



LC/33-WP/8-8
30/4/08

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 3:145 a 3:156 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

3:145 El presidente sugirió que, ante la ausencia del representante del Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación para presentar sus notas de estudio (LC/33-WP/3-12 a LC/33-WP/3-15, LC/33-WP/3-17 y LC/33-WP/3-19), el Comité tomara nota de las mismas y tuviera en cuenta las propuestas formuladas en las mismas cuando correspondiera al considerar las disposiciones pertinentes del proyecto sobre riesgos generales. El presidente sugirió además que no sería necesario presentar las notas de información LC/33-WP/3-18 y LC/33-WP/3-20 presentadas por el Equipo de trabajo sobre el Mecanismo de indemnización suplementario y por el presidente del Grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952, respectivamente, el Comité estuvo de acuerdo con estas sugerencias.

3:146 El Comité pasó a considerar el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves. El presidente alentó al Comité a que se concentrara en los principios de las disposiciones del proyecto y dejara los detalles de redacción para el Comité de redacción.

3:147 Durante el examen artículo por artículo, el Comité aprobó sin cambios el **título** del Convenio y los **apartados b), c), d), e) y f)** del **Artículo 1**, que contenía definiciones. Con respecto al **apartado a)**, se decidió modificar la definición de acto de interferencia ilícita en armonía con el cambio que se había efectuado a la misma definición en el apartado a) del Artículo 1 del proyecto de Convenio sobre riesgos de terrorismo. Con respecto al apartado f), un observador propuso excluir al expedidor o destinatario de la carga en el caso de colisión, pero su propuesta no recibió apoyo.

3:148 Con respecto al **Artículo 2, párrafo 1**, y en armonía con lo que se había decidido para la disposición equivalente en el proyecto de Convenio sobre riesgos de terrorismo, se decidió calificar el vuelo como vuelo internacional, dar a los Estados la posibilidad de declarar que esta disposición se aplica también a sus vuelos interiores e insertar en el Artículo 1 una definición de vuelo internacional. Con este fin, se remitió al Comité de redacción el párrafo 1.

3:149 Además, un observador, con el apoyo de otro observador, propuso que se previera una exoneración similar a la establecida en el Artículo 5 del Convenio de Roma de 1952 con respecto al daño que resulta directamente de conflictos armados o disturbios civiles. Dada la hesitación manifestada por algunos Estados respecto a adoptar la exoneración propuesta debido al régimen de responsabilidad objetiva del operador, se decidió dejar esta cuestión en suspenso.

3:150 El **Artículo 3, párrafo 1**, fue aprobado sin cambios. Con respecto al **párrafo 2**, un observador, con el apoyo de dos delegaciones, propuso que se volviera a redactar de una forma positiva el **apartado a) del párrafo 2** en vez de conservar la formulación negativa actual. Otro observador propuso que se adoptaran el régimen de responsabilidad civil de dos niveles previsto en el Convenio de Montreal de 1999 y un límite general de responsabilidad del operador basado en el peso real de la aeronave, de conformidad con el Artículo 4 del proyecto de Convenio sobre riesgos de terrorismo. Otro observador propuso que también se aplicara un límite de la responsabilidad al resto de los sectores de la industria – considerando que si el límite se aplicaba únicamente al operador, esto sólo serviría para desplazar la responsabilidad civil a otras entidades de la industria. Varias delegaciones, teniendo en cuenta que establecer un límite para el operador facilitaría la asegurabilidad de la responsabilidad civil de este último apoyaba esta propuesta, pero se oponían a extender ese límite al resto de la industria, considerando que los operadores tienen una responsabilidad objetiva mientras que otros sectores de la industria no la tienen. Se decidió establecer un grupo formado por Alemania, Argentina, Rumania, Uganda, el AWG y la IATA para que estudiara este asunto y presentara una solución al día siguiente. Los **párrafos 3 y 5** fueron

aprobados sin modificaciones y los **párrafos 4 y 6** se remitieron al Comité de redacción para que los alineara con las disposiciones equivalentes aprobadas para el proyecto de Convenio sobre riesgos de terrorismo.

3:151 El **Artículo 4** fue aprobado sin modificaciones; el **Artículo 5** fue aprobado con el reemplazo del término “transportista”, que figuraba en la quinta línea, por “operador”; el **Artículo 6** fue aprobado sin cambios; el **Artículo 7** fue aprobado con la inserción de “en o” después de “Estado Parte” que aparece al principio de la tercera línea; los **Artículos 8, 9 y 10** fueron aprobados sin modificaciones.

3:152 Con respecto al **Artículo 10 bis** sobre exoneración de la condición de civilmente responsable, hubo un debate en cuanto a si debían suprimirse los corchetes que encerraban el texto. Había opiniones a favor, considerando que las partes a que se refería esta disposición no participaban en la explotación de la aeronave, y había opiniones en contra, considerando que no debía otorgarse esa exoneración porque no hay un límite global. Aún cuando había una mayoría a favor de quitar los corchetes, se decidió remitir esta cuestión al grupo que se había formado para estudiar el párrafo 2 del Artículo 3.

3:153 El **Artículo 11** fue aprobado con sujeción a una enmienda en la versión española respecto a la traducción de la expresión “judicial proceedings” que debería traducirse como “procesos judiciales”, y el **Artículo 12** fue aprobado sin modificaciones.

3:154 Con respecto al **Artículo 13**, se indicó que el título en la versión francesa debía ser “For”. Una delegación propuso agregar al **párrafo 1** la jurisdicción del Estado en que el operador tiene su oficina principal. Un observador, con el apoyo de algunas delegaciones, opinaba que no había una razón válida para dar a las víctimas, en este Convenio, un trato diferente del que se les daba en el Convenio sobre riesgos de terrorismo. Varias delegaciones, reconociendo los méritos de la jurisdicción adicional propuesta, expresaron su apoyo a la misma. Se decidió remitir esta cuestión al Comité de redacción con la indicación de que se insertara la jurisdicción adicional entre corchetes y que el Comité de redacción analizara sus repercusiones en el proceso de distribución de la indemnización a las diversas víctimas en el caso de que intervinieran diferentes jurisdicciones. Los **párrafos 2 y 3** se aprobaron sin cambios.

3:155 Con respecto al **Artículo 14**, se decidió quitar los corchetes que encerraban los **apartados del párrafo 3** e incluir una cláusula acorde con la que se había agregado al Artículo 32 del proyecto de Convenio sobre riesgos de terrorismo. El **Artículo 15** fue aprobado, con sujeción a una corrección en la versión en español, y el **Artículo 16** fue aprobado con el aumento de dos años a tres años respecto al plazo para iniciar la acción, en armonía con la disposición adoptada en el proyecto de Convenio sobre riesgos de terrorismo.

3:156 Los **Artículos 17 y 18** fueron aprobados sin cambios y el **Artículo 19** fue aprobado con sujeción a los cambios que se habían efectuado al Artículo 37 del proyecto de Convenio sobre riesgos de terrorismo y una corrección en la versión rusa.