertos por el plan? ¿Quiénes no estarán cubiertos? ¿Por qué necesitan estar cubiertos los fabricantes, financieros y arrendadores?**

El plan se propone otorgar cobertura a todas las entidades aeronáuticas, incluidos los aeropuertos, las líneas aéreas, los proveedores de servicios de escala, los prestadores de servicios de navegación aérea, los fabricantes, los financieros y arrendadores de equipos, los reabastecedores de combustible, los taxis aéreos y los encargados de las operaciones de aviación general. Todas esas entidades habían adquirido seguros por riesgo de guerra y terrorismo antes del 11 de septiembre de 2001 y el plan les permitirá volver a esa situación. No sólo las líneas aéreas sino todos los tenedores de pólizas pagarán derechos de emisión y primas.

6. **¿Cuándo comenzará a funcionar el Plan mundial?**

La Entidad aseguradora puede formarse en un lapso de 8 a 12 semanas. El Plan mundial comenzará a funcionar una vez que hayan confirmado su participación un número de Estados cuya contribución colectiva represente el 51% del monto de las cuotas pagadas a la OACI, y que cada uno haya celebrado un acuerdo de participación con la Entidad aseguradora.

7. **¿Qué duración tendrá el plan de la OACI? ¿Cuándo finalizará?**

El Plan mundial tendrá una duración mínima de tres años y una máxima de cinco años. Si un número de Estados cuya participación colectiva representa más del 25% de la participación total de los Estados comunica su intención de retirarse cumplido el período de tres años, el 75% restante quedará automáticamente facultado para reconsiderar su situación. El plan también podrá finalizar antes si los aseguradores aeronáuticos comerciales procuran adoptar un modelo similar, lo que les permitiría entonces otorgar niveles adecuados de cobertura no cancelable a todas las entidades aeronáuticas a tarifas razonables.

8. **¿Es obligatoria la participación?**

La participación no es obligatoria para los Estados contratantes de la OACI. El plan estaría sujeto a una doble participación voluntaria: es decir, la participación voluntaria de los Estados contratantes de la OACI en calidad de garantes, y la decisión voluntaria de suscribir pólizas de los explotadores de las líneas aéreas y otras entidades de los Estados participantes.

9. **Cuando un Estado se incorpora al plan, ¿debe efectuar algún pago? ¿Qué obligaciones asume un Estado al participar?**

Los Estados participantes no deberán efectuar ningún pago por adelantado en el momento de su incorporación. Todo Estado participante tiene la obligación de proporcionar una garantía a la Entidad aseguradora cuando se incorpora al Plan mundial, por el monto que se indica en la respuesta a la pregunta 10. En el caso de que fuera necesario recurrir a las garantías, si los fondos de reserva acumulados de la Entidad aseguradora resultaran insuficientes, un Estado participante deberá pagar la proporción que le corresponda de toda liquidación de reclamaciones que se realice, cuando así lo requiera la Entidad aseguradora. Toda utilización de las garantías de los Estados reducirá automáticamente su exposición financiera residual, ya que sus respectivos topes se reducirán en forma proporcional.

10. **¿Cuál es la exposición financiera máxima de un Estado en este plan?**

La máxima exposición de un Estado participante es el monto que corresponde a su participación porcentual en el fondo de la OACI en relación con el “Tope” del Plan de \$15 000 millones EUA. (Ese “Tope” representa 10 casos de pérdidas por riesgo de guerra). Por ejemplo, un Estado con una cuota de la OACI del 3% tiene un “Tope” de \$450 millones EUA, que se mantiene constante, cualquiera sea la participación total de los Estados en el Plan mundial.

11. **Cuando el plan tiene menos del 100% de participación (como ocurrirá cuando se inicie, con un 51% de participación), ¿cómo se calculará el porcentaje que le corresponda pagar a un Estado ante una potencial reclamación?**

La garantía de último recurso de los Estados participantes es solidaria, no mancomunada, y limitada a su participación individual de conformidad con sus cuotas de la OACI. El porcentaje que le corresponda pagar a un Estado se calculará ajustando los porcentajes de contribución totales al 100%. Por ejemplo, si el total es 51%, entonces el porcentaje de contribución de cada Estado se ajustará multiplicándolo por 1,96. Así, de ser necesario efectuar el pago de una reclamación, a un Estado con un porcentaje de contribución de 3% le correspondería una participación de 5,88% o de \$88,2 millones EUA en el pago de la liquidación si la pérdida fuera de \$1 500 millones EUA, y su tope residual se reducirá de \$450 millones EUA a \$361,8 millones EUA.

12. **¿Cómo beneficiará el plan a los Estados participantes?**

El Plan mundial garantiza la continuidad del sistema del transporte aéreo internacional ante la eventualidad de que se produjera una nueva cancelación como consecuencia de otro ataque terrorista que afectara al sector aeronáutico u otro incidente. El Plan mundial otorga la cobertura de responsabilidad civil respecto a terceros por riesgo de guerra no sólo a las entidades de la industria aeronáutica de un Estado participante sino también a las de otros Estados participantes, aumentando así la probabilidad de que las líneas aéreas que vuelen desde y hacia los territorios de esos Estados y los prestadores de servicios aeronáuticos que les brinden servicios de apoyo tengan la cobertura de seguros que corresponda. Si, como resultado de las reclamaciones, la Entidad aseguradora requiere el adelanto de fondos provenientes de las garantías de los Estados participantes para cumplir con sus obligaciones respecto a las reclamaciones, la Entidad reembolsará esos fondos mediante un aumento en las primas u otro medio apropiado que apruebe su Directorio. En caso de disolución, los Estados participantes recibirán una parte del excedente de fondos, prorrateada de conformidad con el porcentaje de sus garantías, en reconocimiento de los riesgos asumidos.

13. **¿Cómo beneficiará el plan a las líneas aéreas, los aeropuertos, otros proveedores de servicios aeronáuticos, financieros y a los fabricantes y arrendadores de equipos?**

Entre los beneficios para las líneas aéreas, para todos los proveedores de servicios aeronáuticos (de aeropuertos, de servicios de escala, de suministros de alimentos de a bordo, de ATS, etc.), financieros y los fabricantes y arrendadores de equipos, figuran los siguientes: el Plan mundial brinda la cobertura necesaria para satisfacer todos los requisitos financieros, reglamentarios y operacionales; por tratarse, en principio, de una cobertura no cancelable, la cobertura por riesgo de guerra otorgada por cada incidente garantiza que toda la industria del transporte aéreo pueda continuar funcionando en caso de que se produzca otro ataque terrorista; la ampliación de la cobertura a todos los proveedores aeronáuticos (de servicios de aeropuertos, de servicios de escala, de suministros de alimentos de a bordo, de ATS, etc.) elimina toda necesidad de que las líneas aéreas deban pagar indemnizaciones por responsabilidad civil por riesgo de guerra más allá de lo que establece normalmente la práctica comercial.

14. **El plan de la OACI, ¿será compatible con la recuperación del mercado asegurador de la aviación comercial y no lo obstaculizará ni retrasará? ¿Cómo garantizará el plan la transición hacia una cobertura de seguros otorgada por el mercado comercial?**

La recuperación del mercado comercial de seguro aeronáutico dependerá de que no se produzcan pérdidas en el corto a mediano plazo. Sería probable que se facilitara una cobertura limitada a través del mercado comercial (actualmente de hasta \$50 millones EUA), pero no a precios económicamente viables por encima de este límite, ni a todos los proveedores de servicios aéreos en la misma forma. El plan apunta además a proporcionar un elemento esencial que no puede obtenerse en el mercado comercial, es decir, una cobertura que no puede cancelarse con siete días de antelación. El Plan mundial está diseñado para adaptarse fácilmente a cualquier situación nueva en el mercado: preverá un aumento sucesivo del umbral inferior de cobertura durante toda la duración del plan, para inducir al mercado a aumentar sucesivamente su cobertura.

15. **¿Dónde estará ubicada la Entidad aseguradora? ¿Cuál será su situación?**

Conceptualmente, sería una entidad sin fines de lucro. Una vez que se cumplan las condiciones para crear la Entidad aseguradora, es decir la recepción por parte de la OACI de un número suficiente de expresiones que denoten la intención de los Estados de participar en el Plan mundial, se tratará la cuestión de la ubicación más apropiada, luego de consultarlo con las compañías del sector. En dicho estudio se deberían comparar los requisitos reglamentarios nacionales para la constitución, capitalización, funcionamiento y tributación de la entidad, y se debería elegir el lugar que ofrezca las condiciones más favorables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes.

16. **¿Cómo se prevé que será la organización y constitución de la Entidad aseguradora? ¿Cómo estarán protegidos los intereses de los gobiernos en el Directorio? ¿Cuál será la función de la OACI? ¿Quién más formaría parte de él?**

Un grupo directivo se ocupará de todas las cuestiones relativas a la elaboración del plan una vez que se cuente con indicios claros de que el nivel de participación de los Estados sea equivalente, por lo menos, al 51% del total de las cuotas de la OACI. La OACI podría estar a cargo de coordinar ese esfuerzo, conjuntamente con las entidades aeronáuticas privadas. Los Estados participantes, mediante la Organización, estarían representados en el Directorio de la entidad una vez que la misma estuviera en funciones. Asimismo, las entidades aeronáuticas del sector privado (los explotadores de las líneas aéreas, las compañías de seguros, los financieros y prestamistas del ámbito aeronáutico, los aeropuertos, etc.) también estarían representados en el Directorio. El Consejo de la OACI recibiría un informe anual de las actividades de la entidad.

17. **¿Cómo se proporcionará el capital inicial a esa Entidad aseguradora? ¿Cómo se cubrirán los gastos de constitución de la sociedad y de inicio de sus actividades?**

El capital inicial provendrá de préstamos del mercado comercial y los gastos relativos a la creación de la Entidad aseguradora se recuperarán de las actividades de la Entidad una vez que la misma esté en funciones. Asimismo, los costos que implique la creación y el funcionamiento de la Entidad aseguradora se cubrirán con los ingresos provenientes de las primas recaudadas, bajo la dirección del Directorio.

18. **¿Cuál será la función de la OACI en esa Entidad aseguradora?**

Actuando en general como facilitador, la OACI debería participar, en la medida necesaria, en aquellos aspectos del establecimiento y funcionamiento de la entidad relativos a la garantía que proporcionarán los Estados participantes, incluidos los estatutos de la entidad, la aprobación del acuerdo de participación y su firma por los Estados contratantes.

19. **¿Los Estados asumirán mayores riesgos que si continuaran otorgando garantías estatales a sus propias líneas aéreas y a los prestadores de servicios aeronáuticos?**

En la actualidad, los Estados que otorgan protección en materia de seguros a sus líneas aéreas nacionales están asumiendo todos los riesgos asociados con sus líneas aéreas en caso de que se produjera otro ataque. Si se comparten esos riesgos, la exposición de cada Estado se reduce notablemente.

20. **¿Cómo se determinarán los montos de las primas? ¿Qué prima pagarán los explotadores regionales de menor magnitud?**

Entre las opciones que se están considerando, y que terminará de analizar la entidad una vez que esté en funcionamiento, se incluyen una tasa fija por segmento de pasajeros, una tasa fija por vuelo de salida, una tasa fija por aeronave proporcional al peso máximo de despegue, una tasa fija por tonelada/kilómetro realizada y una prima de tasa fija uniforme. Se apunta a que el mayor volumen de primas se recaude de los grandes explotadores de líneas aéreas de pasajeros.

21. **¿Puede aumentar el monto de las primas? ¿Existen otros derechos a pagar?**

Cuando se produce un siniestro con altas probabilidades de traducirse en una reclamación importante que deberá afrontar la Entidad aseguradora, para una buena gestión de la exposición a reclamaciones y evitar recurrir a las garantías de los Estados, las primas podrán aumentarse con previo aviso de 30 días. Todos los tenedores de pólizas (asegurados privados) deben pagar un derecho de emisión de póliza además de las primas.

22. **¿Existirá un monto de “retención” (una franquicia por asegurado)?**

Los directivos de la entidad deberán decidir qué política adoptar respecto de las primas, teniendo en cuenta que las franquicias son elementos clásicos en la actividad aseguradora. No obstante, habrá una retención “natural” adicional, ya que el plan intervendrá sólo a partir del límite de excedente (en la actualidad, \$50 millones EUA).

— FIN —