



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 3:91 a 3:115 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

3:91 El Comité retomó el examen del **párrafo 3 del Artículo 19**. El presidente recordó la deliberación anterior del Comité sobre este punto donde se expresaron opiniones divergentes sobre si el mecanismo de reaseguro debería o no ser automático y obligatorio.

3:92 Una delegación respaldó la idea de un mecanismo de reaseguro obligatorio en aquellos casos en que se cumplan las condiciones del párrafo 3. Esta delegación invitó al Comité a considerar en este contexto el flimsy núm. 2, y explicó que de todos modos era necesario modificar el texto a fin de abarcar el caso de un operador en particular que se viera impedido de obtener cobertura de seguros. Un observador, que se había manifestado a favor de la función de reaseguro automática, opinó que la propuesta realizada por la delegación era atendible. Haciéndose eco de esta postura, otro observador indicó al Comité que se necesitaba contar con un reaseguro automático para situaciones similares a los sucesos del 11 de septiembre, en que dos o más aeronaves del mismo operador fueran objeto de un acto de interferencia ilícita. En tal situación, de no existir el reaseguro, la cobertura global de seguros disponible para dicho operador podría agotarse sin alcanzar siquiera a cubrir el primer nivel de responsabilidad.

3:93 Una delegación dio su total apoyo al mecanismo de reaseguro automático y señaló en tal sentido que incumbe a los Estados mejorar la situación del transportista en este tipo de circunstancias, dado que el acto de interferencia ilícita estuvo dirigido principalmente contra el Estado. Reconociendo que la posibilidad de que un mismo operador sea objeto de múltiples actos de interferencia ilícita plantea un problema particular que requiere atención, una delegación manifestó que bastaba con dejar la cuestión a la decisión de la Conferencia de las Partes, agregando que el establecimiento de una función de reaseguro obligatorio se opondría a las normas sobre seguros actualmente vigentes en la Comunidad Europea e imposibilitaría la ratificación de una cantidad de Estados. Sin embargo, en la medida en que el operador afectado hubiera obtenido toda la cobertura de seguros exigida en el Convenio, esta misma delegación agregó que sería justo ofrecer algún tipo de ayuda financiera en determinadas circunstancias, siguiendo un criterio similar al descrito en el Artículo 26. El presidente, haciendo notar que en el flimsy núm. 2 se reflejaba correctamente el problema de la falta de acceso a la cobertura de seguros para un operador en particular, dijo que algunos Estados podrían encontrar solaz en el hecho de que la cuestión del reaseguro se dejaría como decisión discrecional de la Conferencia de las Partes, ya que no era impensable el caso de una línea aérea con poca iniciativa y malos antecedentes en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación. Una delegación opinó que esta cuestión exigía más consideración, en particular en lo relativo a las condiciones y duración del reaseguro para aquellos sucesos que afecten al mismo operador. Sobre la base de esta intervención, el presidente respaldó la creación de otro Grupo de amigos del presidente (núm. 3), integrado por las delegaciones de Francia y Japón y los observadores de AWG, IATA y LMBC. Se pidió al grupo que efectuara su examen con suma diligencia.

3:94 El Comité pasó entonces a deliberar sobre el **Artículo 20** (Pagos adelantados y otras medidas). Una delegación invitó al Comité a considerar esta cláusula conjuntamente con el **Artículo 6** (Pagos adelantados) y aclarar la situación de forma de eliminar toda posibilidad de pagos duplicados a una persona física. Respecto a este punto, el presidente del Grupo especial del Consejo explicó que, en principio, la obligación de efectuar pagos adelantados recae principalmente en el operador; si el operador realiza el pago, se extingue la necesidad económica inmediata para efectuar pagos en virtud del Artículo 20. Esta última disposición se incluyó para atender a la situación en que fuera el MIS quien efectúe el pago, al actuar en su función de reasegurador por decisión de la Conferencia de las Partes con arreglo a las Directrices sobre indemnización. Se indicó que, no obstante ello, podrán requerirse más

aclaraciones sobre este punto. Un observador mencionó que las directrices sobre indemnización prevén que exista un contacto entre los aseguradores y el MIS para poder detectar con facilidad todo pago duplicado.

3:95 Respecto a los pagos adelantados y la indemnización que abonará el MIS, una delegación propuso que se aclare que dichos pagos deberían quedar exentos de restricciones cambiarias o a las transferencias. Consciente de que este punto puede ser delicado en algunas jurisdicciones, el presidente invitó a la delegación a presentar un flimsy ante el Comité. En esta inteligencia, el Comité estuvo de acuerdo con los **Artículos 6 y 20**.

3:96 El **Artículo 21** (Acciones u omisiones de las víctimas) se aceptó sin comentarios.

3:97 El **Artículo 22** (Costas y otros gastos judiciales), que fue tomado del párrafo 6 del Artículo 22 del Convenio de Montreal, fue aprobado por el Comité.

3:98 Continuando sus deliberaciones, el Comité pasó a considerar el **Artículo 23** (Indemnización reducida). Respecto a este artículo, el Comité recordó que en las deliberaciones anteriores se había tratado la “lesión mental” como categoría separada de daño. En tanto que un observador reiteró sus motivos para oponerse a que se reconozca esta clase de daño, diversas delegaciones manifestaron que, a la luz de las deliberaciones anteriores, la “lesión mental”, en la medida en que se reconozca en el Convenio, debería recibir la misma prioridad prevista para los casos de “muerte y lesiones corporales” por sobre el daño material. El presidente encomendó al Comité de redacción reflejar adecuadamente este punto. Además, el Comité acordó que se aclare en el segundo renglón del Artículo 23 que debe hacerse referencia a los “Artículos 4 y 19, párrafo 2”.

3:99 Siguiendo con el Artículo 23, una delegación invitó al Comité a considerar la propuesta de modificación presentada en el Apéndice de LC/33-WP/3-16. Al comentar sobre la misma, otra delegación estimó la esencia de la propuesta adecuada en el ámbito del derecho marítimo. Esta delegación observó, sin embargo, que la propuesta podría tener repercusiones en las cláusulas sobre jurisdicción del Convenio. En razón de esta última intervención, el presidente destacó que la modificación propuesta puede no ser adecuada en el ámbito de la aviación. Con este entendimiento, el Comité concluyó su examen del Artículo 23.

3:100 El Comité procedió seguidamente a considerar el **Artículo 24** (Indemnización adicional). Una delegación manifestó inquietud respecto a esta disposición y sugirió que el Comité considerara el contenido de su nota LC/33-WP/3-5. Esta delegación recordó sus objeciones principales al texto del proyecto. En opinión de esta delegación, la propuesta impedía que la víctima obtuviera indemnización adicional del transportista aun cuando éste se encontrara en condiciones de efectuar el pago por no haber debido utilizar fondos propios para hacer frente ni a la primera capa ni a la segunda. El proyecto de texto, dijo, se opone a los principios fundamentales de las normas sobre los actos ilícitos, plantea cuestiones de orden constitucional y no incentiva al transportista a asumir su responsabilidad ética y cumplir las normas de seguridad de la aviación. La delegación agregó que oponer un límite infranqueable a las acciones fundadas en la responsabilidad subjetiva resulta contrario a los principios fundamentales del derecho, e invitó al Comité a considerar la propuesta que formulara en el párrafo 4 de la nota de estudio arriba citada, donde se establecen excepciones para la limitación de la responsabilidad en el caso en que la administración superior no hubiera cumplido su deber de supervisión o no hubiera seleccionado adecuadamente a sus dependientes y agentes.

3:101 El Relator señaló que los operadores consideran este límite máximo como condición esencial para aceptar un régimen de responsabilidad objetiva, a la vez que concedió que la cláusula sigue generando polémica. Solicitó al Comité referirse a las consideraciones de los párrafos 3.15 y 4.6 de su informe. El Relator manifestó que, si el límite de la responsabilidad fuera fácilmente franqueable, el nuevo instrumento dejaría de ser principalmente un mecanismo para la rápida indemnización de las víctimas para convertirse en una invitación a litigar con fundamento en la conducta del transportista.

3:102 Siguió a esto un debate en que cuatro delegaciones manifestaron compartir plenamente la inquietud de la delegación que se había pronunciado en primer lugar.

3:103 Una delegación, con el apoyo de diversas otras delegaciones, sostuvo que el proyecto actual atendía razonablemente los principales intereses de las víctimas. Esta delegación expresó cierta preocupación respecto a la propuesta del párrafo 4 de LC/33-WP/3-5 y la noción de la “responsabilidad” solidaria del MIS. Otra delegación recordó que el objetivo del Convenio es la gestión y la distribución del riesgo, proveyendo al mismo tiempo a la indemnización de las víctimas. Esta delegación dijo considerar el límite máximo de responsabilidad como elemento esencial para el éxito del proyecto todo. Otra delegación sugirió que estas intervenciones deberían verse en el marco de un cambio de paradigma que ya se ha dado, en particular en una situación en que las líneas aéreas son víctimas inocentes. En los casos aislados en que la línea aérea hubiera contribuido en forma parcial al daño, la delegación indicó que seguía siendo necesario recurrir a los principios jurídicos sobre los actos ilícitos, y toda desviación de tales principios debería ser razonable para que el convenio pueda ratificarse. La delegación recordó la nota LC/33-WP/3-21 presentada por ella, donde sugería que los Artículos 24 y 27 se consideraran conjuntamente y proponía que se ampliaran los supuestos en que pueda reclamarse indemnización adicional.

3:104 Otra delegación manifestó que únicamente debería exonerarse al operador cuando no hubiera mediado intención de su parte y que la definición de “administración superior” debería incluir a todas las personas que tomaran decisiones vinculantes en nombre del operador; esta postura tuvo el apoyo de otra delegación. Respecto a la carga de la prueba en el párrafo 2, dos delegaciones opinaron que debería recaer en el operador y no en la víctima. Una delegación propuso que se considere la posibilidad de colocar la carga de la prueba en el MIS.

3:105 Un observador, al igual que varias delegaciones, se refirió al Artículo 24 como la piedra basal de todo el Convenio e indicó que lo que se decida en este punto determinará que el instrumento pueda obtener o no el apoyo de la industria. El observador destacó que, en materia de indemnización, las víctimas tendrían acceso a una masa de fondos superior a la posible en un régimen jurídico ordinario, formada por el seguro y el MIS. Además, se garantizaba la celeridad en la indemnización al imponerse una responsabilidad objetiva a las líneas aéreas. En cuanto a la responsabilidad ética o moral, indicó que las líneas aéreas tienen sobrados motivos para evitar los actos de interferencia ilícita y que asumen con gran seriedad la responsabilidad que les cabe por las medidas de seguridad de la aviación. Una delegación se hizo eco de este parecer, señalando que las cuestiones de seguridad de la aviación son objeto de estricta reglamentación no sólo a través del Anexo 17 sino también de las mejores prácticas de la industria.

3:106 Otras dos delegaciones opinaron que el límite a la responsabilidad era necesario. A su parecer, el proyecto actual buscaba alcanzar un equilibrio entre los intereses del operador y de las víctimas sin colocar una carga excesiva en el operador.

3:107 Una delegación, que inicialmente había compartido similar preocupación ante el apartamiento de los principios jurídicos tradicionales sobre los actos ilícitos, dijo haber logrado comprender mejor los principios y las ideas que informan el texto actual del Artículo 24. Una vez integrados estos principios, debería reconocerse que el Convenio no aspira a formar parte del régimen

jurídico tradicional sobre ilícitos. Esta delegación se manifestó dispuesta a aceptar esta nueva estructura y se mostró comprensiva de las preocupaciones expresadas por otras, originadas en una perspectiva diferente. Por ello, dijo que resultaba imperativo que el Comité encontrara una visión común, so pena de malograrse el proyecto, e invitó al Comité a dejar de ver la propuesta como un régimen más de responsabilidad como los anteriores, para verla en su lugar como un mecanismo para compartir los costos y los riesgos ante sucesos extraordinarios. Reconoció que restaban por resolver algunos detalles de los párrafos 2 y 3 del Artículo 24, sin embargo, ya que la graduación de la conducta necesaria y ciertas condiciones para franquear el límite siguen siendo muy restringidas. Esta delegación invitó al Comité a debatir estos párrafos con ánimo constructivo en el espíritu enunciado. En vena similar, otra delegación expresó que la lógica detrás de la novedosa filosofía del Artículo 24 justificaba que se consideraran soluciones nuevas.

3:108 No se aprobó una propuesta de eliminación del Artículo 24, sino que el Comité decidió conservarlo y continuar la deliberación.

3:109 Durante el debate que siguió, una delegación propuso remplazar la frase “la persona que reclame la indemnización” que figura al principio del párrafo 2 por “el Mecanismo de indemnización suplementario”, y otra delegación propuso invertir la carga de la prueba que se establece en el párrafo 2 de la víctima al operador. El Comité no aprobó ninguna de las dos propuestas.

3:110 Una delegación pidió aclaraciones sobre la valoración jurídica de la “norma aplicable de la industria” que se menciona en el párrafo 3. Un observador explicó que lo que hace IATA es verificar si las líneas aéreas miembros respetan las disposiciones aplicables, sean las establecidas por la OACI, las leyes y reglamentos nacionales, etc., que se reflejan en las así llamadas Normas IATA que se utilizan para auditar a sus compañías aéreas miembros. Si la línea aérea aplica estas disposiciones, de producirse un ilícito no podrá ser tenida responsable de negligencia grave, aunque podrían existir otros fundamentos para argüir negligencia leve.

3:111 Una delegación, refiriéndose a las inquietudes expresadas sobre la posibilidad de franquear el límite de responsabilidad, opinó que se trata de una posibilidad casi nula. El único caso sería aquel en que el transportista fuera el autor material del acto. En cuanto a que el transportista se ampare en la aplicación de la norma de la industria para evitar que se franquee el límite, la delegación estimó que se trata de una solución práctica, ya que esta norma se considera la mejor práctica de la industria y, por tanto, el parámetro lógico a utilizar a los fines del párrafo 2 b).

3:112 Una delegación propuso introducir los siguientes cambios si había de conservarse el Artículo 24 como había decidido el Comité: que se agregue “dependientes y agentes” a la “administración superior” al principio del párrafo 2, y que la expresión “desconsiderando un riesgo conocido, probable e inminente” en el párrafo 2 b) iii) se remplace por “con temeridad y sabiendo que probablemente se causaría daño”.

3:113 Dos delegaciones apoyaron la primera propuesta. Una de ellas explicó que, vista la tendencia creciente a tercerizar servicios, incluidos los relacionados con la seguridad de la aviación, las líneas aéreas pueden perder su capacidad de control de las actividades tercerizadas. Cuatro delegaciones y un observador se manifestaron en desacuerdo con esta propuesta, aduciendo que desvirtuaría el sistema que se había creado y que la introducción de una cláusula que pudiera llevar a franquear el límite de responsabilidad abriría la puerta a la quiebra de las compañías aéreas, con graves consecuencias sociales. Por ello, se rechazó la propuesta.

3:114 Respecto a la propuesta de modificar el párrafo 2 b) iii), y habida cuenta de la conexión entre esta cláusula y el párrafo 3 en que la referencia a la “norma aplicable de la industria” había suscitado inquietud durante la deliberación anterior, se decidió continuar debatiendo la cuestión en la próxima sesión.

3:115 A continuación, el presidente invitó a Suecia a presentar el flimsy núm. 1 con el informe del “segundo Grupo de amigos del presidente” sobre la revisión del texto del Artículo 7 sobre seguros. El texto revisado se aprobó tal que propuesto sin deliberación.

— FIN —