



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 3:6 a 3:27 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

3:6 A raíz de la invitación del presidente para que se hicieran declaraciones generales, una delegación expresó su agradecimiento por los informes que habían presentado los relatores, el Grupo de trabajo del Consejo y la Secretaría. En la opinión de esta delegación, los Convenios representaban un equilibrio entre los intereses de las víctimas y de los operadores. Esta delegación confiaba en que el Comité podría finalizar la labor sobre los proyectos de textos y declaró que propondría orgullosa a Roma como lugar de celebración de la Conferencia diplomática. El presidente, tomando nota de esta declaración, expresó la opinión de que el Consejo consideraría favorablemente la sugerencia de celebrar la Conferencia diplomática en Roma.

3:7 El Comité acordó seguidamente proceder al examen artículo por artículo del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita que figuraba en el apéndice B de la nota LC/33-WP/3-1, en la inteligencia de que el Relator respecto al Convenio sobre riesgos generales señalaría las modificaciones consiguientes que fueran necesarias en este último texto.

3:8 Con respecto al **Artículo 1, apartado a)**, una delegación señaló que era necesario alinear el texto francés de acuerdo con la redacción empleada en los Convenios de la Haya y de Montreal (*infraction pénale*).

3:9 El Relator respecto al Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita indicó al Comité al párrafo 3.2.1 de su informe y el problema en potencia de una situación en que un Estado Parte en un Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita quizá no hubiera ratificado uno de los convenios o una enmienda al mismo. En este contexto, el presidente y el secretario declararon que los convenios correspondientes sobre seguridad de la aviación habían alcanzado una aceptación casi universal.

3:10 Una delegación señaló que el Comité disponía de varias opciones para resolver esta cuestión: 1) apoyarse en las definiciones de los convenios vigentes sobre seguridad de la aviación que eran aceptados casi mundialmente; 2) dejar la definición de los actos de interferencia ilícita para que la determinara el Estado en que ocurría el accidente; o 3) dar una definición autónoma únicamente para el convenio de que se trataba. Esta delegación expresó su preferencia por la primera opción. Otra delegación opinaba que la expresión “que se encuentre en vigor en los Estados partes” podía dar lugar a dificultades; en la aplicación del Convenio era necesaria la certidumbre. Esta delegación prefería la tercera opción. Otra delegación sugirió que sería prudente apoyarse en la aceptación casi mundial de los convenios sobre seguridad de la aviación. En la fecha de la Conferencia diplomática, se sabría si había habido nuevas adhesiones a los protocolos y si esas enmiendas estaban en vigor en el Estado en que ocurría el daño, con lo que sería posible adaptarse a esto. Otra delegación sugirió considerar una definición autónoma, en aras de la certidumbre jurídica.

3:11 En su conclusión sobre este punto, el presidente observó que los Convenios de Montreal y de la Haya habían obtenido una aceptación casi universal y que, por lo tanto, sería apropiado referirse a ellos sin la calificación de estar en vigor. El presidente sugirió que conforme a esto el texto terminara después de “1971”. Por lo que respecta a las enmiendas a estos instrumentos que estaban en vigor en el Estado afectado, el presidente invitó al Comité de redacción a que procurara encontrar una redacción apropiada.

3:12 Con respecto a la redacción del **Artículo 1, apartado b)**, se invitó al Comité de redacción a que examinara el texto a fin de evitar en lo posible el uso redundante del término “sucesos”.

3:13 En respuesta a una pregunta de una delegación, el presidente notó que la definición de “en vuelo” en el **Artículo 1, apartado c)**, se había ampliado cuando se la comparaba con el Convenio de Roma de 1952, dado que el nuevo texto procuraba abarcar las situaciones previstas en los convenios sobre seguridad de la aviación de Tokio, la Haya y Montreal, respectivamente. Con relación a la expresión “en vuelo”, el Relator invitó al Comité a que tomara nota del documento LC/32-WP/3-1 — Nota de introducción, que contenía un texto de referencia en el que se indicaba el origen de cada artículo.

3:14 El Comité respaldó los **apartados d), e), f) y g) del Artículo 1**

3:15 Una delegación, refiriéndose a un punto tratado en el Informe del Relator, sugirió que con relación al **Artículo 1, apartado h)**, se recibieran aclaraciones de los aseguradores de la aviación respecto a la situación del propietario del casco de la aeronave y la protección que se preveía para estas personas en el caso de abordaje aéreo en el marco del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Esta delegación declaró además que el Convenio de Montreal de 1999 había establecido límites de responsabilidad infranqueables para los expedidores y destinatarios de carga y preguntó si la solución prevista actualmente en el Artículo 1, apartado h), soslayaba estos límites máximos de responsabilidad. Refiriéndose a la primera parte de la pregunta, el observador del sector de seguros explicó que el asegurador del operador que no actuaba con culpa tendría el derecho de subrogación contra el operador culpable. El observador declaró que en esta situación el operador inocente sería considerado como un tercero, añadiendo que no todas las aeronaves, particularmente las aeronaves que actuaban en la aviación general, estaban aseguradas respecto al casco. Por lo tanto, era correcto tratarlos como terceros para fines del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Con respecto a la primera cuestión, el presidente llegó a la conclusión de que sería apropiado que el propietario del casco quedara cubierto en el nuevo convenio. Al formular comentarios sobre la segunda parte de la pregunta planteada antes, el presidente se preguntaba si en realidad estaba dirigida a prever cierto beneficio inesperado para el propietario o el destinatario de la carga que ya tenía la posibilidad de recibir una compensación total más allá del límite de 17 DEG por kilogramo en virtud de una declaración especial de valor. En este contexto, una delegación sugirió postergar una decisión definitiva sobre esta cuestión hasta el que el Comité examinara el Artículo 5 (Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores u otras personas). El Comité estuvo de acuerdo con este enfoque.

3:16 Una delegación propuso que se considerara dar una definición de la expresión “administración superior” mencionada en el Artículo 24.

3:17 El Comité consideró seguidamente el **Artículo 2 (Ámbito de aplicación)**. Con respecto a este artículo, el Relator invitó al Comité a que tomara nota de sus observaciones, que constaban en el párrafo 3.3 del Informe, con las que había comenzado a exponer los pro y los contra respecto a la aplicación del nuevo régimen a la aviación interior.

3:18 Una delegación, respondiendo una pregunta de otra delegación con relación al párrafo 1 y a la frase “sea o no un Estado parte”, explicó que había habido una decisión basada en un criterio para incluir también en el ámbito del convenio el daño causado por aeronaves a un Estado que no es Parte. La delegación explicó que esto se hacía teniendo en cuenta el objetivo de proteger a la víctima y al operador. Respondiendo a otra pregunta, el presidente explicó que la financiación del MIS se basaba en un impuesto de salida que se cobraría a todas las aeronaves que salieran de un Estado Parte, incluidas las aeronaves de los Estados que no fueran Partes.

3:19 Al examinar el párrafo 1 y la expresión “en otro Estado”, el presidente observó que el convenio se aplicaría solamente a los transportistas extranjeros y que, en principio, no sería aplicable a los transportistas nacionales que efectuaran vuelos internacionales a menos que se hiciera una declaración. El presidente invitó al Comité a reflexionar sobre este punto. Con respecto a este punto, una delegación expresó la opinión que la redacción actual sugería que los operadores inscritos en un Estado Parte y que efectuaran vuelos internacionales no estarían cubiertos. Esta delegación dio el ejemplo hipotético de un vuelo de Londres a un punto en Sudáfrica realizado por un transportista matriculado en Sudáfrica. El daño ocurrido en Sudáfrica parecería quedar fuera del ámbito de aplicación del convenio, lo que no sería el resultado buscado. Esta delegación propuso insertar un texto adicional para asegurarse de que los vuelos internacionales del transportista también estuvieran cubiertos. La delegación propuso insertar, en la tercera línea, “ese Estado Parte u” antes de “otro Estado”. Habiendo tomado nota de la propuesta, el presidente se preguntó si esta solución haría que el párrafo 2 y la opción que ofrecía dicho párrafo fueran inútiles.

3:20 Sobre el asunto de la aplicación interna, un observador mencionó al Comité la nota LC/33-WP/3-9, en la que se proponía que el convenio fuera aplicable obligatoriamente tanto a los vuelos interiores como a los vuelos internacionales. En opinión de este observador, no se justificaba tratar a las víctimas de modo diferente basándose en la naturaleza del vuelo. Este enfoque prevería también una base mejor para la financiación del MIS, teniendo en cuenta el hecho de que más del 50% de todo el tráfico regular era tráfico interior. Este observador estaba a favor de suprimir el párrafo 2 y respaldaba la idea que se había presentado con respecto a una modificación al párrafo 1.

3:21 En el debate que siguió, otra delegación aprobó una modificación al Artículo 2 a fin de que quedaran cubiertos los vuelos internacionales de un transportista de un Estado Parte. Según esta delegación, esto representaba una solución equitativa dado que estos transportistas contribuían a la financiación del MIS. Esta delegación estaba a favor de retener la disposición de inclusión que contenía el párrafo 2, dado que ofrecía una situación más cómoda para los Estados que serían reticentes a aceptar la noción de que los fondos recaudados mediante las contribuciones de los vuelos interiores de un Estado se emplearían para indemnizar un daño resultante de un vuelo interior de otro Estado. Otra delegación sugirió examinar este punto desde la perspectiva del lugar en que ocurría el daño e idear una solución que, desde el punto de vista del Estado Parte afectado, proporcionara la mejor solución con respecto a la protección de la víctima y del operador. Esta delegación se preguntaba si la necesidad de respetar la preocupación de los Estados respecto al transporte interior resultaría mejor atendida en una cláusula de exclusión en vez de un mecanismo de inclusión. Sobre la cuestión de idear un mecanismo de exclusión en vez de una cláusula de inclusión, el debate reveló que una mayoría de delegaciones preferían una cláusula de inclusión. A este respecto, el presidente tomó nota de que había habido cierta incomodidad con respecto a la noción de una aplicación obligatoria a los vuelos interiores, como había propuesto antes un observador. Una delegación expresó que era necesario actuar con cautela con respecto a un cambio de enfoque del “operador” al “tráfico”.

3:22 En su conclusión sobre este punto, el presidente señaló que el párrafo 1 debería expresar adecuadamente que el convenio se aplicaría tanto a los transportistas internacionales como a los nacionales e invitó al Comité de redacción a que considerara para el párrafo 2 una cláusula de inclusión para abarcar los vuelos interiores, en vez de los transportistas nacionales.

3:23 Seguidamente, el Comité respaldó el **Artículo 2, párrafo 3**, sin discusión.

3:24 El Comité continuó sus deliberaciones con el examen del **Artículo 3** (Responsabilidad civil del operador). Con respecto al párrafo 1, una delegación preguntó por qué razón se había suprimido la expresión “o de una persona o de una cosa caída de la misma”, que figuraba en el Convenio de Roma de 1952. Un delegado, el presidente del Grupo especial del Consejo, explicó que la supresión se debía a

una cuestión de redacción, no a una decisión basada en un criterio, teniendo en cuenta el hecho de que en definitiva el daño lo causaba la aeronave.

3:25 Un observador refirió al Comité a la nota LC/33-WP/3-9, que contenía una propuesta para modificar al párrafo 1, debido al hecho de que el daño era causado por un acto de interferencia ilícita en una aeronave en vuelo. Este observador propuso también cambiar el título del Convenio a fin de subrayar que el acto de interferencia ilícita es la causa principal del daño. Al comentar esta última propuesta, una delegación declaró que tal cambio en el título no causaría ningún perjuicio. Con respecto a la propuesta anterior, varias delegaciones expresaron su apoyo a que se reflejara de modo más prominente el elemento de un acto de interferencia ilícita como la causa primera del daño en el párrafo 1 del Artículo 3, y que se modificara el texto en consecuencia. En su resumen sobre este punto, el presidente tomó nota de que no había objeciones con respecto al cambio propuesto para el título del convenio. Con relación al párrafo 1, el presidente invitó al Comité de redacción a que considerara insertar adecuadamente la noción de “interferencia ilícita” según lo había sugerido el observador. Se invitó a la Secretaría a que examinara el texto francés del párrafo 1.

3:26 Con respecto al **Artículo 3, párrafo 2**, se invitó al Comité de redacción a que explorara la posibilidad de aclarar esta disposición con miras a establecer un vínculo más estrecho con el acto de interferencia ilícita como la base para la indemnización, teniendo en cuenta la definición actual de “suceso”. En este contexto, una delegación reservó su postura y recomendó cautela para no cargar a la víctima, sin quererlo, con la obligación de probar que el daño había sido causado por un acto de interferencia ilícita.

3:27 Con relación al daño al medio ambiente, en el **Artículo 3, párrafo 3**, el Relator recordó que se consideraba apropiado dejar esta cuestión al Estado afectado, dado que el régimen de responsabilidad civil por ese tipo de daños era diferente de un Estado a otro. Una delegación, con el apoyo de otra, expresó la opinión de que el proyecto actual no era suficientemente claro. A diferencia de otros convenios, como en materia de daño nuclear, el texto no establecía ningún criterio sobre qué constituía daño al medio ambiente y no tenía en cuenta las posibles repercusiones económicas en términos de asegurabilidad o falta de la misma, ni el potencial para una considerable disminución de fondos del MIS. Una delegación observó que la noción de daño al medio ambiente no estaba adecuadamente tratada en los regímenes jurídicos de muchos países en desarrollo, y declaró que sería necesario crear certidumbre jurídica e igualdad de condiciones. Esta delegación propuso insertar en el párrafo 3, después de “Estado Parte” la frase ...“o cuando dicha ley no exista, según lo determine la Secretaría del Mecanismo de indemnización suplementario”.