



A35-WP/277
LE/22
1/10/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

**PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LAS CUESTIONES 34, 35 y 37 DEL ORDEN DEL DÍA**

El texto adjunto sobre las cuestiones 34, 35 y 37 del orden del día se presenta a la Comisión Jurídica para que lo examine.

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

34:1 Esta cuestión se examinó a base de las notas WP/18 presentada por el Consejo, WP/135 presentada por Turquía, WP/266 presentada por Grecia y WP/118 presentada por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

34:2 En la nota WP/18 se presentaba para información de la Asamblea un informe sobre el avance de las actividades desarrolladas desde el 33º período de sesiones acerca de la modernización del Convenio de Roma de 1952. Allí se señalaba que un estudio sobre ese asunto emprendido por la Secretaría había sido considerado el 5 de junio de 2002 por el Consejo, que creó un grupo de estudio de la Secretaría para asistirle en la futura labor. La Secretaría, con asistencia del grupo de estudio, elaboró un proyecto de convenio sobre daños causados a terceros por aeronaves extranjeras. Ese proyecto de convenio fue examinado por el 32º período de sesiones del Comité Jurídico. Tras sus deliberaciones, el Comité llegó a la conclusión de que se necesitaba profundizar la tarea en algunos aspectos. El 31 de mayo de 2004, el Consejo decidió crear un grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma para que adelantara el trabajo.

34:3 En la nota WP/135 se señalaba que durante el 32º período de sesiones del Comité Jurídico no se había llegado a un consenso sobre algunos aspectos clave del proyecto de convenio, en particular, sobre el alcance de la responsabilidad de los transportistas aéreos y la asegurabilidad de los riesgos. En la nota WP/135 se resumía la posición de Turquía sobre varias cuestiones tratadas en el proyecto de convenio y se proponía que, debido a la falta de consenso sobre algunas cuestiones críticas, quizás la Secretaría estimara necesario elaborar un cuestionario constituido por diferentes opciones de convenio e invitando a los Estados a formular sus puntos de vista, en particular sobre la ratificabilidad de un nuevo convenio dentro de un determinado conjunto de parámetros. Las respuestas al cuestionario le ofrecerían a la Secretaría una mejor base de datos sobre la ratificabilidad de un nuevo convenio y, en caso necesario, para elaborar un nuevo proyecto de texto.

34:4 Grecia presentó la nota WP/266, en la que se manifestaba que en el Artículo 1 h) del proyecto de convenio también debía hacerse referencia al Artículo 101 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar* (1982).

34:5 En la nota WP/118, la ALADA presentó para información de la Asamblea su posición sobre la labor en curso relativa a la modernización del Convenio de Roma de 1952, en especial por lo que respecta al régimen de responsabilidad que se encuentra en el proyecto de convenio y a la cuestión de los seguros.

34:6 Varias delegaciones manifestaron su apoyo al proceso en curso de modernización del Convenio de Roma de 1952 y su confianza en que el grupo especial creado por el Consejo podría resolver las cuestiones pendientes. Esas delegaciones insistieron también en la necesidad de completar con urgencia la tarea.

34:7 Una delegación sostuvo que era importante alentar a las compañías de seguros para que revieran su posición sobre la cobertura del riesgo de guerra, teniendo en cuenta la labor que desarrollaban la OACI y la comunidad aeronáutica sobre cuestiones de responsabilidad y seguridad; esa revisión de las compañías facilitaría la tarea de modernización del Convenio de Roma.

34:8 Otra delegación expresó el deseo de que se ampliara la labor para tomar en cuenta otras partes, además de las líneas aéreas, que padecían esta difícil situación con respecto a los seguros.

34:9 Una delegación insistió en que era indispensable contar con un instrumento mundial que cubriera la responsabilidad tanto por los riesgos relativos a la seguridad operacional como la dimanante de actos de interferencia ilícita, aún cuando éstos planteasen problemas diferentes y quizás requiriesen soluciones diferentes; era indispensable contar con un régimen amplio al tratar la compensación a terceros provocada por aeronaves en vuelo. Esa delegación afirmó que el resultado de la labor que se estaba realizando debía ser justo, eficiente y realista: debía haber suficiente compensación para las víctimas, pero también debían tenerse en cuenta las necesidades de las líneas aéreas para no obstruir las operaciones internacionales y el sistema de compensación no debía estar divorciado de las realidades del mercado.

34:10 Una delegación se opuso a la propuesta que figuraba en la nota WP/266; creía que no era necesaria la referencia al Artículo 101 del *Convenio de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar* (1982) y que esa referencia podía disuadir a los Estados que no eran partes en ese convenio de ratificar el futuro instrumento de la OACI.

34:11 Otra delegación manifestó que el nuevo convenio debía establecer un equilibrio entre los intereses de las líneas aéreas y los de terceros y que debían tomarse en consideración los vuelos nacionales.

34:12 Un observador expuso el punto de vista de que, si bien la revisión del Convenio de Roma había cobrado impulso debido a las dificultades que afrontaban las líneas aéreas, otras partes relacionadas con la aviación también tenían problemas para obtener cobertura de seguros por la responsabilidad ante terceros. La revisión de Roma formaba parte de una solución a largo plazo para esos problemas. Instó a la OACI a que adelantara la labor con celeridad.

34:13 Resumiendo el debate sobre esta cuestión del orden del día, el presidente manifestó que se habían hecho comentarios sobre varios puntos concretos. Había firme apoyo al proceso de modernizar el Convenio de Roma y varias delegaciones habían destacado la necesidad de actuar con urgencia al respecto. También varias delegaciones habían manifestado su confianza en que el grupo especial creado por el Consejo llegaría a una pronta y satisfactoria solución de las cuestiones pendientes.

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

35:1 Esta cuestión del orden del día fue examinada a base de las notas WP/17 presentada por el Consejo, WP/126 presentada por la Unión Internacional de Aseguradores Aeronáuticos (UIAA), WP/87 presentada por la Comunidad Europea (CE), WP/97 presentada por la Asociación del transporte aéreo internacional (IATA) y WP/280 presentada por el Reino Unido.

35:2 En la nota WP/17 se presentaba un informe de situación acerca de las medidas adoptadas en cumplimiento de la Resolución A33-20 de la Asamblea, en particular el establecimiento de un mecanismo internacional de contingencia para proporcionar cobertura no cancelable de seguro aeronáutico por riesgo de guerra respecto a terceros por intermedio de una entidad aseguradora sin fines de lucro y para objetivos especiales, que contaría con el respaldo multilateral de los gobiernos durante los primeros años (“Globaltime”). Una condición para crear y explotar el Globaltime es que los Estados contratantes cuyas cuotas representen el 51% de la escala de cuotas de la OACI declaren su intención de participar y se tomó nota de que ese umbral no se había alcanzado hasta la fecha. Otra condición es que, a criterio del Consejo de la OACI, se haya producido un nuevo hundimiento del mercado comercial de seguros. Hasta que se cumplan ambas condiciones, el Globaltime se mantiene como plan de contingencia. Varias delegaciones manifestaron su reconocimiento por la labor realizada con respecto al Globaltime y una delegación puso de relieve su efecto moderador sobre los mercados. Sin embargo, se admitió que el Globaltime sólo ofrecía una solución a corto y mediano plazo, que no había suscitado suficiente participación. A este respecto, una delegación manifestó inquietud por el hecho de que el Globaltime podía alentar a los participantes en el mercado comercial a retirar esa cobertura, que quizás no fuese lo bastante interesante desde el punto de vista de los negocios.

35:3 En la nota WP/126 se describían las coberturas de seguros aeronáuticos y los cambios en el mercado después del 11 de septiembre de 2001 y se explicaban los conceptos de asegurabilidad y acumulación, concentrándose en las exclusiones de póliza existentes, así como en las nuevas exclusiones totales propuestas por algunos aseguradores aeronáuticos. En la nota WP/87 se resumían las novedades europeas con respecto a nuevas normas que se aplicarán a partir del 30 de abril de 2005 con respecto a los requisitos mínimos de seguros a que estarán sujetos todos los explotadores que vuelen hacia, dentro, desde o por encima del territorio de un Estado de la Unión Europea. En la nota WP/97 se señalaban nuevas exclusiones que se pretende aplicar para todas las reclamaciones de responsabilidad provocadas por el uso hostil de una bomba radiactiva, un dispositivo por impulsos electromagnéticos o materiales bioquímicos, y se instaba a los Estados a conceder garantías gubernamentales en esos casos, así como a poner en marcha la redacción de un régimen de limitación de la responsabilidad jurídica por las pérdidas causadas por casos de guerra y terrorismo.

35:4 En la nota WP/280 se presentaban recomendaciones a la Asamblea para abordar el problema de la inestabilidad en el mercado de seguros comerciales por riesgo de guerra, que amenaza la continuidad de las operaciones de las líneas aéreas y de otros proveedores de servicios conexos. En particular, se recomendaba que la labor del Comité Jurídico relativa a la modernización del Convenio de Roma continúe con la mayor prontitud y procurando, en caso necesario, adelantar la labor en esta materia por medio de dos instrumentos, uno que abarque los nuevos riesgos que presentan la guerra y el terrorismo y otro para los riesgos “clásicos” respecto a terceros. Esto contó con el apoyo de varias delegaciones. Algunas delegaciones mencionaron que también era necesario reconocer la situación preocupante de todos los demás participantes en la industria aeronáutica, no sólo la de las líneas aéreas. Una delegación sugirió además que las opciones no debían limitarse a uno o dos instrumentos. Otra delegación tomó nota de que, aunque el alcance de una reforma de la responsabilidad jurídica debía tratar

tanto los riesgos “normales” como los vinculados con el terrorismo, estos últimos debían tratarse con urgencia, y quizá incluso con prioridad.

35:5 Continuando con este asunto, una delegación manifestó que, aun expresando su apoyo en principio al concepto básico de la nota WP/280, sin embargo tenía dudas, principalmente con respecto al enfoque de dos instrumentos. A su juicio, esta cuestión debía ser examinada más bien por el grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952, teniendo en cuenta que debía ponerse rápidamente en práctica un sistema general que abarcara no sólo los riesgos tradicionales, sino también los del terrorismo. Esta idea fue apoyada por otra delegación que tenía dudas acerca de que cualquier fragmentación de este asunto pudiese acelerar la solución de las cuestiones pendientes y manifestó preocupación por el tratamiento de los “nuevos” riesgos para los cuales los aseguradores anunciaban exclusiones totales. Además, esta delegación sostuvo que la responsabilidad ante los pasajeros ya estaba cubierta en el Convenio de Montreal de 1999. Varias delegaciones intervinieron entonces para llamar la atención sobre la necesidad de encontrar una solución general en esta cuestión, que abarcaría tanto a los Estados en desarrollo como a los menos desarrollados, para hacer frente a las dificultades conexas de sus gobiernos y de la industria aeronáutica.

35:6 Resumiendo esta cuestión, el Presidente señaló que las recomendaciones que figuraban en la nota WP/280 habían recibido el apoyo de varias delegaciones, pero que cierta cantidad de delegaciones también había planteado dudas. A partir del debate, llegó a la conclusión de que la Comisión Jurídica deseaba reiterar que la OACI debía continuar rápidamente con la labor de modernización del Convenio de Roma para abordar este asunto, dejando que los detalles en cuanto al mejor enfoque sean tomados en consideración por el grupo especial encargado de este asunto.

— — — — —

Cuestión 37: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica — Parte I

37:1 La Comisión examinó esta cuestión a base de las notas WP/84 presentada por el Consejo, WP/173 presentada por la República de Corea, WP/238 presentada por Colombia y WP/71 presentada por la IATA.

37:2 En la nota WP/84 se resumían el programa de trabajo de la Dirección de asuntos jurídicos, las cuestiones jurídicas tratadas en el Consejo, el programa de trabajo del Comité Jurídico y un plan de reuniones jurídicas para el período 2005-2007. En la nota de estudio se enumeraban los asuntos del programa de trabajo del Comité Jurídico en orden de prioridad y se suministraba información sobre el estado de la labor en cada cuestión del programa de trabajo.

37:3 La nota WP/173, presentada por la República de Corea, contenía una propuesta de Corea de ser huésped de un seminario jurídico regional en 2006, copatrocinado por la Dirección de asuntos jurídicos de la OACI. El seminario regional propuesto estaría destinado a los Estados ante los cuales está acreditada la Oficina Asia/Pacífico de la OACI. La Comisión tomó nota de esta propuesta.

37:4 Colombia presentó la nota WP/238, en la cual sometía a mayor análisis la conveniencia de estudiar más el asunto del “embargo”, “arresto” y otras “medidas cautelares” en el contexto del cumplimiento de las sentencias judiciales dimanantes de la responsabilidad por la actividad aeronáutica. Esa delegación era consciente de las limitaciones presupuestarias que afrontaba la Organización y mencionó que, aparte de un estudio por separado, esta cuestión podía incorporarse a la labor sobre la modernización del Convenio de Roma. La Comisión tomó nota de esa propuesta.

37:5 La nota WP/71 fue presentada por la IATA. En ella se tomaba nota de los importantes adelantos que ya había logrado la OACI mediante la preparación de legislación modelo y textos de orientación sobre el asunto de los pasajeros insubordinados. No obstante, dado el continuo aumento de la cantidad de incidentes, se expresaba la opinión de que era necesario aumentar la labor coordinada a nivel mundial por intermedio de la OACI, lo cual incluiría asimismo un examen de las posibles enmiendas necesarias en los convenios y protocolos existentes, que llevaría a cabo el Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre los pasajeros insubordinados. La Comisión tomó nota de esta propuesta.

37:6 Dos delegaciones manifestaron el deseo de vincular la cuestión del seguro por riesgo de guerra con el punto relativo a la modernización del Convenio de Roma. Haciendo referencia al tema de los pasajeros insubordinados, una de esas delegaciones manifestó que la futura labor sobre este asunto también debía tener en cuenta las brechas que se han identificado en la nota WP/88 (Plan de acción de la OACI sobre seguridad de la aviación — Proyecto 12: Asuntos jurídicos). Una delegación sugirió que se elevara la prioridad de la modernización del Convenio de Roma al punto 1 en el programa de trabajo.

37:7 Resumiendo el debate sobre esta cuestión del orden del día, el presidente declaró que la Comisión había tomado nota de las diversas propuestas que figuraban en las notas de estudio. Teniendo en cuenta las deliberaciones anteriores sobre la cuestión 36 del orden del día y el proyecto de resolución adoptado al respecto, recomendó mantener el tema relativo a la consideración de la creación de un marco jurídico para el GNSS como la máxima prioridad en el programa de trabajo, pero elevar la prioridad de la modernización del Convenio de Roma del punto 3 al punto 2. Como las deliberaciones anteriores sobre la modernización del Convenio de Roma contenían amplias referencias a la cuestión del seguro por riesgo de guerra, no se consideró necesario enmendar formalmente la redacción de esta cuestión en el programa de trabajo. Quedó entendido que la planificación de las reuniones jurídicas para el período 2005-2007

sería debidamente examinada en la medida de lo necesario durante ese período para hacerla compatible con los adelantos de la labor sobre las diversas cuestiones del programa de trabajo y sus respectivas prioridades.

37:8 En consecuencia, el programa de trabajo del Comité Jurídico quedó establecido del modo siguiente:

- 1) Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluyendo los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS);
- 2) Consideración de la modernización del *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952;
- 3) Actos e infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;
- 4) Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico);
- 5) Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y
- 6) *Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar* — Posibles repercusiones en la aplicación del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional.