



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 45: Informe sobre la situación de la labor sobre la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE ROMA DE 1952

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional - IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo de la modernización del Convenio de Roma es el de indemnizar a las víctimas en la superficie por accidentes de aeronaves causados por actos de terrorismo, al mismo tiempo que se protege la viabilidad de la industria del transporte aéreo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a reconocer las inquietudes manifestadas por la industria respecto a la importancia de un límite máximo de responsabilidad infranqueable para los operadores de aeronaves y de dar instrucciones a la OACI para que eso se tenga en cuenta en la redacción del texto revisado del Convenio relativo a riesgos por terrorismo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico F: Imperio de la ley – Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	N/A

¹ Versión en español proporcionada por la IATA

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952 (SG-MR) ha celebrado cinco reuniones para formular un proyecto de instrumento que pudiera llevar a que el Consejo de la OACI determine la conveniencia de celebrar una conferencia diplomática. Se realizó una sexta reunión en Montreal los días 26-29 de junio.

1.2 Las reuniones han producido un proyecto de texto que se basaba en el criterio de canalizar la responsabilidad a través de los operadores en el caso de accidentes de aeronaves causados por actos de terrorismo que causan daños a terceros en la superficie. (Se ha preparado un texto independiente relacionado con accidentes en general pero no es el tema de esta nota de estudio.)

1.3 En el proyecto de texto se prevé indemnizar a terceros que sean víctimas siempre y cuando no se disponga de la cobertura de seguros y/o cuando se haya excedido de los límites de cobertura de la responsabilidad. Tal indemnización pudiera provenir de un mecanismo financiado por los usuarios del transporte aéreo, pasajeros y expedidores. Cuando se alcancen los límites del fondo, denominado Mecanismo suplementario de compensación (SCM), se dependería de la solidaridad de los Estados. Se analizan a continuación los retos de combinar el concepto de canalizar la responsabilidad a través de los operadores de aeronaves con los principios tradicionales de responsabilidad.

2. ANÁLISIS

2.1 Los actos terroristas se dirigen a los Estados o a las sociedades y no contra las compañías aéreas particulares. Se acepta en general que no es en beneficio de nadie destruir a una compañía aérea por el hecho de que no esté en condiciones de pagar por actos de terrorismo dirigidos a un Estado. Dado que existen leyes de responsabilidad objetiva en muchas jurisdicciones, y por el hecho de que las compañías aéreas están ahora en peores condiciones de obtener una cobertura de seguros para su exposición al terrorismo, es probable que un desastre equivalente al del 9/11 llevara a la quiebra de la compañía aérea afectada.

2.2 En 2005 y 2006, se retiró eficazmente la cobertura de seguros por daños a aparatos de aeronaves causados por armas de destrucción masiva (WMD). Por el lado de la responsabilidad, la disponibilidad de cobertura de seguros para armas de destrucción masiva se prevé que esté pronto restringida. Como resultado de la reducción de cobertura, las compañías aéreas están obligadas a asumir la responsabilidad por sí mismas por exposición de sus aeronaves a actos de terrorismo, a no ser que los gobiernos intervengan para aliviarlas de esta responsabilidad. Con los regímenes de responsabilidad objetiva en vigor en muchas jurisdicciones, se supone que las compañías aéreas son responsables ante terceras partes en casos de incidentes causados por terroristas, con o sin cobertura de seguros.

2.3 Una solución parcial propuesta por el Grupo SG-MR para proteger a las víctimas así como a la industria del transporte aéreo tiene como objetivo ofrecer a los operadores la seguridad de una cantidad máxima de su exposición. Esto ciertamente es esencial para mitigar el efecto de combinar la responsabilidad objetiva con un enfoque de canalización de la misma. Los operadores y sus accionistas han de saber que no estarán sujetos a demandas sin límite pretendidas por diversas partes por cantidades sin límite de daños, particularmente si están de acuerdo en asumir la responsabilidad objetiva en virtud de un convenio revisado. Es, por consiguiente, esencial que se establezca un máximo de responsabilidad de los operadores por un valor determinado y que este valor máximo sea infranqueable. Si se supera este límite, los límites son ilusorios. Límites infranqueables son el componente más significativo de un convenio revisado y si no se logra esto el resultado será un convenio que no pueda ratificarse.

2.4 Llegar al consenso en la cuestión de la posibilidad de franquear los límites ha sido la inquietud fundamental de la IATA durante el transcurso de la redacción de un convenio revisado.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Para que el convenio sea viable, el proyecto final debe incluir un **límite de responsabilidad infranqueable**. Además, en el proyecto revisado deben también incluirse los siguientes puntos, según lo esbozado en las presentaciones al SG-MR:

- Exonerar y/o de cualquier otro modo proteger a los que no son operadores.
- Prever que el máximo de responsabilidad en el tratado y el recurso al fondo sean los remedios exclusivos, asegurándose de ese modo la resolución de las demandas.
- Limitar las medidas de indemnización a la jurisdicción en la que ocurrieron los daños materiales.
- Limitar los pagos, de los operadores y del fondo, por daños a un agregado anual.
- Tratar de las reglas básicas de funcionamiento del fondo, incluso descender de nivel (drop down) pasando a ser aseguradora primaria cuando no se disponga de seguros o se hayan agotado los límites.