



A36-WP/296
LE/13
21/9/07

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 45

El texto adjunto sobre la cuestión 45 se presenta a la Comisión Jurídica para que lo examine.

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

45.1 Esta cuestión se examinó a base de la nota A36-WP/11, presentada por el Consejo, la nota A36-WP/233, presentada por Singapur y Suecia, y la nota A36-WP/74, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

45.2 En la nota A36-WP/11 se presentaba para información de la Asamblea un informe sobre la situación de la labor realizada desde el 35° período de sesiones sobre la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales. Se señaló que el grupo especial creado por el Consejo en el 2004 había celebrado seis reuniones y elaborado los textos de dos proyectos de convenios, a saber:

- a) El Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita (comúnmente denominado “el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita”); y
- b) El Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves (comúnmente denominado “Convenio sobre riesgos generales”).

45.3 En la nota se ponían de relieve las disposiciones más importantes de cada proyecto de convenio y se llegaba a la conclusión de que al concluir la sexta reunión del grupo especial, existía un amplio consenso en cuanto a que había completado su labor y había decidido recomendar al Consejo que convocara un periodo de sesiones del Comité Jurídico para que continuase elaborando los textos de los dos proyectos de convenio.

45.4 En la nota A36-WP/233 se destacaban los importantes adelantos en la labor del grupo especial del Consejo, en particular con respecto al proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Se insistía en que había habido un quiebre con respecto al régimen de responsabilidad del Convenio de Montreal de 1999 y en que no habría límites para las reclamaciones individuales, sino una limitación global sobre la responsabilidad de los transportistas aéreos. Se suministraba información sobre un mecanismo suplementario de indemnización (SCM), que sería creado en el marco del convenio y sobre el hecho de que el convenio ofrecería un enfoque integral, que abarcaría toda la industria del transporte aéreo. Se declaraba que esas modificaciones importantes contaban con el apoyo de la amplia mayoría de la sexta reunión del grupo especial y que la misma mayoría había convenido en que el texto del proyecto de convenio estaba lo suficientemente maduro como para que lo examinase el Comité Jurídico. Se concluía invitando a la Asamblea, entre otras cosas, a pedir al Consejo que adelantara más la labor sobre los proyectos de convenio de indemnización a terceros, y en particular, en el caso de la interferencia ilícita, colocándolo en el orden del día del próximo período de sesiones del Comité Jurídico y convocar a ese próximo período de sesiones lo antes posible en 2008.

45.5 La nota A36-WP/74 se refería exclusivamente al proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Se aducía que el texto definitivo debía contener un máximo inflexible en la responsabilidad del explotador y debía también exonerar y/o de cualquier otro modo proteger a los que no son explotadores; prever que el máximo de responsabilidad en el tratado y el recurso a los fondos del SCM sean los remedios exclusivos; garantizando así la finalidad de las reclamaciones; limitar las medidas de indemnización a la jurisdicción en la que ocurrieron los daños materiales; limitar

los pagos de los explotadores y del fondo a una suma total anual; y tratar las reglas básicas de funcionamiento del fondo SCM, incluso la reducción de nivel cuando no se disponga de seguro o el mismo se haya agotado.

45.6 Muchas delegaciones y un observador apoyaron la propuesta que figuraba en la nota A-35-WP/233, de que debía convocarse a un período de sesiones del Comité Jurídico para adelantar más la labor del grupo especial sobre los proyectos de convenios, observando que los textos estaban suficientemente maduros; e hicieron algunas referencias al equilibrio logrado entre la protección de las víctimas y la de la industria. Algunas de esas delegaciones señalaron que todavía quedaban sin resolver ciertos detalles en los proyectos de textos, pero manifestaron su confianza en que se solucionarían al estudiarlos más. Algunas otras consideraban que los textos existentes, especialmente el del proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, habían mejorado considerablemente desde que fueron examinados por la última sesión del Comité Jurídico.

45.7 Con referencia al texto sobre riesgos generales, un observador habló de la necesidad de ajustar el alcance de la responsabilidad del explotador y adoptar una decisión sobre el nivel de responsabilidad en el primer escalón. Con respecto al otro proyecto de convenio, el observador no estaba a favor de un máximo absoluto de responsabilidad; declaró que el límite debía ser superado o no respetado en el caso de actos ilícitos.

45.8 Una delegación manifestó la opinión de que gran cantidad de Estados podrían no ratificar el proyecto actual de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. En primer término, la protección de las víctimas empeoraría, mientras la protección de las líneas aéreas sería predominante. En segundo lugar, el sistema de financiación no era factible y el modelo de financiación no era claro y transparente, ya que no determinaría un vínculo entre las contribuciones y los riesgos de daños; la aviación general, los vuelos de negocios a cargo de empresas privadas y los vuelos vacíos o de ensayos no quedarían incluidos en el sistema de financiación, aunque la aviación general está alerta para beneficiarse de la protección ofrecida por el Convenio. Además, en el proyecto se exoneraba excesivamente a las líneas aéreas, en el caso en que poseyeran un certificado válido sobre su actuación en materia de seguridad. La delegación tampoco era favorable a la disposición sobre reparación exclusiva, mediante la cual se canalizarían las demandas al explotador sólo en el caso de la comisión intencional de un acto de interferencia ilícita. La delegación propuso suspender la labor con este proyecto de Convenio por el momento o concentrarse en el proyecto de convenio relativo a los riesgos generales, con el fin de concentrar los esfuerzos y recursos de la OACI en otras tareas.

45.9 En relación con el proyecto de texto sobre indemnización por interferencia ilícita, una delegación se refirió a la necesidad de una postura unificada sobre el mejor modo de calcular el nivel de indemnización para lograr la equidad en el contexto de los grupos regionales.

45.10 Otra delegación manifestó que en el caso de actos de interferencia ilícita, los explotadores y los aeropuertos no debían ser responsables: debían ser responsables los Estados. En el caso del texto sobre riesgos generales, se requería una mejor definición de la expresión “riesgos generales” para distinguir entre los daños dimanantes de fallas del explotador comparados con los provocados por fenómenos naturales, como los huracanes.

45.11 Una delegación dijo que la futura labor debía concentrarse en el proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, ya que tenía reservas sobre la posibilidad de adelantar la labor sobre el texto acerca de los riesgos generales, citando la falta de pruebas de que hubiera una firme demanda por esta última. También sugirió que debía darse flexibilidad a los Estados para admitir sólo

algunos componentes del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, elaborando ese Convenio en forma modular. Además, en el Comité Jurídico este texto debía examinarse en el mismo período de sesiones que los proyectos que están a consideración de la Comisión en la cuestión 46 del orden del día: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico. Debía considerarse una oportunidad apropiada para ese período de sesiones del Comité, con el fin de generar interés en la comunidad mundial acerca de la labor de la OACI en este aspecto.

45.12 Una delegación manifestó preocupación por las dificultades para asignar un valor a la vida humana y, en consecuencia, para determinar cuál sería el nivel apropiado de responsabilidad máxima.

45.13 Una delegación puso de relieve la continua amenaza del terrorismo, declarando que correspondía a los Estados utilizar sus esfuerzos por crear un buen marco jurídico que brindara estabilidad a la industria aeronáutica y asegurara la indemnización justa a sus ciudadanos. Todas las víctimas, incluso las líneas aéreas, debían ser protegidas. Esta delegación no estaba aún convencida de la necesidad o conveniencia del texto sobre riesgos generales.

45.14 Resumiendo las deliberaciones sobre esta cuestión del orden del día, el Presidente declaró que, con una excepción, todas las delegaciones que habían hablado coincidían en que la labor del grupo especial había desembocado en un buen producto, aunque se admitía que todavía quedaban por resolver algunas cuestiones. La mayoría convino en que esta labor estaba lo suficientemente madura como para presentarla al Comité Jurídico; por lo tanto, se llegó a la conclusión de que eso abarcaba ambos proyectos de convenio. Sin embargo, dos delegaciones manifestaron reservas acerca del texto sobre los riesgos generales y dijeron que podían darse más indicaciones acerca de si este texto debía o no presentarse al Comité cuando la Comisión examinara la cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica.