



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 33º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 21 de abril - 2 de mayo de 2008)

**Cuestión 8 del
orden del día:**

Informe sobre la labor realizada en el período de sesiones

**PROYECTO DE INFORME SOBRE LA LABOR DEL COMITÉ JURÍDICO
DURANTE SU 33º PERÍODO DE SESIONES**

El texto adjunto de los párrafos 3:1 a 3:5 del proyecto de Informe del Comité Jurídico está relacionado con la cuestión 3 del orden del día.

— — — — —

Cuestión 3 del orden del día: Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

3:1 El secretario presentó la nota LC/33-WP/3-1, que contenía el resumen y los textos de los dos proyectos de convenio. Uno de los relatores, el Sr. A. Mutti, presentó la nota LC/33-WP/3-4 en la que analizaba el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves. El otro relator, el Sr. M. Jennison, presentó seguidamente la nota LC/33-WP/3-3, que contenía su Informe sobre el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita (el “Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita”).

3:2 El presidente pidió que se presentaran otras notas de estudio antes de comenzar los debates sobre la cuestión 3 del orden del día. Después de presentar ALADA la nota LC/33-WP/3-2, Alemania presentó las notas LC/33-WP/3-5 [Excepciones con respecto a la responsabilidad civil del operador (“Frangibilidad”)], LC/33-WP/3-6 (Exoneración de otros proveedores de servicios) y LC/33-WP/3-7 [El mecanismo de indemnización suplementario (MIS)]. La IATA presentó seguidamente sus comentarios iniciales, afirmando primero que un convenio sobre riesgos generales no era necesario por las razones expuestas en la nota LC/33-WP/3-10 que se presentaría más tarde. Sin embargo, este observador declaró su optimismo cauteloso respecto a que en un convenio sobre el terrorismo en la aviación podía lograrse una solución intermedia entre indemnizar debidamente a las víctimas y salvaguardar la industria de la aviación. Dicho convenio se basaría en elementos clave: los terceros víctimas serían tratados con compasión e indemnizados por sus pérdidas pecuniarias; dicha indemnización debería llegar pronta y directamente a las víctimas; los fondos disponibles para indemnizaciones deberían exceder el activo de las líneas aéreas; la responsabilidad civil de las líneas aéreas debe estar sujeta a un límite máximo. Por lo tanto, este observador estaba de acuerdo con la propuesta equilibrada que se recogía en la nota presentada conjuntamente por entidades de la industria, es decir, la nota LC/33-WP/3-9 presentada por el Grupo de trabajo aeronáutico (AWG).

3:3 Un delegado presentó para información del Comité las notas LC/33-WP/3-8 y 3-11 en las que se exponía la labor realizada hasta la fecha por el Equipo de trabajo sobre el Mecanismo de indemnización suplementario (MIS): el proyecto de Reglamento interno de la Conferencia de las Partes (COP) del MIS; el proyecto de Reglamento del MIS; y el proyecto de Directrices sobre inversiones. El Comité tomó nota con satisfacción de la labor que se estaba realizando y el presidente invitó a quienes desearan hacerlo a que proporcionaran información al equipo de trabajo. Se postergó entonces la presentación de las notas LC/33-WP/3-12 a 3-15 por el grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación [Air Crash Victims Families Group (ACVFG)].

3:4 Después que el Delegado del Japón presentó la nota LC/33-WP/3-16 (en inglés únicamente) sobre las cuestiones que debían tratarse respecto a los procedimientos para limitar la responsabilidad civil del operador, el presidente propuso que se consideraran las propuestas específicas expuestas en dicha nota, así como en otras notas de estudio presentadas antes, mientras el Comité examinaba los proyectos de instrumentos artículo por artículo. Entretanto, el presidente invitó a que se formularan comentarios generales. Un delegado, a título de presidente del Grupo especial del Consejo, resumió el proceso que había seguido el grupo para producir proyectos a fin de someterlos a la consideración del Comité. Otro delegado, como vicepresidente del Grupo especial, deseaba destacar el cambio de orientación que se había producido en cuanto a la interferencia ilícita después del período de sesiones anterior del Comité, del principio de responsabilidad civil al concepto de distribución del riesgo.

3:5 Una delegación expresó su agradecimiento por la excelente labor del Grupo especial, señalando que la modernización del Convenio de Roma de 1952 era un designio de igual importancia a la de los trabajos que condujeron a la adopción del Convenio de Montreal de 1999, e indicó que cualesquiera opiniones que adoptara durante las sesiones del Comité no constituirían un prejuicio a su posición en una conferencia diplomática. Otra delegación también elogió la labor del Grupo especial e indicó que las propuestas que disientan, tales como las presentadas en las notas LC/33-WP/3-5 a 3-7, sin duda merecían ser consideradas. Dados los puntos señalados en la nota LC/33-WP/3-10 cabía recordar que ambos proyectos de convenio debían ser examinados por el Comité, incluido el Convenio sobre riegos generales, que tendría gran importancia para su región — África — en que el derecho interno no siempre era eficaz en esta materia; esto había sido aceptado por el Consejo, cuya decisión debía respetarse. Esta delegación opinaba también que debería asignársele a la OACI una responsabilidad de supervisión con respecto al MIS.