



LC/33-WP/8-5
28/4/08

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 3:28 a 3:90 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

3:28 En su resumen del debate que había tenido lugar hasta ese momento, el presidente señaló que en algunos Estados quizá no haya ninguna legislación respecto al daño al medio ambiente, dado que estos se trataban como reclamaciones ordinarias por actos ilícitos o como recursos del *common law* en términos de restitución de bienes y gastos de descontaminación; en otras jurisdicciones podría haber una legislación más elaborada. Por lo tanto, la cuestión seguía siendo si el Comité tenía la intención de encomendar a la Secretaría del MIS la tarea de idear las reglas respecto al daño al medio ambiente o dejar esta cuestión librada al derecho interno del Estado afectado. El presidente declaró que podría no ser aceptable para algunos Estados que una entidad extranjera como el MIS dictara las reglas. Se invitó al Comité a que examinara este punto más a fondo. Algunos debates officiosos indicaban una buena disposición para que ciertos aspectos relativos a los daños al medio ambiente podrían tratarse en reglamento detallado que podría promulgarlo la Conferencia de las Partes (COP); el presidente señaló el proyecto de “Directrices sobre indemnización” que figuraba en el Apéndice a la nota LC/33-WP/3-11, presentada por el Equipo de trabajo sobre el MIS. En caso de insuficiencia de fondos, el proyecto de Artículo 23 (indemnización reducida) establecía la forma en que habrán de distribuirse los fondos.

3:29 Un observador declaró que la expresión “daños al medio ambiente” era amplia y podía ampliarse; bien podía tomarse para incluir el daño nuclear. En la nota presentada conjuntamente por entidades de la industria (LC/33-WP/3-9) se señalaba que no había seguro para el daño nuclear y proponía una nueva redacción del Artículo 37 (Daño nuclear). Era necesario excluir el daño nuclear del ámbito de aplicación del Artículo 3, párrafo 3, o bien adoptar la nueva redacción del Artículo 37 que se proponía.

3:30 Una delegación interpretaba que en el marco del Artículo 3, párrafo 3, en caso de que se produjera un suceso en una jurisdicción que no tenía leyes sobre el medio ambiente, no habría indemnización aún cuando hubiera daño al medio ambiente y se excluiría todo mecanismo para evaluar e indemnizar el daño; por lo tanto, era necesario volver a redactar el Artículo 3 párrafo 3, para tener en cuenta los casos de estas jurisdicciones. El presidente respondió que en algunos Estados en que no había una legislación especial sobre el medio ambiente ese tipo de daños se trataría como cualquier otro tipo de daño por un acto ilícito. Una delegación, con el apoyo de otra, se preguntaba si como consecuencia de esto el párrafo 3 podría suprimirse, dado que en los Estados que no tenían una legislación específica podía recurrirse a las leyes generales; otra delegación estimaba que suprimir el texto podía aumentar la aceptabilidad del convenio.

3:31 Sin embargo, un observador respondió que esta última sugerencia sería contraria al concepto de recurso exclusivo; el Comité debía tratar de evitar recurrir a los derechos internos fuera del marco del convenio. Otro observador estimaba que debería haber una referencia al daño al medio ambiente en el Artículo 3, porque estaba relacionado con la disposición del recurso exclusivo; si se suprimía la referencia, podía existir la tentación de creer que el daño al medio ambiente estaba fuera del ámbito de aplicación del convenio y no se aplicaría el límite máximo. Una delegación apoyó este último punto, indicando que de otro modo los transportistas podrían no estar suficientemente protegidos y esto anularía el objetivo principal del convenio. Otra delegación también se opondría a la supresión del párrafo 3 porque, en primer lugar, la modernización del Convenio de Roma se basaba en la propuesta de Suecia que ponía énfasis en los aspectos relacionados con el medio ambiente y, segundo, los convenios recientes en otros campos (p. ej., contaminación nuclear, marítima) preveían el daño al medio ambiente.

3:32 Una delegación opinaba que si se suprimía el párrafo, la indemnización por ese daño estaría cubierta por la ley general. El Comité podría decir que el daño al medio ambiente es indemnizable en el marco de la ley: que sea una ley específica o una ley general, esa ley lograría el resultado de cubrir el daño al medio ambiente en el marco del convenio.

3:33 El presidente observó que el daño al medio ambiente era esencialmente un daño a los bienes y que era indemnizable según la legislación especial en algunos Estados y según la ley general en otros. Se había expresado la preocupación de que ese daño debía tratarse afectando lo menos posible la cláusula del recurso exclusivo. Era tentador, y sería simple, suprimir el párrafo 3 y permitir que ese daño se considerara como cualquier otro daño, regido por las reglas del convenio. Por otro lado, el daño al medio ambiente actualmente tenía un marcado perfil político y surgirían preguntas si no estaba específicamente cubierto en el convenio. Por lo tanto, a menos que se creara un prejuicio real, podría incluirse una cláusula sobre daño al medio ambiente que no originara muchas dificultades. Una cláusula como esa podría parecerse a la del texto actual. No sería necesario mantener “si” porque dicho daño era indemnizable; “y en la medida en que” tenía en cuenta el recurso extraordinario y debía mantenerse; también tenía sentido conservar “la ley del Estado parte en cuyo territorio se ha causado el daño”. Esta cuestión debería considerarse cuando se tratara del Artículo 37 (Daño nuclear). El Comité **decidió** remitir este párrafo al Comité de redacción, al que se pidió que tuviera en cuenta los comentarios formulados.

3:34 Un delegado preguntó si los daños al medio ambiente podrían considerarse daños sufridos por terceros como se definían en el Artículo 1. Una delegación explicó que el daño al medio ambiente podía afectar a dos tipos de terceros: a las personas en el terreno y a los Estados. Por esa razón los Estados estaban incluidos en la definición de terceros.

3:35 El **Artículo 3, párrafo 4** fue **aceptado** sin comentarios. El párrafo declara que no se admitirán reclamaciones por indemnizaciones punitivas, ejemplares o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

3:36 El Comité consideró seguidamente el **párrafo 5**, que trataba de los tipos de daños indemnizables. Sobre la cuestión específica de lesión mental, el Relator sobre este proyecto de convenio recordó al Comité sus comentarios que figuran en el párrafo 3.5.1 de la nota LC/33-WP/3-3. Un observador recordó también la nota presentada conjuntamente por entidades de la industria (LC/33-WP/3-9) en que las entidades que presentaban la nota sugerían que la lesión mental debía excluirse; la redacción específica para lograr este objetivo podía encontrarse en el Anexo a dicha nota. El observador explicó que el sistema debería prever una indemnización cierta y pronta, pero incluir la lesión mental podía ir contra ese objetivo. Esa inclusión no debía seguir los principios del Convenio de Montreal de 1999: los pasajeros no podrían reclamar, pero terceros podrían, en circunstancias muy amplias. La verificación de la existencia de lesión mental podía ser difícil. Los tests podían ser costosos y el diagnóstico subjetivo. El tratamiento podía ser largo. La cuantía de los daños debería establecerse de la manera más simple posible. Si la lesión mental no se suprimía explícitamente, las consecuencias podían ser dramáticas, con la probabilidad de una presión que redundaría en el alza de las primas de seguro. La supresión era necesaria en un plan de distribución del riesgo.

3:37 Una delegación se preguntaba si esos daños podían ser asegurables y si reflejaban las diferencias socioculturales en todo el mundo. Si ambos aspectos podían contestarse afirmativamente, podía estar de acuerdo con el texto.

3:38 Una delegación compartía las preocupaciones del Relator y de las entidades de la industria. La indemnización por lesión mental era demasiado amplia si abarcaba, por ejemplo, a un espectador del suceso. Esa delegación proponía modificar la última línea del párrafo 5 a tenor de: "...o de un temor razonable a la exposición directa...".

3:39 Se había expresado una opinión diferente, la de que el proyecto actual representaba un progreso en comparación con el Convenio de Montreal de 1999. Es verdad que el Convenio de Montreal de 1999 no hacía referencia explícita a la lesión mental, pero tampoco impedía la indemnización por ese daño.

3:40 Otra delegación explicó que su Estado tenía un plan de indemnización establecido por la ley para las lesiones personales y los daños los indemnizaba el Estado por medio de ese plan. Era importante que el convenio permitiera que las reclamaciones presentadas en este Estado se trataran por medio de dicho plan en vez de por medio de los tribunales.

3:41 Una delegación estimaba que la supresión de toda referencia a la lesión mental iba demasiado lejos. Quizá, los términos al final del párrafo 5 eran demasiado amplios y sugirió lo siguiente: "o de exposición directa a la muerte o a la lesión corporal".

3:42 Un delegado de un Estado, el presidente del Grupo especial del Consejo (SG-MR), declaró que en el grupo se había convenido en que la indemnización a las víctimas debía ser por lo menos tan buena como la prevista en el Convenio de Montreal de 1999 y que había procurado definir adecuadamente lo que era una solución razonable. Él estaba de acuerdo en que las personas que veían el suceso desde lejos o por los medios de comunicación debían estar excluidas de la reclamación. Además, la solución debía ser asegurable.

3:43 Un observador explicó que las pólizas de seguro ordinarias cubrían la lesión mental que tenían origen en una lesión corporal, lo que era una relación causal muy directa.

3:44 Otras delegaciones expresaron la opinión de que la lesión mental debía ser indemnizable, pero que las circunstancias para obtener la indemnización debían ser más limitadas que las del proyecto actual. Algunos deseaban que el Comité de redacción considerara la sugerencia indicada antes en el párrafo 3:41. El presidente llegó a la conclusión de que había un **acuerdo** en remitir la cuestión al Comité de redacción para que consideraran la expresión "...o de exposición directa..."; las personas que veían el suceso por televisión no debían ser indemnizadas.

3:45 La delegación observadora que había mencionado antes la nota LC/33-WP/3-9, en la que se proponía la exclusión explícita de la lesión mental, declaró que si se incluía esa lesión, debía limitarse a la lesión corporal. Sería difícil determinar si un caso de lesión mental era causado por un suceso y no era preexistente.

3:46 El Comité pasó a examinar el **Artículo 4** (Límites de la responsabilidad civil del operador). Una delegación estimaba que debería introducirse un límite por persona, en armonía con el Convenio de Roma (1952) y su Protocolo de 1978. La adopción de un límite para la muerte o lesión corporal podía ser beneficiosa para los operadores y sus aseguradores. El presidente estaba de acuerdo en que el convenio no establecía un límite a la suma que un individuo podía reclamar; observó que una de las características del Convenio de Montreal de 1999 era eliminar esos límites por persona.

3:47 El Relator sobre este asunto señaló a la atención del Comité el párrafo 3.6.1 de su Informe.

3:48 Una delegación sugirió que la frase “responsabilidad civil del operador” debería estar alineada en las versiones inglesa y francesa, y esto se **remitió** al Comité de redacción.

3:49 La delegación de Alemania se refirió al debate de las propuestas sobre franqueabilidad en la nota LC/33-WP/3-5 mientras que la del Japón presentó la nota LC/33-WP/3-16. Los presentadores acordaron, ante la sugerencia del presidente, postergar el examen de fondo de estas notas para un momento más apropiado.

3:50 Una delegación pidió aclaración sobre la expresión “cada aeronave y suceso” al principio del Artículo, teniendo en cuenta el Artículo 5, párrafo 1. ¿Podría esto significar “cada aeronave involucrada en un suceso”?

3:51 Seguidamente, el Comité consideró el **Artículo 5** (Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores u otras personas). Un delegado, presidente del SG-MR, respondiendo a la pregunta mencionada en el párrafo anterior explicó que el Artículo 5 trataba de la situación en que más de una aeronave estaba involucrada en un suceso causando daño. El Artículo 4 indicaba claramente que es por aeronave involucrada en un suceso; esta es una limitación por aeronave. El Artículo 5 aclaraba esto y preveía la interacción entre las entidades. Quizá el Comité de redacción podía perfeccionar la redacción.

3:52 Una delegación explicó que la expresión “por suceso” se había agregado debido a las prácticas actuales con relación al seguro por riesgo de guerra. Un observador agregó que después del 11 de septiembre, el mercado de seguros sólo proporcionaba cobertura de responsabilidad respecto a terceros por riesgos de guerra y terrorismo de un modo global. Ya no había cobertura por suceso para la responsabilidad respecto a terceros.

3:53 Refiriéndose al Artículo 5, **párrafo 1**, y a la cuestión de terceros, una delegación propuso que los pasajeros y los propietarios de carga deberían estar sujetos a los límites del Convenio de Montreal de 1999. Era injusto permitir a los expedidores y pasajeros obtener indemnizaciones que excedieran los límites del Convenio de Montreal de 1999 utilizando este convenio.

3:54 El presidente señaló que la definición de terceros se aplicaba únicamente con respecto a las colisiones. Una sugerencia era que este Comité no debía crear una situación de beneficio inesperado para los expedidores o los destinatarios de la carga. Se **pidió al Comité de redacción** que se asegurara de eliminar las situaciones de posible beneficio inesperado para los expedidores o los destinatarios de la carga.

3:55 Con relación al Artículo 5, **párrafo 2**, una delegación declaró que la responsabilidad del operador era objetiva y su grado de culpa o negligencia no tenía importancia y no se consideraba. Por lo tanto, era dudoso si se debía hablar de su grado de contribución al daño. La delegación propuso reemplazar el párrafo 2 por una disposición tomada de un proyecto de convenio de 1960 sobre abordajes aéreos, en el sentido de que si ninguno de los operadores era culpable, la responsabilidad debía ser proporcional a las respectivas masas de las aeronaves.

3:56 Un delegado, el presidente del SG-MR, declaró que la modificación propuesta aún dependía de la decisión de que los operadores no tuvieran culpa, lo que introducía la noción de contribución en el daño, de modo que quizá el texto de 1960 no era tan diferente del párrafo 2. Cabía considerar la eliminación de la responsabilidad civil basada en la culpa y fundarla puramente en el peso relativo de la aeronave.

3:57 El presidente invitó a los observadores de la industria a presentar sus puntos de vista sobre esta cuestión; el Comité reanudaría su debate sobre esta cuestión más tarde, una vez que se hubiera hecho esto.

3:58 En el **Artículo 6** (Pagos adelantados), una delegación abogaba por que, en inglés, se reemplazara “damage” por “compensation” porque el primero de esos términos tenía la connotación de responsabilidad. Se **invitó** al Grupo de redacción a que examinara esta propuesta con relación al Artículo 6 y también en todo el convenio.

3:59 Seguidamente, el Comité consideró el **Artículo 7** (Seguro).

3:60 Una delegación señaló que el Artículo 4 establecía límites únicamente para cada aeronave y suceso. Si hubiera más de un suceso, la responsabilidad civil del operador podía aumentar en consecuencia. ¿Para cuántos sucesos debería prepararse un operador para tomar seguro? Debía agregarse texto al Artículo 7 a fin de que un operador tuviera que mantener seguro para un suceso a la vez únicamente.

3:61 Un observador explicó que en el mercado ya no había seguro por cada aeronave y suceso. Los únicos operadores que podrían obtener seguro por aeronave, por suceso, eran los que tenían ciertas garantías gubernamentales. Tendría sentido incluir en el Artículo 7 una disposición similar al Reglamento (CE) 785/2004 de la Unión Europea de modo que cuando no haya seguro disponible por aeronave, por suceso, sería suficiente una base global.

3:62 Una delegación declaró que el primer nivel se fundaba en la disponibilidad y certeza del seguro, pero no estaba segura si el Artículo 7 lo garantizaría. Qué era un seguro “suficiente” podía ser difícil de determinar, dependiendo qué significaba “cada aeronave y suceso”. La disponibilidad de seguros cambia con el tiempo. El Artículo no era lo suficientemente flexible como para adaptarse a esos cambios. Podría dársele a la COP la facultad de determinar los requisitos del seguro.

3:63 Un observador aportó mayores precisiones al indicar que, con anterioridad al 11 de septiembre, la cobertura por responsabilidad civil respecto a terceros por riesgos de guerra y terrorismo se fijaba por suceso por aeronave. Después del 11 de septiembre, pasó a ofrecerse una cobertura de \$1 000 millones EUA por suceso o una cobertura global de \$2 000 millones EUA. Algunas pólizas únicamente ofrecen una cobertura global de \$1 000 millones EUA sin importar el número de aeronaves afectadas. Para el Reglamento de la UE, los límites globales de cobertura de seguros satisfacen los requisitos de seguro adecuado.

3:64 El presidente sugirió establecer un **pequeño grupo sobre seguros** para que redacte un texto que refleje la realidad del mercado del seguro y dé a los Estados las certezas necesarias; la propuesta fue **aceptada** por el Comité. El pequeño grupo se integró con las delegaciones del Canadá, Japón, Singapur, IATA y LMBC.

3:65 Una delegación cuestionó el valor de las garantías de los Estados. El Comité **coincidió** en encomendar también la consideración de este tema al pequeño grupo.

3:66 Al considerar el **Artículo 8**, una delegación opinó que no es preciso crear una entidad por fuera de la OACI para administrar el Fondo, puesto que la OACI puede desempeñar esta función a un costo menor y de forma más conveniente para los Estados contratantes. A tal fin, la delegación propuso modificar los **párrafos 3 y 5** para que recen como sigue, respectivamente:

3:67 “3. El Mecanismo de indemnización suplementario se constituirá como organismo especial de la Organización de Aviación Civil Internacional dedicado a la administración del fondo de financiación, y tendrá su sede en la sede de la OACI”.

3:68 “5. El Mecanismo de indemnización suplementario, por su calidad de organización internacional, gozará de exención impositiva y de las demás prerrogativas que se reconocen a la OACI”.

3:69 Cuatro delegaciones expresaron su apoyo a las modificaciones propuestas, en tanto que otras cuatro delegaciones estuvieron en desacuerdo, al considerar que no debiera imponerse a la OACI la carga de administrar el Fondo, tarea que sería preferible encomendar a una entidad separada que se dedique en forma exclusiva a esa función.

3:70 Una delegación señaló que son idénticos los títulos del Capítulo III y del Artículo 8 y propuso reemplazar el título del artículo por “Constitución y objetivos del Mecanismo de indemnización suplementario”.

3:71 Otra delegación propuso dividir el **párrafo 4** en dos párrafos; el primero contendría la primera oración del texto actual donde se establece la capacidad jurídica del Mecanismo de indemnización suplementario, y el segundo trataría sobre las obligaciones correspondientes de los Estados Partes. La misma delegación indicó también que la versión francesa del **párrafo 6** no concuerda con la versión inglesa pero debería hacerlo.

3:72 Una delegación observó que en el apartado a) del párrafo 2 se hace referencia al párrafo 2 del Artículo 19, cuando debería referirse al párrafo 3 del Artículo 19.

3:73 Se recibieron observaciones a lo dispuesto en el Artículo 8 sobre las prerrogativas e inmunidades, por lo que el presidente pidió a la Secretaría revisar dichas disposiciones a la luz de otras similares que figuren en otros convenios.

3:74 El presidente decidió asimismo conformar un segundo Grupo de amigos del presidente, integrado por Brasil, Italia, Nigeria, Singapur y Suecia, bajo la presidencia de la Dra. Emilia Chiavarelli de Italia, para que examine todas las modificaciones propuestas para el Artículo 8, teniendo particularmente en cuenta otras experiencias, tales como la función de la OACI en virtud de los Acuerdos de financiamiento colectivo de 1956 con los países nórdicos, y en calidad de Autoridad supervisora del Registro internacional establecido en virtud del Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo de 2001, así como la experiencia del Fondo de indemnización por contaminación de hidrocarburos que sirvió de inspiración para las propuestas del Grupo especial.

3:75 El Comité, viendo la estrecha relación de los **Artículos 9 y 10** con el Artículo 8, decidió posponer el debate de este último hasta tanto se cuente con los resultados del segundo Grupo de amigos del presidente.

3:76 Respecto al **Artículo 11**, una delegación propuso que el vocablo “podrá” con que se inicia el apartado d) del párrafo 1 se reemplace por “decidirá”, y que se fijen los plazos u oportunidades en que la Conferencia de las Partes deberá tomar la decisión final.

3:77 Visto que la cuestión de fijar plazos para la Conferencia de las Partes se conecta con el Artículo 10, se decidió aplazar el tratamiento del Artículo 11 hasta que se trate el Artículo 10.

3:78 En relación con el **Artículo 12**, una delegación, con el apoyo de otras tres delegaciones, manifestó que no parecía existir justificación para excluir a la aviación general de la obligación de contribuir al Mecanismo de indemnización suplementario, puesto que ella también se beneficiaría con el régimen. Se explicó que el Grupo especial concentró su atención exclusivamente en la aviación comercial porque no resultaría práctico ni económicamente viable recaudar contribuciones de los usuarios de la aviación general.

3:79 Ante esta explicación, se decidió que se incluyera a la aviación general como principio general, con la posibilidad de su exención cuando el costo de recaudar las contribuciones correspondientes resultara excesivo en relación con los fondos a recaudar. Este artículo se remitió al Grupo de redacción para que se revise en consecuencia.

3:80 Al considerar el **Artículo 13**, una delegación sugirió que su texto debería agregarse al Artículo 15 como párrafo 2 o bien colocarse inmediatamente a continuación de este último artículo debido a la relación entre ambos artículos. Se decidió enviarlo al Grupo de redacción a tal efecto.

3:81 Un observador propuso modificar este artículo siguiendo la redacción que se sugiere en el Anexo de la nota de estudio LC/33-WP/3-9 para fijar un límite máximo al monto que deberá abonar el Mecanismo de indemnización suplementario. Esta propuesta no obtuvo apoyo al pasarse a su debate, por lo que no se aprobó.

3:82 En relación con el **Artículo 14**, se hizo notar la necesidad de alinear entre la versión inglesa y la versión francesa la redacción de la última oración del segundo párrafo (donde dice “respecto de un Estado Parte” y “no podrán utilizarse”). Si bien el presidente constató, a partir de las distintas intervenciones, que existía acuerdo respecto al principio de equidad al que apunta esta disposición, el párrafo se remitió al Comité de redacción para que el mismo se refleje adecuadamente. Una delegación manifestó también que deberían expresarse con mayor firmeza los principios de uniformidad y no discriminación invocados en la primera oración del segundo párrafo, para mejor velar porque todos los contribuyentes aporten en igual medida sin importar su nacionalidad. En este sentido, el presidente del Grupo especial señaló a la atención la última oración del primer párrafo del Artículo 15, que establece un período y una tasa de contribución iguales para todos los Estados Partes. Respecto al primer párrafo, un observador sugirió que se estableciera un límite fijo para las contribuciones al Fondo. Sin embargo, en vista de la segunda oración del segundo párrafo del Artículo 15, el Comité no respaldó esta postura.

3:83 Luego de las explicaciones del presidente del Grupo especial sobre los antecedentes del **Artículo 15**, el Comité se manifestó conforme con el mismo y pasó a considerar el **Artículo 16**. Una delegación propuso mejorar el segundo párrafo agregando “y que debieran recaudarse” a continuación de “que ha recaudado”, para abarcar aquellos casos en que el operador omitiera recaudar las contribuciones. En el mismo párrafo, otra delegación sugirió también que se agregue “y exigible” luego de “la suma adeudada”. Se encomendó al Comité de redacción examinar ambas propuestas.

3:84 Respecto al **Artículo 17**, luego de que el presidente del Grupo especial comentara sobre sus antecedentes, una delegación cuestionó el significado de la palabra “pérdida” en el tercer párrafo, preguntándose, en atención al Artículo 12, si se haría al Estado responsable por no asegurar que se recauden las contribuciones de los operadores de la aviación general. Se plegó a esta postura otra delegación, que mostró inquietud por las recomendaciones discrecionales que pudiera efectuar el Director en virtud de la última oración de este párrafo y sugirió que deberían elaborarse directrices para ello. El presidente aclaró que la pérdida se refiere a las recaudaciones no percibidas por no recibirse la información exigida en el párrafo 2, e indicó que esta cláusula apunta más bien a la persuasión moral, ya que podría resultar difícil accionar judicialmente contra un Estado. Una delegación observó luego que el

proyecto de Reglamento que figura en LC/33-WP/3-8 abordaría esta cuestión en lo relativo al Artículo 17 con una cláusula de denegación de la indemnización, siguiendo el modelo de los FIDAC. En cuanto al primer párrafo, otra delegación sugirió agregar la palabra “garantizar” después de “considere necesarias, para”. Esta propuesta se remitió al Comité de redacción.

3:85 Con referencia a los Artículos 16 y 17, otra delegación dijo desear que se estableciera un mecanismo para la resolución de controversias. El presidente coincidió en que, sin duda, sería de esperar su inclusión como ingrediente importante para el éxito del convenio, pero destacó que es práctica habitual de la OACI dejar este tipo de cláusulas de cierre a decisión de la Conferencia diplomática.

3:86 A continuación, el presidente del Comité Jurídico anunció la composición del Comité de redacción, a saber: Alemania, Argentina, Canadá, Chile, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Japón, Líbano, Reino Unido, Singapur, Sudáfrica y Suecia, así como la IATA y el AWG.

3:87 En relación con el **Artículo 18**, una delegación consideró que sería conveniente contar con directrices para los créditos y garantías que se mencionan en el **párrafo 4**, como es el caso con el proyecto de Directrices sobre inversiones a que se alude en el párrafo 2. El presidente del Grupo especial informó que esta propuesta formaba parte de la labor que ya está realizando el Grupo de trabajo y que el texto correspondiente estaría listo para la Conferencia diplomática. Un observador manifestó que debería fijarse un límite anual para el costo de administración del MIS, a lo que una delegación respondió que las cuestiones administrativas de este tipo forman parte de la labor del grupo presidido por Italia, acordándose entonces considerar este punto cuando el grupo presente su informe.

3:88 Siguiendo con el Artículo 18, en respuesta a una delegación que encontraba que la frase “el máximo grado de prudencia” en el párrafo 2 resultaba vaga, el presidente del Grupo especial informó que tal redacción se había basado en disposiciones similares de los FIDAC. Respecto al párrafo 4, la misma delegación opinó que los créditos debían tratarse con extrema cautela y estar sujetos a condiciones como las del primer párrafo del Artículo 20, esto es, la decisión de la COP y el arreglo a directrices. Otra delegación apoyó este parecer, opinando que tales decisiones no pueden quedar libradas únicamente al Director. Otra delegación afirmó que, de no imponerse estas condiciones, podría dificultarse para algunos Estados la ratificación del convenio. Luego de que una delegación hiciera notar una referencia velada a la COP en el Artículo 14, párrafo 3 f), el presidente concluyó que existía acuerdo para que la COP participe en este proceso y para que se cuente con directrices, y que el Comité de redacción evaluaría la mejor ubicación para tales condiciones, sea en el Artículo 9, o en el Artículo 18.

3:89 El Comité procedió entonces a considerar el **Capítulo IV** (Indemnización del Mecanismo de indemnización suplementario), comenzando por el **Artículo 19**. Respecto a la última parte del **párrafo 1**, se confirmó en relación con el debate sobre el Artículo 2 que el Comité de redacción hará debida referencia al “transporte” interior en lugar de referirse al “operador”. Dado que una delegación recordó las propuestas contenidas en LC/33-WP/3-5 y LC/33-WP/3-6 para modificar el primer párrafo, se decidió combinar su tratamiento con el de la cuestión de la frangibilidad en general. En relación con el **párrafo 2**, el presidente observó que las cifras entre corchetes no constituyen una cuestión jurídica en sí mismas y se someterían a la decisión de la Conferencia diplomática.

3:90 Se debatió luego el **párrafo 3** del Artículo 19, referente a la función de reaseguro. Luego de que el Relator resumiera los comentarios del párrafo 3.12 de su Informe, una delegación propuso que después de “transporte aéreo” se agregue una indicación de que sólo algunos operadores podrían ampararse en la cláusula de reaseguro, ya que algunos operadores se verían impedidos de acceder a una cobertura suficiente en tanto que otros sí podrían hacerlo. Un observador señaló que, sin estar en

desacuerdo con la esencia de la propuesta, su redacción podría tener el efecto de restringir el alcance de la cláusula al imponer como condición para el acceso al reaseguro que se produzca un suceso que afecte directamente a la aviación, siendo que los mercados del seguro bien pueden ver sus recursos desbordados a causa de sucesos en otros sectores. El mismo observador propuso que la función de reaseguro debería ser obligatoria, vistas las condiciones estrictas para su activación. Refiriéndose a LC/33-WP/3-9, agregó que en este caso el MIS debería asumir la responsabilidad en lugar de limitarse a ofrecer indemnización a los operadores. Una delegación, con el apoyo de otra, expresó preocupación ante las propuestas del observador, opinando que algunos operadores no tan escrupulosos, fiándose en la intervención del MIS, podrían no desplegar la necesaria diligencia. Por falta de tiempo, el presidente aplazó el debate de este punto. Respecto a la propuesta anterior de una delegación, y en atención a que el presidente del Grupo especial había recordado que la función de reaseguro tiene por fin ayudar a la continuidad del transporte aéreo en su conjunto, el presidente del Comité pidió que la delegación presente ante el Comité de redacción un texto preciso.