



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 3:157 a 3:218 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

3:157 El Comité consideró seguidamente la nota LC/33-WP/3-22 que contenía el Informe del Comité de redacción respecto al texto del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, salvo los tres artículos que continuaban siendo objeto de consultas, Artículos 24, 25 y 27.

3:158 Con relación al **título del instrumento**, el presidente del Comité de redacción, el Delegado del Reino Unido, explicó que el cambio en el título se debía al deseo expreso de reflejar con más precisión que el daño causado por la aeronave se debía a un acto de interferencia ilícita.

3:159 Las definiciones que figuraban en el **Artículo 1, apartados a) y b)**, fueron **adoptadas** sin debate. Con relación a la nueva definición que se había incluido para “vuelo internacional” en el **apartado d)**, el presidente recordó que el Comité había decidido concentrarse en la naturaleza del vuelo en vez de en la nacionalidad del transportista. Se explicó que dicha disposición estaba relacionada con el artículo sobre ámbito de aplicación (Artículo 2).

3:160 Con relación a la definición propuesta, una delegación observó que en el Artículo 12 (Contribuciones al Mecanismo de indemnización suplementario) se mencionaba el término “vuelo comercial internacional”. Esta delegación preguntó sobre la diferencia en terminología. Otra delegación pidió que se considerara el empleo de la definición de “vuelo internacional” que figuraba en el Convenio de Chicago. Con relación a esta última intervención, se explicó que el Comité de redacción se había inspirado por la noción que figuraba en el Convenio de Montreal de 1999. Con sujeción a los comentarios mencionados, el apartado d) fue **adoptado**.

3:161 Con relación al **Artículo 2** (Ámbito de aplicación), se observó que el texto había creado inadvertidamente una situación incongruente por cuanto no preveía la posibilidad de la aplicación del Convenio en caso de sucesos en los que estaban involucrados vuelos interiores por un Estado Parte que no había hecho una declaración de inclusión compatible con el **párrafo 2**. El Comité **acordó** corregir este punto cuando se considerara el nuevo Artículo 25 (Asistencia en caso de sucesos ocurridos en Estados no Partes) (anteriormente Artículo 26).

3:162 Con respecto a las modificaciones al **Artículo 3, párrafo 1**, el presidente explicó que estaban dirigidas a poner de relieve el hecho que el daño se debía principalmente a un acto de interferencia ilícita, como ahora se destacaba en el artículo revisado sobre ámbito de aplicación (Artículo 2). Con respecto al **párrafo 3** del Artículo 3, se observó que el texto procuraba tratar las situaciones de personas en tierra que estaban literalmente en la escena del accidente y temían por sus vidas. Con relación al **párrafo 4**, el presidente señaló que la cuestión de la interrelación con otros instrumentos de derecho aeronáutico tales como el Convenio de Montreal de 1999 y la posibilidad de beneficios inesperados para el expedidor de carga en caso de colisiones en vuelo constituía una cuestión complicada que, en definitiva, se trataría en las cláusulas finales. También se proporcionaron explicaciones con respecto a los **párrafos 5 y 6**.

3:163 El Comité **acordó**, basándose en una intervención de una delegación, precisar el texto del Artículo 3, párrafo 3, insertando el término “únicamente” antes de “si” en la segunda línea. El Comité estuvo de acuerdo también en que la oración terminara con “la probabilidad inminente de sufrir la muerte o lesiones corporales”. El Comité tuvo en cuenta la posibilidad de la aplicación del Convenio en Estados no Partes y también **estuvo de acuerdo** en suprimir en el párrafo 5 del Artículo la palabra “Parte”. La Delegación de Francia se comunicaría con la Secretaría con respecto al texto en francés.

3:164 Los siguientes artículos, **Artículo 4** (Límites de la responsabilidad civil del operador), **Artículo 5** (Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores u otras personas) y **Artículo 6** (Pagos adelantados) fueron **adoptados** sin debate.

3:165 Con relación al **Artículo 7** (Seguro), se tomó nota de que la referencia correcta debería ser en ambos casos al Artículo 11, párrafo 1, apartado e).

3:166 El Comité adoptó seguidamente el **Artículo 8** (Constitución y objetivos del Mecanismo de indemnización suplementario) en la inteligencia de que se harían los cambios necesarios en el texto árabe. Con relación a los **párrafos 5 y 6** del Artículo, se invitó a una delegación a que se presentara una nota a fin de dejar constancia de sus comentarios.

3:167 Los siguientes artículos, **Artículo 9** (Conferencia de las Partes), **Artículo 10** (Reuniones de la Conferencia de las Partes) y **Artículo 11** (Secretaría y Director) fueron **aprobados** sin discusión.

3:168 En el examen del **apartado b)** del **Artículo 12** (Contribuciones al Mecanismo de indemnización suplementario), las opiniones estaban divididas en cuanto de qué modo y en qué medida debía incluirse la aviación general en esta disposición. Si bien varias delegaciones preferían mencionar únicamente “aviación general” sin más calificación, otras delegaciones opinaban que era necesario calificar esa expresión a fin de evitar incluir entidades tales como pilotos de aeronaves ligeras, clubes de vuelo y otras que no realizaban transporte a cambio de una remuneración o por alquiler. Al comentar las opiniones expresadas, el presidente sugirió dejar esto a la discreción de la Conferencia de las Partes para que considerara, en términos de aplicación a personas y de las sumas que habrán de recaudarse, la medida en que debía incluirse la aviación general. Consciente de la diversidad de operaciones en que interviene la aviación general, el Comité convino en sustituir la expresión “para fines de negocios” por “o cualquiera de sus sectores”. **Con esta modificación**, el Comité **adoptó** el Artículo.

3:169 Con respecto al **Artículo 13** (Base para fijar las contribuciones) (antes Artículo 14), a la luz de una decisión anterior con respecto al Artículo 12, el Comité **acordó** agregar al final del **apartado d)** la expresión “teniendo en cuenta la diversidad que existe en este sector”.

3:170 El presidente del Comité de redacción presentó las dos modificaciones principales introducidas en el **Artículo 14** (anteriormente Artículo 15) (Contribuciones). En primer lugar, se fija en el **párrafo 3** el límite máximo para la recaudación de contribuciones que figuraba en el Artículo 13 en el proyecto anterior. En segundo lugar, el texto del **párrafo 4** se trasladó del antiguo Artículo 14, párrafo 2 para resaltar que un Estado Parte no pagará por los sucesos de terrorismo ocurridos antes de que pasara a ser miembro del MIS. Se señaló también un error ortográfico en la palabra “Estados” en el último renglón del párrafo 1, en la versión inglesa. Una delegación, con el respaldo de otra, consideró que el título del Artículo era demasiado vago y demasiado abarcador, y sugirió como alternativa el título “Período y tasa de las contribuciones”. El Artículo 14 fue **aprobado** por el Comité con sujeción a la modificación del título y la corrección editorial arriba mencionada.

3:171 El **Artículo 15** (anteriormente Artículo 16) (Recaudación de las contribuciones) fue **aprobado** con sujeción a la modificación del texto francés en el **párrafo 2**, para reemplazar “perçoit” por “collecte”.

3:172 En el examen del **párrafo 2, inciso a)** del **Artículo 16** (anteriormente Artículo 17) (Obligaciones de los Estados Partes), una delegación, con el respaldo de otra, señaló una falta de claridad sobre la forma en que se efectuarían las contribuciones al MIS respecto a la aviación general. A tal fin, la delegación que se expresó en apoyo propuso que como nuevo **inciso b)** se agregara “aquella información sobre vuelos de aviación general que la Conferencia de las Partes pudiera determinar”. El presidente del

Comité de redacción afirmó que las actividades de la aviación general necesitaban también reflejarse en el contexto del tráfico interior, por lo que propuso que el texto “aquella información sobre vuelos de aviación general que la Conferencia de las Partes pudiera determinar” se agregue después de “Estado Parte” en el anteúltimo renglón del párrafo 2. El Comité **aprobó** el Artículo 16 con los dos cambios mencionados más arriba.

3:173 El **Artículo 17** (anteriormente Artículo 18) (Fondos del Mecanismo de indemnización suplementario) fue **aprobado** por el Comité sin comentarios.

3:174 El presidente del Comité de redacción explicó que los cambios introducidos al **párrafo 1** del **Artículo 18** (anteriormente Artículo 19) (Indemnización) se correspondían con las modificaciones en los párrafos 1 y 2 del Artículo 2 (Ámbito de aplicación) en lo relativo a la aplicación automática del Convenio a todos los vuelos internacionales que ingresan en un Estado Parte y la cláusula de inclusión automática de los vuelos interiores, respectivamente. El presidente del Comité de redacción aclaró que, como propusiera el Grupo 3 de amigos del presidente en el Flimsy núm. 4, el término “ayuda financiera” que aparecía en el **párrafo 2** se reemplazó por “pagos efectuados” a fin de reflejar con más precisión la aplicación de la función de reaseguro al pago de daños propiamente dichos. Una delegación, con el apoyo de otras dos delegaciones, expresó cierta inquietud por la vaguedad del término “un suceso que afecte a ese operador” en el quinto renglón del **párrafo 3**, por cuanto podría interpretarse como referencia a un suceso que afecte únicamente a un operador en particular. Una de las delegaciones que apoyaron este parecer aclaró que la terminología utilizada, por ejemplo “en general” y “si la Conferencia de las Partes determina, y en la medida y por el período que lo haga” ya indicaba suficientemente que la situación abarcaría también aquellos sucesos que no afectaran al operador directamente. En esta inteligencia, el Comité **aprobó** el Artículo 18.

3:175 El **Artículo 19** (anteriormente Artículo 20) (Pagos adelantados y otras medidas), el **Artículo 20** (anteriormente Artículo 21) (Acciones u omisiones de las víctimas), el **Artículo 21** (anteriormente Artículo 22) (Costas y otros gastos judiciales) y el **Artículo 22** (anteriormente Artículo 23) (Indemnización reducida) fueron **aprobados** por el Comité sin comentarios.

3:176 El presidente aplazó el debate del **Artículo 23** (anteriormente Artículo 24) (Indemnización adicional), el **Artículo 24** (anteriormente Artículo 25) (Derecho de acción regresiva), el **Artículo 25** (anteriormente Artículo 26) (Asistencia en caso de sucesos ocurridos en Estados no Partes) y el **Artículo 26** (anteriormente Artículo 27) (Indemnización exclusiva).

3:177 El Comité **aprobó** sin comentarios el **Artículo 27** (anteriormente Artículo 28) (Conversión de los derechos especiales de giro) y el **Artículo 28** (anteriormente Artículo 29) (Revisión de los límites).

3:178 Respecto al **Artículo 29** (anteriormente Artículo 30) (Jurisdicción), una delegación, preocupada por el problema de la competencia en caso de producirse un daño en un Estado no Parte, sugirió que se incluyera que podrán entablarse acciones ante los tribunales de un Estado no Parte en virtud del Artículo 25 (anteriormente Artículo 26). El presidente observó que el mismo Artículo 25 permitía a la Conferencia de las Partes imponer a los Estados no Partes las normas que resultaran apropiadas. La misma delegación, con el apoyo de otra delegación, sugirió cambiar el título del Artículo 29 en la versión francesa por “jurisdiction compétente” en concordancia con el Artículo 33 del Convenio de Montreal de 1999. El Comité **aprobó** el Artículo 29 con sujeción al cambio del título en la versión francesa.

3:179 El **Artículo 30** (anteriormente Artículo 31) (Intervención del Mecanismo de indemnización suplementario), el **Artículo 31** (anteriormente Artículo 32) (Reconocimiento y ejecución de las sentencias), el **Artículo 32** (anteriormente Artículo 33) (Acuerdos regionales y multilaterales sobre reconocimiento y ejecución de sentencias), el **Artículo 33** (anteriormente Artículo 34) (Plazo de prescripción), el **Artículo 34** (anteriormente Artículo 35) (Muerte de la persona civilmente responsable) y el **Artículo 35** (anteriormente Artículo 36) (Aeronave de Estado) fueron **aprobados** sin comentarios.

3:180 Se **aceptó** la eliminación del **Artículo 37** puesto que el concepto de daño nuclear ha quedado ahora incluido en el párrafo 6 del Artículo 3.

3:181 En el Flimsy núm. 5, presentado por Japón, se proponía un texto revisado para el párrafo 6 del Artículo 8 y un nuevo párrafo 7 relativo a la inmunidad del MIS y de su fondos, y del Director y el resto del personal. Esta delegación puntualizó la importancia de incluir tal inmunidad en el proyecto de Convenio como es el caso en otros convenios y solicitó que se tenga en cuenta este punto en el futuro cuando vuelva a discutirse este asunto.

3:182 Un observador solicitó que se dejara constancia en este informe de que la industria alienta a los Estados partes a expresar su apoyo en relación con el tercer nivel de indemnización (al que se hace referencia en el párrafo 2.3.1 del Informe del relator). En este sentido, se observó que podría incluirse una declaración como preámbulo del Convenio.

3:183 Una delegación quiso reiterar su parecer de que los pasajeros, en tanto víctimas de actos de interferencia ilícita, no deberían verse privados del derecho a reclamar indemnización del MIS. En vena similar, otra delegación estimó apropiado que se considerara la interrelación de este Convenio con el Convenio de Montreal de 1999.

3:184 A continuación, el Comité examinó el **Flimsy núm. 8**, presentado por el Delegado de Suecia, donde se presentaba una solución intermedia para los artículos que tratan de “Indemnización adicional” (anterior Artículo 24), el “Derecho de acción regresiva” (anterior Artículo 25) y la “Indemnización exclusiva” (anterior Artículo 27). Al comentar sobre el objetivo que impulsaba la propuesta, el presidente del Comité Jurídico señaló que pretendía ampliar el consenso tanto como fuera posible en el Comité con miras a tratar de satisfacer al mayor grupo posible.

3:185 El Delegado de Suecia explicó que la propuesta confirmaba el principio de la frangibilidad por encima del segundo nivel, así como los principios de la acción regresiva y la canalización. Respecto al párrafo 2 del Artículo 24 (Indemnización adicional), el delegado explicó que el término “intencional o temerariamente” se presentaba ahora en la forma en que se había propuesto. En relación con el párrafo 3, el delegado puntualizó que no había sido posible alcanzar el consenso dentro del grupo respecto a la calificación de estos conceptos. La propuesta brindaba protección a un operador diligente mediante una presunción a su favor en el caso de cumplimiento de los requisitos reglamentarios pertinentes. A fin de dar debida consideración a las diferencias de evaluación e interpretación de la conducta temeraria en las distintas jurisdicciones, la propuesta permitía a los Estados adoptar una norma objetiva (absoluta) diseñada a partir de una norma de aplicación común entre un gran número de líneas aéreas, por ejemplo el Programa de auditoría de la seguridad operacional de la IATA (IOSA).

3:186 En lo relativo a los “agentes” y los “dependientes”, el delegado destacó que se mantenían opiniones divergentes. En la propuesta se sugirió incluir a estas personas si hubieran cometido el acto de interferencia ilícita, y exigía al operador instaurar un sistema que garantizara un control adecuado en la selección del personal (verificación de antecedentes con fines de seguridad). Si, después de la contratación, se tomara conocimiento de otra información que indicara un riesgo de seguridad vinculado con el empleado, correspondería también al operador actuar con celeridad. El delegado de Suecia informó

que la propuesta contenía una definición de “administración superior” que abarcaba a aquellas personas con poder de decisión respecto a las operaciones globales del operador.

3:187 Al pasar al Artículo 25 (Derecho de acción regresiva del operador), el Delegado de Suecia confirmó que en el párrafo 1 se mantenía el derecho de acción regresiva contra el autor material del acto de interferencia ilícita. En relación con el párrafo 3 del Artículo, donde se limita el principio general establecido en el párrafo 2, el delegado hizo notar que no era justo proteger la situación financiera del operador por un lado a la vez que se le permitía por el otro perseguir sin restricciones, mediante acciones regresivas, a otros participantes de la industria de menor envergadura. Puesto que la meta era brindar protección a todo el sector de la aviación luego de un acto de interferencia ilícita, se consideró adecuado permitir las acciones regresivas únicamente en la medida en que las demás entidades tuvieran un acceso razonable a la cobertura de seguros para protegerse de dichas reclamaciones. Se explicó también que la propuesta no establecía un derecho de acción regresiva contra los participantes no operacionales, tales como los financistas o arrendadores, ni contra los fabricantes en la medida en que la contribución se relacionara con el diseño aprobado. La propuesta confirmaba asimismo que el operador que fuera tenido responsable de abonar indemnización adicional no tendría un derecho de acción regresiva.

3:188 El Delegado de Suecia explicó que el Artículo 25 se había dividido en dos artículos separados de forma de distinguir entre el derecho de acción regresiva del operador y el derecho de acción regresiva del MIS. Respecto a este último, el nuevo Artículo 25 *bis* retomaba en los párrafos 1, 2 y gran parte del párrafo 3 la esencia de lo que se había propuesto respecto al derecho de acción regresiva del operador. En relación con el párrafo 3, el delegado explicó que el derecho de acción regresiva contra toda entidad distinta del operador exigía como condición la conducta intencional o temeraria de estos últimos. Se explicó también que se consideró necesario incluir la última oración del párrafo 3 a efectos de establecer que el MIS no podría entablar una acción regresiva si al hacerlo pudiera dar lugar a la aplicación del mecanismo de reaseguro. Esta cláusula se consideró adecuada visto que el límite de responsabilidad por suceso del MIS supera ampliamente el límite de responsabilidad del operador, por lo que se buscó evitar toda situación en que la falta de cobertura de seguro no se debiera al acto de interferencia ilícita en sí mismo sino que fuera resultado de las acciones regresivas del MIS contra múltiples entidades.

3:189 Respecto al Artículo 27 (Indemnización exclusiva), el Delegado de Suecia destacó que la propuesta conservaba la cláusula que figura en el texto del Apéndice B de la nota LC/33-WP/3-1. No obstante, la Conferencia Diplomática debería prestar particular atención al párrafo 2, agregó el delegado. Para concluir su presentación de la solución intermedia, el delegado señaló que las propuestas allí presentadas constituían a su juicio una base razonable para la labor futura.

3:190 El presidente, en nombre del Comité, agradeció al Delegado de Suecia el enorme esfuerzo emprendido por él y el grupo, haciéndose con este sentimiento todas las delegaciones y observadores que tomaron la palabra en este momento.

3:191 En el debate que siguió, si bien se reconoció que la propuesta no contaba con apoyo unánime, muchas delegaciones indicaron que se habían realizado grandes avances y observaron que la propuesta constituía una base razonable que podía presentarse ante una Conferencia Diplomática como fundamento para la labor futura a realizar.

3:192 Pasando a analizar la esencia de algunas de las disposiciones, una de las delegaciones hizo comentarios favorables respecto a la solución propuesta en el párrafo 5 del Artículo 25, al aplicarse a una situación en la que una línea aérea fuera infiltrada por terroristas. La delegación encontró también

razonable que se dejara al arbitrio del derecho interno la modalidad de ejercicio del derecho de acción regresiva. Respecto al párrafo 4, esta delegación manifestó su preferencia por poner el énfasis en el derecho interno de cada Estado en lugar de los detalles de las operaciones de seguridad de la aviación de una línea aérea en particular. Esta delegación consideró que la definición propuesta para “administración superior” era demasiado restringida. En opinión de otra de estas delegaciones, la solución lograba un equilibrio entre los intereses afectados. Esta delegación observó que se requería mayor elaboración para los conceptos de “agente” y “dependientes”, y del aspecto de seguros presentado en el párrafo 3 de los Artículos 25 y 25 *bis*.

3:193 Luego de reconocer las buenas intenciones que inspiraban esta solución intermedia, una delegación puntualizó que la propuesta no abordaba las preocupaciones que dicha delegación había expresado. La delegación señaló que la característica de la responsabilidad canalizada sumada a un límite de responsabilidad virtualmente infranqueable privaba a las víctimas del acceso a la indemnización. A menos que se modificara el Artículo 24, esta delegación consideró que sería inaceptable mantener el Artículo 27. Un observador expresó también preocupación por la cláusula relativa a la exoneración, observando que estas entidades se verían indebidamente absueltas de toda la responsabilidad, aun sin haber contribuido al MIS. Este observador destacó también la necesidad de normas más estrictas respecto a los deberes del operador para la selección y supervisión de su personal.

3:194 Una delegación, con el apoyo de otra, manifestó que la propuesta continuaba apartándose demasiado de las normas básicas del derecho en materia de actos ilícitos y expresó preocupaciones similares a las ya mencionadas anteriormente respecto a los Artículos 24 y 27. Al igual que otras dos delegaciones, esta delegación consideró demasiado alto el umbral de frangibilidad, y recordó sus comentarios expuestos en las notas LC/33-WP/3-5 y LC/33-WP/3-6. Dijo que debería mantenerse presente el principio básico perseguido por el Convenio, a saber, la indemnización justa y equitativa de las víctimas. Respecto a la “nueva forma de pensar” que proponían los adherentes al nuevo enfoque, la delegación observó que el Comité tenía en sus manos un Convenio sobre responsabilidad posterior a la producción del daño. Con todo, esta delegación consideró que la propuesta contenida en el Flimsy núm. 8 constituía una base viable para el debate ulterior.

3:195 Al parecer de otra delegación, la propuesta respondía en gran medida a las preocupaciones que se habían manifestado. Agregó que debían considerarse modificaciones de orden lingüístico en el párrafo 5 del Artículo 24. Como se había señalado en un comentario anterior, esta delegación también consideró necesario dar mayor precisión a la situación relativa a la administración superior del operador. Esta delegación llamó la atención respecto a que, conforme a la definición que figura en el Artículo 1 g), el término “persona” mencionado en el párrafo 2 del Artículo 25 incluye a los “Estados”. Respecto a la “distinta forma de pensar”, esta delegación señaló que se había intentado abandonar la visión de un convenio sobre responsabilidad para acercarse a un régimen que se ocupara prioritariamente de la indemnización de las víctimas.

3:196 En opinión de un observador, la solución intermedia propuesta resultaba apenas aceptable para la industria. Se manifestó particularmente preocupado por la falta de certeza y diversidad de las normas del Artículo 24, que deja a juicio del Estado en cuestión el decidir si el operador podrá beneficiarse de la cláusula de protección. Indicó que se trata de una enorme concesión de las líneas aéreas que requeriría mayor reflexión. Otro observador encontró que la propuesta en lo relativo al Artículo 25 *bis*, párrafo 3, resultaba mucho menos favorable de lo que había sido en el texto original.

3:197 En su resumen, el presidente declaró que había consenso en el sentido de que el Flimsy núm. 8 constituía un buen documento que podría presentarse a la Conferencia Diplomática. Por lo que respecta a determinadas cuestiones lingüísticas, el presidente se preguntaba si el Comité podría ocuparse todavía de las mismas.

3:198 El presidente invitó a la Delegada del Reino Unido a que presentara el **Flimsy núm. 10** que contenía las enmiendas propuestas para el Artículo 25 del proyecto de Convenio sobre riesgos de terrorismo respecto a la asistencia en los Estados no Parte. La Delegada recordó que el objetivo de las enmiendas propuestas, de conformidad con los criterios de orientación dados por el Comité, era prever la indemnización a terceros por daños causados por una aeronave durante un vuelo interior en un Estado Parte que no ha formulado una declaración en el marco del Artículo 2, párrafo 2. Ella explicó que la introducción de este concepto en el Artículo 25 exigía ampliar el ámbito de aplicación del Convenio en el Artículo 2. Por consiguiente, se introdujo una nueva disposición como apartado b) del párrafo 3 en el Artículo 2, compatible con la nueva disposición introducida como párrafo 2 del Artículo 25. La Delegada explicó además que el texto entre corchetes al final del párrafo 2 del Artículo 25 debía establecer un nexo con el Estado afectado y que los cambios propuestos al texto del párrafo 3 resultaban del nuevo párrafo 2.

3:199 Durante el debate que siguió, se observó que las enmiendas propuestas estaban complicando el sistema que se había diseñado y, lo que era más importante, protegerían a las partes que, posiblemente por haberlo elegido, no habían consentido en contribuir al sistema. Se habían expresado preocupaciones fuertes y prevalecientes de que no sería justo ampliar el Convenio para permitir esa protección. Las delegaciones que manifestaban estas preocupaciones abogaban por que se mantuvieran los textos originales. Seguidamente, el Comité decidió no aprobar los cambios propuestos a los Artículos 2 y 25 presentados en el Flimsy núm. 10.

3:200 El Comité consideró el Informe del Comité de redacción adjunto a la nota LC/33-WP/3-23. Una delegación pidió que se aclarara la expresión en inglés “as amended and in force from time to time” en el Artículo 1, apartado a), puesto que el término no era claro en la versión rusa. Por ejemplo, un Estado podía considerar que la enmienda está en vigor con su ratificación, pero en realidad no es así hasta que haya transcurrido cierto período especificado en las cláusulas finales del tratado. La presidenta del Comité de redacción explicó que la expresión “from time to time” es una referencia “comodín” para detectar automáticamente todas las enmiendas. Otra delegación propuso que se empleara la expresión “con sus modificaciones y en vigor en el momento del suceso” y esta propuesta fue **aceptada** por el Comité. El Comité también **dio** instrucciones a la Secretaría para que alineara las versiones de los diversos idiomas teniendo en cuenta los comentarios de las delegaciones pertinentes.

3:201 Una delegación propuso que se incluyera una definición de “suceso” en este Convenio. Si bien esta propuesta merecía ser considerada, se **decidió** que esta cuestión debía plantearse en la Conferencia Diplomática.

3:202 Refiriéndose al Artículo 3, una delegación mencionó que el texto no estaba adecuadamente redactado con respecto al daño al medio ambiente. El presidente consideraba que esta cuestión era de fondo y que no debía debatirse en esta etapa.

3:203 El Comité consideró seguidamente el **Flimsy núm. 6** presentado por el presidente del Equipo especial sobre el Artículo 3 y el Artículo 10 *bis* del Convenio sobre riesgos generales. Se convino en suprimir el Artículo 3, párrafo 2, y aceptar el Artículo 3 *bis* y el Artículo 3 *ter* como se proponía en el flimsy. En respuesta a una pregunta de por qué el Artículo 3 *bis*, párrafo 2, apartados a) y b), estaban redactados en una forma negativa, se explicó que la redacción seguía el texto del Convenio de Montreal de 1999. Con respecto al Artículo 10 *bis*, se **decidió** quitar los corchetes y conservar el texto encerrado en

ellos. El Comité **acordó** también incluir la definición de “masa máxima” como Artículo 1, apartado e), del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita.

3:204 El Grupo de trabajo aeronáutico propuso en el **Flimsy núm. 7** incluir el siguiente texto nuevo:

Artículo 3 quáter

“Límites de la responsabilidad civil del fabricante

Toda responsabilidad en virtud de la ley aplicable al fabricante de una aeronave, o sus motores o componentes, respecto al daño sufrido por terceros causado por la aeronave en vuelo no excederá, en total, el límite para dicha aeronave especificado en el Artículo 3 *bis*”.

3:205 Esta propuesta recibió el apoyo de algunas delegaciones. Otras preferían no aceptar el texto en esta etapa. Se decidió tomar nota del texto para fines de un estudio más a fondo.

3:206 Con respecto al Artículo 3, **párrafo 4**, se sugirió suprimir el término “Parte” para alinear el texto con la disposición comparable en el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, pero se explicó que en este último Convenio era necesario hacer esa supresión para que quedaran comprendidos los casos de asistencia en caso de sucesos en Estados no Partes. El Comité **decidió** dejar el párrafo 3 sin modificaciones. El Comité **estuvo de acuerdo** con la sugerencia de una delegación de alinear el párrafo 6 con las disposiciones comparables del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita.

3:207 Los **Artículos 5** (Costas y otros gastos judiciales), **6** (Pagos adelantados), **7** (Seguro) y **8** (Acciones y omisiones de las víctimas) fueron **aprobados** sin comentarios.

3:208 Con respecto al **Artículo 9** (Derecho de acción regresiva), el Comité **acordó** suprimir los corchetes en la primera línea.

3:209 El **Artículo 10** (Indemnización exclusiva) fue **aceptado** sin comentarios.

3:210 Con respecto al **Artículo 10 bis** (Exoneración de la condición de civilmente responsable), el Comité **estuvo de acuerdo** con la recomendación del Grupo sobre los Artículos 3 y 10 *bis* de que se suprimieran los corchetes que encerraban el título y el cuerpo del artículo. Una delegación manifestó que entendía que “arrendador” se refería al arrendamiento financiero y no al arrendamiento en los aspectos operacionales, tales como el arrendamiento de aeronaves con y sin tripulación.

3:211 Los **Artículos 11** (Conversión de los derechos especiales de giro) y **12** (Revisión de los límites) fueron aceptados sin comentarios.

3:212 Respecto al **Artículo 13** (Jurisdicción), hubo acuerdo sobre ciertas modificaciones en la versión francesa para asegurar la precisión y uniformidad terminológica. Con respecto a los términos entre corchetes en el **párrafo 1**, la presidenta del Comité de redacción explicó que el Comité Jurídico había solicitado una jurisdicción adicional en la que el operador tenía su oficina principal. Un observador recordó que la intención del Comité Jurídico había sido proveer una jurisdicción adicional, es decir la sede del operador, y no una tercera jurisdicción en que el operador podía tener una oficina adicional. El presidente confirmó que la intención del Comité Jurídico había sido referirse a la sede de un operador. El Comité **decidió** dejar el texto entre corchetes para que la Conferencia Diplomática decidiera. Los **párrafos 2 y 3** fueron **aceptados** sin comentarios.

3:213 Los **Artículos 14** (Reconocimiento y ejecución de sentencias) y **15** (Acuerdos regionales y multilaterales sobre reconocimiento y ejecución de sentencias) fueron **aprobados** sin comentarios.

3:214 Con respecto al **Artículo 16** (Plazo de prescripción), una delegación estimaba que el término “suceso” debería definirse. Otra delegación apoyó esta idea, señalando que podía tomarse del Artículo 2, párrafo. 1. Se **tomó nota** de estas sugerencias para que la Conferencia Diplomática las considerara en el futuro.

3:215 Los **Artículos 17** (Muerte de la persona civilmente responsable) y **18** (Aeronaves de Estado) fueron **aprobados** sin comentarios.

3:216 Con referencia al **Artículo 19** (Daño nuclear), la presidenta del Comité de redacción explicó que estaba alineado con el otro proyecto de Convenio, aunque el lugar en que estaba en el texto era diferente. Con respecto a la expresión “in force from time to time”, el Comité **acordó** que se harían los ajustes pertinentes en los textos francés y ruso para que sirviera como “comodín”, y fuera compatible con el texto modificado en la cláusula final del Artículo 1, apartado a).

3:217 Volviendo al **Artículo 2, párrafo 1**, una delegación observó que el nuevo proyecto había ampliado considerablemente la aplicación del Convenio. Si bien era apropiado ampliarlo en el caso del otro Convenio, no era el caso hacerlo aquí. Era equitativo que este Convenio se aplicara no solamente en el caso de daño en el territorio de un Estado Parte; el operador vendría de otro Estado Parte. Esta preocupación la compartían un observador y otra delegación. El presidente declaró que al Comité de redacción se le había encomendado la tarea de adoptar la misma política con respecto a ambos convenios. En todo caso, había ventajas con el texto actual dado que los Estados podían aplicarlo también en los accidentes interiores. Un Estado podía tener un solo régimen y también se beneficiaría de la ejecución de sentencias en todos los Estados, no necesariamente sólo en el del operador.

3:218 El texto de proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves que figuraba en la nota LC/33-WP/3-23 fue **aprobado con las modificaciones** indicadas.