

CUESTIONARIO PARA EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE CONTROL DE TRÁFICO AÉREO

COMPLETAR LAS SIGUIENTES PÁGINAS

Regulación de los intermediarios de seguro por la Autoridad de Conducta Financiera (FCA)

La FCA es responsable de la regulación de los intermediarios de seguros en el Reino Unido. La incumbencia de la FCA es garantizar que los intereses de los consumidores estén protegidos, que los intermediarios de seguros estén debidamente administrados y que los empleados de las empresas reguladas sean competentes y estén debidamente capacitados. Aon UK Limited es un intermediario regulado.

Con el objeto de que Aon UK Limited desarrolle su relación comercial con usted en la forma requerida por la FCA y al mismo tiempo le proporcione la protección que requiere, le solicitamos que nos proporcione la siguiente información de su informe anual y estado de cuentas más recientes. Solicitaremos esta información anualmente.

Nombre del cliente: EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO.

(el tomador de la póliza que firma el contrato de seguro)

1. Facturación anual

¿Cuáles son su facturación anual? \$3.750.000

—

Alternativamente, tache según corresponda:

¿Su facturación anual es superior a 1 millón de libras esterlinas? Si

¿Su facturación anual es superior a 12,8 millones de euros? Si
(aprox. 9,2 millones de libras esterlinas)

2. Total del balance

¿Cuál es el total de su balance? \$ 1.458.661.121,21 _____

(Total de todos los activos sin ninguna deducción por pasivos, es decir, activos fijos y activos corrientes)

Alternativamente, tache según corresponda:

¿El total de su balance es superior a 6,2 millones de euros? Si
(aprox. 4,5 millones de libras esterlinas)

3. Número promedio de empleados

¿El número promedio de empleados durante el próximo año es superior a 250? Si (tachar según corresponda)

4. Operaciones dentro del Espacio Económico Europeo (EEE)

¿Tiene operaciones comerciales ubicadas en al menos uno de los siguientes países? No (tachar según corresponda)

El EEE:

Austria, Bélgica, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Reino Unido.

Esta sección del formulario de propuesta debe ser completada para cumplir con nuestras obligaciones regulatorias

Si el espacio disponible es insuficiente, por favor identifique y adjunte hoja(s) separada(s)

Nombre del Asegurado	EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACION AEREA SOCIEDAD DEL ESTADO
Domicilio del Asegurado	AV. RIVADAVIA 578
Nombre de contacto	"Cintia Gimenez Julia"
Número de teléfono	4320-3948
Número de fax	
Correo electrónico	<CGimenez@eana.com.ar>

¿Por cuánto tiempo ha estado realizando operaciones de Control de Tráfico Aéreo (CTA)?	29 DE JULIO DE 2015
¿Cuántos centros de Control de Tráfico Aéreo (CTA) opera?	CINCO (5) CENTROS CONTROL DE ÁREA
¿Dónde está situado cada uno?	CORDOBA, MENDOZA, RESISTENCIA, EZEIZA y COMODORO

	RIVADAVIA
--	-----------

¿Fecha de inicio del seguro al que se refiere este cuestionario?	
Proporcionar detalles de su seguro actual	
¿Límite de responsabilidad solicitado para el seguro?	Límite Unico Combinado (Lesión Corporal/Daños a Bienes) U\$S 300.000.000 por cualquier ocurrencia.-

PARA CADA CENTRO DE CTA A SER ASEGURADO

ACC CORDOBA - FIR CORDOBA, ACC MENDOZA - FIR MENDOZA, ACC RESISTENCIA - FIR RSISTENCIA, ACC EZEIZA - FIR EZEIZA y ACC COMODORO RIVADAVIA - FIR COMODORO RIVADAVIA

¿Cuál es el área de responsabilidad, incluyendo en qué aeropuertos?	<p>FIR CORDOBA AERÓDROMOS</p> <p>JUJUY, SALTA, CATAMARCA, TUCUMAN, TERMAS DE RIO HONDO, SANTIAGO DEL ESTERO, RIO CUARTO, CONLARA, LA RIOJA y CORDOBA.</p> <p>FIR MENDOZA AERÓDROMOS</p> <p>SAN JUAN, SAN LUIS, MENDOZA, REYNOLD, MALARGUE y SAN RAFAEL</p> <p>FIR RESISTENCIA AERÓDROMOS</p> <p>CORRIENTES,</p>
---	---

	<p>RESISTENCIA, POSADAS, RECONQUISTA y FOX DE IGUAZU</p> <p>FIR EZEIZA AERÓDROMOS</p> <p>EZEIZA, AEROPARQUE, SAN FERNANDO, MORON, LA PLATA, EL PALOMAR, TANDIL, MAR DEL PLATA, BAHIA BLANCA, VILLA GESSELL, SANTA ROSA, NEUQUEN, SAN CARLOS DE BARILOCHE, CHAPELCO, ROSARIO, PARANA, SAUCE VIEJO, CONCORDIA y GUALEGUAYCHU</p> <p>FIR COMODORO RIVADAVIA AERÓDROMOS</p> <p>TRELEW, PUERTO MADRYN, ESQUEL, EL CALAFATE, COMODORO RIVADAVIA, RIO GALLEGOS, RIO GRANDE y USUHAIA</p>
<p>¿El centro tiene alguna responsabilidad por el tráfico de sobrevuelo? En caso afirmativo proporcionar detalles del área de responsabilidad.</p>	<p>SI, EL TAMAÑO DE LAS REGIONES DE VUELO ES:</p> <p>FIR CBA 257000 MILLAS CUADRADAS</p> <p>FIR DOZ 90200 MILLAS CUADRADAS</p> <p>FIR SIS 97000 MILLAS</p>

	<p>CUADRADAS</p> <p>FIR EZE 800000 MILLAS CUADRADAS (CONTINENTAL + OCEANICO) SOLO OCEANICO 680000 MILLAS CUADRADAS</p> <p>FIR CRV 3250000 MILLAS CUADRADAS (CONTINENTAL + OCEANICO) SOLO OCEANICO 2600000 MILLAS CUADRADAS</p>
¿A qué distancia asume el control de los aviones entrantes y cede el control de los aviones salientes?	<p>LA RESPONSABILIDAD SE TRANSFIERE EN LOS LIMITES DE LAS FIR O EN EL LIMITE DE CADA AREA O ZONA DE CONTROL</p>
¿Quién toma el CTA cuando usted cede el control de la aeronave?	<p>LA DEPENDENCIA O ACC ADYACENTE.</p>
¿El espacio aéreo está dividido en espacio aéreo superior y espacio aéreo inferior para fines de control?	<p>SI</p>
¿Qué nivel de vuelo es la línea divisoria entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior?	<p>FL245</p>

<p>¿Cuántos sectores son proporcionados para el control del espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior?</p>	<p>ENTRE TRES Y CUATRO SECTORES POR CADA ACC</p>
<p>¿Cómo se logra la interacción militar y civil del Control de Tránsito Aéreo a través de los centros de control?</p> <p>¿Hay controladores militares en la sala de CTA con fines de enlace? Si es así, ¿bajo qué autoridad operan?</p>	<p>SE HAN ESTABLECIDO ACUERDOS ENTRE LAS DEPENDENCIAS ATS Y LA AUTORIDAD MILITARES</p> <p>NO, EN LOS ACC CORDOBA Y RESISTENCIA HAY UNIDADES MILITARES QUE SOLO TRABAJAN CON EL RECONOCIMIENTO DE LOS VUELOS, CONSIDERADOS NO IDENTIFICADOS. DEPENDEN DEL ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS ARMADAS</p>
<p>¿Cuántas personas están trabajando normalmente en cualquier momento dado?</p>	<p>ACC EZE 16 ACC CBA 12 ACC DOZ 8 ACC SIS 6 ACC CRV 7</p>
<p>¿Cuántas personas están en servicio en períodos de mucha actividad?</p>	<p>ACC EZE 18 , EL RESTO IGUAL</p>
<p>¿Cuál es el período de guardia / turno normal?</p>	<p>TURNOS DE 06 A 14 /14 A 22/ 22 A 06</p>
<p>¿Cuál es el número total de oficiales de control empleados?</p>	<p>939 ENTRE TWR Y ACC</p>
<p>Indique tipo de radar en uso estableciendo si este es un radar de vigilancia primario o secundario</p>	<p>EN LAS FIRS CORDOBA, MENDOZA y EZEIZA HAY RADARES SECUNDARIOS Y PRIMARIOS</p> <p>EN LAS FIRS RESISTENCIA y COMODORO RIVADAVIA HAY</p>

	<p>RADARES SECUNDARIOS</p> <p>EN LAS FIRS EZEIZA y COMODORO RIVADAVIA HAY SISTEMAS DE VIGILACIA ATS ADS-C y SISTEMA CPDLC.</p>
<p>¿El radar proporciona cobertura completa sobre la totalidad de la zona?</p>	<p>EN TODAS LAS FIR EXISTE UN PROMEDIO DEL 85% DE COVERTURA</p>
<p>¿Se utilizan computadoras para la función de Control de Tráfico Aéreo? En caso afirmativo, indicar tipo de sistema y tiempo de uso.</p>	<p>SISTEMA TRATAMIENTO PLAN DE VUELO INDRA ASOCIADO AL SISTEMA DE VIGILANCIA ATS.</p> <p>EL TIEMPO DE USO ES H24.</p>
<p>¿Se encuentra actualmente instalada la superposición completa provista para Estaciones VOR en su red de vías aéreas?</p>	<p>NO</p>
<p>¿Se proporcionan VORs de reserva?</p>	<p>NO</p>
<p>Si corresponde, ¿usted controla los movimientos vehiculares en la zona de operaciones aeronáuticas? En caso afirmativo, ¿en qué medida (cruce de pistas de rodaje y aterrizaje/despegue)?</p> <p>¿Esto lo hace el mismo personal que controla las aeronaves?</p>	<p>SOLO PARA CRUCE DE PISTAS DE RODAJE Y ATERRIZAJE/DESPEGUE O SOBRE EL ÁREA DE MANIOBRAS</p> <p>SI</p>
<p>¿Hay energía de reserva disponible en el sitio de VOR?</p>	<p>NO</p>

¿Qué servicio telefónico directo de usuario a usuario se proporciona entre los Centros de Control de Tráfico Aéreo y también entre los Centros de Control de Tráfico Aéreo y los aeropuertos dentro de áreas definidas?	RED TELEFONICA INTERNA (RTI), ATS ORAL, DDI, DDN.
¿El Centro de Control de Tráfico Aéreo tiene fuentes de alimentación de energía de reserva e iluminación de emergencia a batería?	SI
Si corresponde, ¿hay una vista completa del área de maniobras desde la torre?	NO EN TODOS LOS AERÓDROMOS, SI EN LA MAYORIA DE ELLOS.
Si corresponde, ¿hay una vista completa del área de clasificación desde la torre?	NO ES CLARA LA PREGUNTA
¿Hay calefacción, ventilación y refrigeración en la torre?	NO EN TODAS
¿La torre está insonorizada?	NO EN SU MAYORIA. SOLO AER Y EZE
¿Se proporcionan servicios de control de aproximación y aeródromo?	SI DONDE CORRESPONDE
¿Se usa radar para el control de aproximación? Si es así, indique el tipo y la cobertura operativa dada	NO
¿Se usa radar para cualquier otro uso en el aeródromo?	NO
¿Hay algún radar de vigilancia secundario en uso?	SI (20 SENSORES INVAP)
¿Se utiliza televisión de circuito cerrado para algún propósito?	NO
Instalaciones de radio estatales provistas	NO ES CLARA LA PREGUNTA
Servicios estatales de radio de reserva provistos	NO ES CLARA LA PREGUNTA

¿Se registran las transmisiones de radio / teléfono?	NO ES CLARA LA PREGUNTA
¿Qué circuitos telefónicos directos se ofrecen?	NO ES CLARA LA PREGUNTA
¿Se dispone de equipo radiogoniométrico?	NO ES CLARA LA PREGUNTA
¿Qué procedimientos existen para monitorear el desempeño de un controlador? ¿Cómo se comparan con los de la Autoridad de Aviación Civil del Estado / Administración Federal de Aviación?	VERIFICACIONES DE COMPETENCIAS (MENSUALES)
¿Qué entrenamiento recurrente reciben los controladores?	HORAS DE SIMULADOR EN LOS ACC (MENSUAL)
¿Cuál es la experiencia promedio del controlador?	10 A 15 AÑOS

PROPORCIONE LAS SIGUIENTES ESTADÍSTICAS DE ATERRIZAJE, DESPEGUE Y SOBREVUELO: ESTA ES INFORMACIÓN FUNDAMENTAL PARA LOS ASEGURADORES.

CON RESPECTO A LOS VUELOS SOBRE LOS QUE USTED TIENE CONTROL, INDIQUE LO SIGUIENTE SEGÚN CORRESPONDA (SEPARADO ENTRE CIVIL Y MILITAR SI CORRESPONDE)

- 1) Se consideran vuelos militares aquellos catalogados como “Vuelo Oficial Extranjero” y “Vuelo Oficial Nacional” en SIAC
- 2) Se consideran vuelos civiles todos los que no corresponden con la clasificación del punto anterior
- 3) Para el 2018, se considera el doble del número para los registros del período Enero – Junio
- 4) Para el 2019, se considera un crecimiento aproximado del 15% en vuelos comerciales, mientras que el resto de las categorías se dejan al mismo valor que 2018.
- 5) En sobrevuelos, estimo mismo crecimiento que el calculado 2018 vs 2017 para el 2019.
- 6) En sobrevuelos, no vemos la clasificación civil/militar. De todas maneras, a modo de ejemplo, en jun’18, los sobrevuelos de operadores registrados como militares fueron solo 18 sobre un total de 2.275 (0,8%).

	Año anterior		Este año		Próximo año	
	Civil	Militar	Civil	Militar	Civil	Militar
Número de aterrizajes por año	279.372	15.917	268.732	11.482	296.172	11.482
Número de despegues por año	280.148	16.188	270.116	11.802	297.656	11.802
Número de sobrevuelos por año	27.646		29.602		31.700	

INGRESOS

	<u>Año anterior</u>	<u>Año en curso</u>	<u>Próximo año</u>
Ingresos anuales totales estimados	\$ 2.251.028.965	\$ 3.750.000.000	\$ 4.450.000.000

RECLAMOS

<p>Proporcione detalles de cualquier accidente / pérdida de aviación o reclamos presentados en su contra durante los últimos cinco años, que surjan de sus operaciones de CTA (aseguradas o no) incluyendo importes reclamados y demandantes.</p> <p>Esta información debe incluir detalles de las pérdidas / reclamos dentro de cualquier deducible de (seguro).</p>	
---	--

Proporcione copias de los cuadros de procedimientos de aproximación y espera del control de tráfico aéreo.

Información substancial

Cuando la póliza de nuestro cliente está sujeta a las leyes de Inglaterra y Gales, se le debe proporcionar la siguiente Divulgación de Información Substancial. Sus obligaciones de divulgación cambiaron en agosto de 2016. Sus nuevas obligaciones de divulgación se resumen a continuación. Es su responsabilidad comprenderlas. Para las pólizas sujetas a la ley de otros países se aplicarán las leyes locales pertinentes.

Su deber de hacer una presentación justa.

"Información substancial" significa toda información que influiría en la determinación de la aceptación del riesgo por parte del asegurador y, en caso de hacerlo, en la prima, los términos y las condiciones que se aplicarán. Si tiene dudas sobre si la información puede ser relevante para la determinación de un asegurador, le aconsejamos que la revele.

Por ley, usted está obligado a hacer una presentación adecuada a su asegurador de los riesgos que está tratando de asegurar. Para hacer una presentación correcta del riesgo, usted debe: (1) revelar toda información substancial que conozca o debería conocer; o (2) proporcionar a los aseguradores información suficiente para comunicarles que necesitan hacerle preguntas adicionales para revelar toda la Información Substancial. Usted debe tener en cuenta que esto no tiene por objeto dar lugar a un proceso de dos etapas en el que proporciona a los aseguradores un poco de información y ellos hacen todas las preguntas. Esta segunda parte sólo se aplicará cuando se ha intentado, pero no se ha podido, proporcionar toda la información substancial y puede demostrar que usted ha dado al asegurador una buena base sobre la cual hacer las preguntas adicionales.

Se considerará que usted conoce toda la Información Substancial que es conocida por su alta gerencia o los responsables de contratar el seguro y que razonablemente se ha revelado mediante una investigación suficiente. Su investigación tendrá que incluir información que está en poder de otras personas tales como sus agentes (por ejemplo, su corredor de seguros, Aon). Aon no está obligado a proporcionarle a usted ni a los aseguradores ninguna información que hayamos recibido (i) de otra persona que no sea usted o sus representantes o (ii) de otra manera que no sea directamente en relación con el contrato particular de seguro que estamos colocando para usted. Toda pérdida que pueda sufrir como resultado de la falta de revelación o tergiversación de la información será su responsabilidad.

El hecho de no revelar toda la Información Substancial o falsificar las circunstancias podría resultar en la anulación de los términos de su contrato de seguro (de modo que los reclamos no se paguen y no haya cobertura), en que los términos sean modificados o que los aseguradores reduzcan los reclamos pagados en proporción al aumento de la prima que se habría cobrado si se hubiera conocido la verdadera posición. Los aseguradores pueden también tener derecho a recuperar todos o parte de los pagos de reclamos efectuados.

Las obligaciones de divulgación descritas anteriormente se plantearán:

Antes de que se firme la póliza - Por lo tanto, si usted toma conocimiento de que la información que ha suministrado antes de la confirmación de su cobertura de seguro era incorrecta o incompleta, debe informarnos de inmediato; y

Después de que se firma la póliza - El deber de hacer una presentación justa se vuelve a imponer cuando hay cambios o variaciones en la cobertura, cuando el contrato de seguro se renueva o se amplía y cuando se presenta un reclamo. Además, los cambios que aumentan el riesgo substancialmente o lo modifican en forma fundamental o se relacionan con el cumplimiento de una garantía o condición del contrato de seguro, deben notificarse de inmediato. Algunos contratos de seguro también contienen una obligación expresa de notificar cualquier cambio en el riesgo. Usted necesita asegurarse de que está familiarizado con los términos de su póliza y ha recibido el asesoramiento necesario para comprender las implicaciones.

Declaración

Por la presente declaro que a mi leal saber y entender, los datos y las respuestas aquí presentados son verdaderos y correctos y que no he ocultado intencionalmente ninguna información que pueda influir en la decisión de los aseguradores en relación con esta propuesta.

Nombre:

Firma: Fecha: