

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 34 Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952

MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE ROMA

(Nota presentada por Turquía)

RESUMEN

La falta de consenso en torno a elementos cruciales del proyecto de Convenio requiere más estudio lo cual implicará un nuevo cuestionario para los Estados invitándolos a dar sus opiniones sobre puntos específicos.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Reconociendo la falta de un régimen de responsabilidad por daños en la superficie aceptado mundialmente y la necesidad de modernizar el marco jurídico existente, la OACI estableció un grupo de estudio (SG) para que estudiara y modernizara el Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, 1952. Turquía ha participado activamente en los esfuerzos por establecer un nuevo instrumento.

1.2 El resultado del trabajo del GE se presentó al 32° período de sesiones del Comité Jurídico (LC/32). No obstante, debido a las limitaciones de tiempo, el Comité no pudo finalizar el nuevo Convenio. El trabajo de modernización del Convenio de Roma continúa y, a este respecto, Turquía quisiera que el 35° período de sesiones de la Asamblea considere las siguientes observaciones y opiniones adicionales.

2. OPINIONES SOBRE EL INFORME DE PROGRESO

2.1 En la reunión LC/32 no hubo un consenso sobre las partes clave del proyecto de texto existente del SG. El alcance de la responsabilidad de los transportistas aéreos y la asegurabilidad de los riesgos que dan lugar a esa responsabilidad fueron los principales puntos de desacuerdo y de diferencias de opinión.

2.1.1 Con respecto a los riesgos básicos por daños a terceros en la superficie, el proyecto de texto introduce un sistema de responsabilidad similar al del Convenio de Montreal de 1999; Turquía considera que la estructura propuesta en el proyecto de texto es en general aceptable; sin embargo, el nivel de compensación debería ser superior a la suma determinada en el Convenio de Montreal.

2.1.2 El Convenio de Montreal estipula un primer nivel del límite de responsabilidad de 100 000 DEG. El objetivo de limitar la responsabilidad de los transportistas aéreos internacionales se basa en la necesidad de proteger a los sectores del transporte aéreo de todos los países, de facilitar la pronta indemnización de las víctimas y de establecer una legislación uniforme.

2.1.3 Por otra parte, el alcance del Convenio de Roma se limita a daños a terceros en la superficie. A diferencia de los pasajeros, los terceros en la superficie no tienen una relación jurídica con el transporte aéreo que causó el daño. No obstante, el sector del transporte aéreo de un país es parte integrante de la economía nacional y, en términos generales, los terceros en la superficie, incluyendo el público viajero, derivan beneficios económicos indirectos de cada vuelo que pasa por su espacio aéreo nacional. En consecuencia, la filosofía del Convenio de Montreal, basada en la distribución del riesgo inherente del transporte aéreo entre todos los participantes, se aplica parcialmente al Convenio de Roma. Por esta razón, Turquía opina que sólo sería justo limitar la responsabilidad de los transportistas aéreos si los límites del riesgo básico se establecen en por lo menos 300 000 DEG.

2.1.4 Las disposiciones del proyecto del Convenio relativas a daños causados como resultado de un acto de interferencia ilícita fueron muy discutidas en la LC/32 y las opiniones de los delegados estuvieron muy divididas. Los puntos críticos eran si los transportistas debían considerarse responsables por daños resultantes de un acto de interferencia ilícita y, de ser así, en qué medida.

2.1.5 Los actos de interferencia ilícita por lo general terminan con daños de más alcance que los accidentes y, con respecto a las consecuencias, son más impredecibles; por eso deben tratarse de manera diferente. La cuestión crítica es saber si esos actos deberían considerarse parte de la responsabilidad del Estado.

2.1.6 Turquía considera que, como parte de la obligación reconocida internacionalmente de que un explotador tome las medidas de seguridad necesarias, los riesgos y la responsabilidad deberían distribuirse equitativamente entre el Estado y el explotador, con límites específicos.

3. Debido a la falta de consenso sobre aspectos críticos y para aclarar las distintas perspectivas mencionadas anteriormente, la Secretaría de la OACI podría considerar necesario enviar otro cuestionario con opciones de Convenio diferentes e invitar a los Estados miembros a formular sus opiniones, particularmente sobre la ratificabilidad de un nuevo Convenio dentro de un conjunto de parámetros.

4. En opinión de Turquía, el resultado del cuestionario daría a la Secretaría de la OACI una mejor base de datos sobre la aceptabilidad y ratificabilidad de un nuevo Convenio y, si fuera necesario, se podría redactar un nuevo proyecto de texto conforme a las opiniones de la mayoría de los que respondieran.

5. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las opiniones y propuestas que figuran en esta nota de estudio; y
- b) recomendar a la OACI que continúe su trabajo de modernización del Convenio de Roma, teniendo en cuenta las opiniones del párrafo 4 anterior.