Organización de Aviación Civil Internacional

A37-WP/118
LE/8
20/9/10

NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 58: Informe sobre la situación de la cuestión de la "Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales"

INFORME SOBRE LA LABOR DE LA COMISIÓN PREPARATORIA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL FONDO INTERNACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA LA INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS

(Nota presentada por Canadá, Reino Unido, Singapur y Sudáfrica)

RESUMEN

En esta nota se presenta información complementaria sobre la labor de la Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional de la aviación civil para la indemnización por daños establecido por resolución de la Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico que concluyó el 2 de mayo de 2009.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

1) tomar nota de la información adicional que figura en esta nota; y
2) instar a los Estados que tengan expertos que posean las cualificaciones y experiencia necesarias a participar en la labor de la Comisión preparatoria en calidad de observadores.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico **B**, dado que tiene por objeto mejorar la seguridad de la aviación mundial neutralizando los efectos financieros del terrorismo, y el Objetivo estratégico **F**, dado que proporciona información sobre el progreso logrado en la preparación de la implantación de un instrumento internacional de derecho aeronáutico.
Repercusiones financieras:	No se requieren recursos adicionales.
Referencias:	*Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* (Doc 9920) *Acta final de la Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico* (Montreal, 20 de abril al 2 de mayo de 2009) Nota de estudio A37-WP/31 de la Asamblea

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico, celebrada en Montreal del 20 de abril al 2 de mayo de 2009, adoptó el *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves*. Dicho Convenio innovador aplica la noción de canalización de reclamaciones y limita la responsabilidad civil de los explotadores de aeronaves a montos asegurables y establece una organización internacional con personalidad jurídica denominada Fondo internacional de la aviación civil para la indemnización por daños a fin de proporcionar indemnización por daños que excedan los límites de los explotadores. El Fondo proporcionará indemnización y otras formas de apoyo financiero a las víctimas de manera equitativa, de acuerdo con los términos del Convenio. La fuente principal de fondos de la organización serán las contribuciones recaudadas de los pasajeros y la carga que salgan en vuelos internacionales. Los pasajeros y la carga que salgan en vuelos nacionales también contribuirán cuando un Estado haya decidido, mediante una declaración formal, que aplicará el Convenio en el ámbito nacional. También podría solicitarse la contribución de la aviación general.

1.2 En virtud de la Resolución Núm. 2 de la Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico se creó una Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional. Dicha Comisión está integrada por personas que poseen las cualificaciones y experiencia necesarias, designadas por determinados Estados[1]. La resolución exige que el Fondo se establezca de manera objetiva, transparente y equitativa y que se determine como fecha límite para su entrada en funcionamiento el 2 de mayo de 2011, o a más tardar, la fecha de entrada en vigor del Convenio. Como se mencionó en la nota de estudio A37-WP/31, la Comisión celebró una reunión preliminar en la Sede de la OACI, los días 8 y 9 de septiembre de 2009, su primera reunión en Pretoria, Sudáfrica, del 25 al 27 de enero de 2010 y su segunda reunión en Londres, Reino Unido, del 21 al 23 de junio de 2010. La OACI participó en la labor de la PCIF en cada una de las citadas reuniones. Las siguientes organizaciones solicitaron y obtuvieron autorización para participar en calidad de observadoras: Asociación de líneas aéreas de África meridional, Asociación del Transporte Aéreo Internacional, Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación, Grupo de trabajo aeronáutico, International Union of Aerospace Insurers y London and International Insurance Brokers' Association. El trabajo avanza a un buen ritmo.

2. LABOR DE LA COMISIÓN PREPARATORIA

2.1 La labor de la Comisión preparatoria consiste en prever las decisiones que tendrá que tomar la Conferencia de las Partes en el Convenio y preparar una serie de instrumentos para consideración inmediata de la Conferencia al momento de la entrada en vigor del Convenio. Asimismo, ha tratado de prever las opciones que los Estados tendrían a su disposición en caso de que ocurriera un suceso catastrófico antes de que hubiera entrado en vigor el Convenio.

2.2 La Comisión es muy consciente de la importancia de su labor en la lucha contra el terrorismo internacional que tiende a socavar el objetivo de recuperación de la devastación económica. Asimismo, reconoce la importante función de liderazgo que ha asumido la OACI en el sistema de las Naciones Unidas concentrándose en la solidaridad internacional con las víctimas del terrorismo y sus familias. Al adoptar este Convenio la OACI ha atendido al llamamiento del Secretario General de las Naciones Unidas de tomar medidas prácticas para cumplir con sus compromisos de promover y proteger los derechos de las víctimas del terrorismo.

[1] Conforme a la resolución, dichas personas deben ser designadas por los siguientes Estados: Arabia Saudita, Canadá, China, Côte d'Ivoire, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Etiopía, Finlandia, Japón, Kenya, México, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Reino Unido y República Checa.

2.3 La Conferencia de las Partes es el órgano político que supervisa al Fondo. Como primera medida, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 9(a) del Convenio, la PCIF ha elaborado el Reglamento interno de la Conferencia de las Partes para someterlo a consideración y adopción por la Conferencia en su primera reunión.

2.4 Asimismo, una preocupación importante de la Comisión ha sido la elaboración del Reglamento interno del Fondo internacional, conforme a lo previsto en el Artículo 9(b) del Convenio. Se trata de una tarea muy extensa que depende de un gran número de opciones de política respecto a la estructura del Fondo. Una serie de subgrupos está contribuyendo con la preparación de diferentes secciones del Reglamento interno. Por lo tanto, se prevé que esta parte del programa de trabajo de la Comisión no se terminará hasta que se hayan obtenido más conclusiones sobre el plan general.

2.5 Se ha trabajado arduamente en la preparación de una recomendación sobre el período y el monto de las contribuciones iniciales al Fondo. Aunque ya casi se está finalizando la decisión acerca del monto adecuado con respecto a los pasajeros, es necesario seguir examinando los aspectos de principio sobre los detalles de la decisión con respecto a la carga y la aviación general. Una consideración importante es que el costo de la recaudación de una determinada fuente no debería ser superior a los montos que pueden recaudarse de manera justa de esa misma fuente. La no discriminación es otra de las consideraciones dictaminadas por el Convenio mismo. La Comisión es muy consciente de que el concepto de una fuente de financiación no gubernamental es una característica clave para la adopción exitosa del Convenio. A diferencia de otros enfoques que no han resultado exitosos, el Convenio no depende de un nivel de financiación gubernamental elevado y por lo tanto tiende a nivelar las condiciones de participación entre los Estados.

2.6 En caso de que dejaran de existir los seguros para los explotadores de aeronaves, el Convenio de hecho requeriría que el Fondo internacional se convirtiera en asegurador con respecto al primer nivel de responsabilidad civil (el así denominado mecanismo de sustitución – "*drop-down")*. En este sentido surgen cuestiones importantes con respecto a las primas que debería recaudar el Fondo de los explotadores de aeronaves y otras partes, para cubrir la responsabilidad civil adicional. Otras cuestiones tienen que ver con mantener, en la medida de lo posible, la cooperación de los expertos en seguros para el proceso de ajuste de reclamaciones y la preparación de la reanudación de la actividad normal de la industria de seguros de riesgo de guerra en el ámbito de la aviación.

2.7 Las directrices sobre inversión y arreglos de gobernanza financiera son cuestiones particularmente delicadas. En este caso el desafío está en asegurar que el Fondo no caiga en la trampa en que han caído muchas organizaciones internacionales y que se asegure de crear una reputación de buena gestión financiera apropiada para la comunidad de la aviación civil internacional. Asegurar la cuidadosa selección de expertos es una parte clave del éxito en este ámbito.

2.8 La elaboración de las directrices de indemnización pone en evidencia la cuestión del tratamiento justo de las víctimas auténticas evitando abusos. Como lo demostró la experiencia del Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, al que ha consultado la Comisión, es importante que en este sentido se trabaje en estrecha colaboración con los expertos de la industria de seguros y se cree una percepción pública sobre la equidad del Fondo en el tratamiento de las víctimas.

2.9 Se ha llegado a la fase final de elaboración de las directrices generales sobre asistencia en caso de sucesos ocurridos en Estados no Partes (Artículo 28). En este caso el desafío ha sido el mantener el interés en la ratificación temprana por todos los Estados siendo a la vez sensibles a la soberanía del tercer Estado Parte cuando el explotador de una línea aérea de un Estado Parte haya sido víctima de un

acto de interferencia ilícita en el tercer Estado Parte. La sensibilidad con respecto a la situación del explotador de la aeronave es un ingrediente importante.

2.10 Está en proceso de elaboración una nota de información importante en la que se reseñan las principales opciones jurídicas para aplicar rápidamente los beneficios del Convenio en forma provisional después de una crisis ocurrida antes de la fecha normal de entrada en vigor del Convenio.

2.11 El Fondo tendrá su sede en el mismo lugar de la OACI. Conforme a lo dispuesto en el Artículo 9(*q*) del Convenio, se está preparando una solicitud para que la OACI asuma una función de asistencia, orientación y supervisión en lo atinente a los principios y objetivos del Convenio de Chicago. El reto en este sentido es preparar una solicitud que respete la soberanía de ambas organizaciones garantizando a la vez los beneficios previstos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El Convenio de 2009 es un instrumento innovador. Por primera vez en un convenio de derecho aeronáutico internacional privado, no se han enfatizado tanto las cuestiones de culpa o presunta culpa, sino más bien el garantizar la indemnización a las terceras partes victimas, y un tratamiento equitativo para las víctimas de la industria. La noción de la canalización se ha implantado para evitar litigios innecesarios y la duplicación de seguros para el mismo suceso. Dichos nuevos enfoques para la solución de problemas internacionales constituyen retos especiales que exigen que la Comisión preparatoria sea innovadora en la preparación de los detalles de su funcionamiento. La tarea es tan importante como desafiante.

3.2 Aunque su composición se estableció por Resolución de la Conferencia sobre derecho aeronáutico de 2009, la Comisión no se considera a sí misma como un grupo cerrado. Un número creciente de observadores de la industria se ha ido sumando a su trabajo. Los observadores de Estados que tengan expertos que posean las cualificaciones y experiencia necesarias, también pueden contribuir en forma muy positiva a las reflexiones dentro y en torno a la Comisión, para el enriquecimiento de sus deliberaciones.

3.3 Por lo tanto, se invita a la Asamblea a que inste a los Estados que cuentan con expertos que poseen la experiencia y cualificaciones necesarias, pero que no están actualmente representados en la Comisión preparatoria, a que se sumen a la labor de la Comisión en calidad de observadores activos.

— FIN —