



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

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

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se presenta a la Asamblea, a título informativo, un informe de situación sobre la cuestión incluida en el Programa general de trabajo del Comité jurídico con prioridad número 1 bajo el título “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales”. Concluido el 32º período de sesiones del Comité jurídico, el Grupo especial establecido por el Consejo para hacer avanzar la labor sobre esta cuestión celebró seis reuniones y elaboró los textos de dos proyectos de convenio: uno relativo a la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en casos de interferencia ilícita, y el otro, relativo a la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves. Se resumen las principales disposiciones de ambos proyectos. Se prevé que el Consejo, durante su 182º período de sesiones, decida los pasos a seguir para continuar avanzando en la elaboración de estos textos, incluida la posibilidad de convocar un período de sesiones del Comité jurídico en 2008.

*Objetivos
estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico F, dado que brinda información sobre la elaboración de instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

*Repercusiones
financieras:*

No se requieren recursos adicionales.

Referencias:

C-WP/12756
A35-WP/18

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 35º período de sesiones, la Asamblea examinó la nota A35-WP/18 (Informe sobre el avance de la modernización del Convenio de Roma de 1952), en la cual se recordaba que el 31º período de sesiones del Comité jurídico (Montreal, del 28 de agosto al 8 de septiembre de 2000) había incluido en su Programa de trabajo la cuestión “Consideración de la modernización del *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952”, con prioridad núm. 4. La Secretaría efectuó un estudio sobre la base de las respuestas a un cuestionario enviado a los Estados en 2001. El 5 de junio de 2002, el Consejo acordó establecer un Grupo de estudio de la Secretaría, el cual celebró cuatro reuniones y elaboró un proyecto de Convenio sobre daños causados a terceros por aeronaves extranjeras. En marzo de 2002, se nombró al Sr. M.B. Jennison (Estados Unidos) como Relator del Comité jurídico sobre este asunto. El 25 de noviembre de 2002, el Consejo elevó la prioridad de este asunto a la número 3 en el Programa general de trabajo del Comité jurídico. Este fue el tema principal en examen durante el 32º período de sesiones del Comité jurídico (Montreal, 15 - 21 de marzo de 2004), y dicho órgano concluyó que se requería trabajo adicional sobre la modernización del Convenio de Roma. El 31 de mayo de 2004, habiendo examinado el informe del Comité, el Consejo decidió establecer un Grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952 para adelantar la labor.

1.2 En el 35º período de sesiones de la Asamblea, se manifestó un fuerte respaldo al proceso de modernización del Convenio de Roma; la Asamblea indicó que la OACI debía proceder con celeridad en la labor, dejando a consideración del Grupo especial los detalles sobre la mejor forma de abordar la tarea.

1.3 El 35º período de sesiones de la Asamblea decidió asimismo elevar la prioridad de esta cuestión a la número 2.

2. EVOLUCIÓN DESDE EL ÚLTIMO PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

2.1 El 29 de noviembre de 2005, el Consejo acordó a esta cuestión la prioridad número 1 en el Programa general de trabajo del Comité jurídico; el 6 de diciembre de 2006, el Consejo modificó el título de esta cuestión por el siguiente: “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales”.

2.2 El Grupo especial celebró dos reuniones en 2005, tres reuniones en 2006, y una en 2007.

2.3 En su primera reunión, el Grupo alcanzó el consenso sobre ciertos Puntos de acuerdo general, incluidos los siguientes:

- 1) La protección de las víctimas debería ser por lo menos tan buena como la ofrecida en el marco del Convenio de Montreal de 1999.
- 2) Debería proporcionarse una protección adecuada al sistema de transporte aéreo, incluidos los transportistas aéreos, que prevea especialmente el problema de los “siniestros catastróficos”, los cuales conducen a grandes daños y afectan a muchas víctimas.
- 3) Todo sistema que sostenga los principios de protección de las víctimas y protección del sistema de transporte aéreo debe establecerse a la luz de la cobertura de seguro disponible en el mercado u otros mecanismos.

- 4) Los ataques terroristas son la principal amenaza al sistema de transporte aéreo con respecto a estas cuestiones, especialmente si conducen a siniestros catastróficos.
- 5) No será posible, en el ámbito del sistema de indemnización actual, conciliar ambos objetivos de proporcionar tanto indemnización adecuada a las víctimas como protección apropiada para el sector de la aviación civil.
- 6) Un mecanismo de financiación suplementario para la indemnización podría cerrar la brecha entre lo que es un nivel adecuado de protección de las víctimas y una protección apropiada para el sector de la aviación civil, y asegurar la durabilidad del sistema.

2.4 En su tercera reunión, el Grupo acordó una serie de “Soluciones de compromiso sobre cuestiones centrales”. En particular, acordó que el proyecto de convenio resultante del 32º período de sesiones del Comité jurídico se dividiría en dos convenios, uno relativo a los riesgos generales y el otro relativo a los riesgos vinculados con el terrorismo. No habría ninguna vinculación entre los dos convenios y los Estados tendrían la posibilidad de ser parte en cualquiera de los dos o en ambos. Las disposiciones sobre un mecanismo de indemnización suplementario constituirían una parte intrínseca del convenio sobre riesgos vinculados con el terrorismo.

2.5 Posteriormente, el Grupo elaboró los textos de dos proyectos de convenio, 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 “el Convenio sobre riesgos generales”).

Los textos completos de ambos proyectos están disponibles en la Dirección de asuntos jurídicos. A continuación se destacan sus principales disposiciones.

2.6 **Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita**

2.6.1 De conformidad con el Artículo 2, párrafo 1, el Convenio se aplicaría al daño a terceros causado en el territorio de un Estado Parte por una aeronave en vuelo como consecuencia de un acto de interferencia ilícita cuando el operador tenga su oficina principal o, en su defecto, su residencia permanente en otro Estado, sea o no un Estado Parte. El artículo asegura que el daño causado en cualquier Estado Parte sea indemnizado, independientemente de que el operador sea o no de un Estado Parte. El Convenio se aplicaría además al daño causado en un Estado no Parte en determinadas circunstancias: cuando un operador de un Estado Parte cause daño en un Estado no Parte, una Conferencia de las Partes (COP), que ha de crearse, podrá decidir otorgar ayuda financiera al operador (véase el Artículo 26).

2.6.2 Si bien hay un elemento internacional en el párrafo 1, el Grupo consideró que también debería existir la posibilidad de aplicar el Convenio en situaciones esencialmente nacionales. Por consiguiente, el párrafo 2 del Artículo 2 prevé que, si un Estado Parte así lo decide, el Convenio también se aplicaría al daño ocurrido en el territorio de ese Estado Parte cuando el operador tenga su oficina principal o, en su defecto, su residencia permanente en ese Estado Parte. El Grupo tuvo en cuenta las potenciales contribuciones financieras a un Mecanismo de indemnización suplementario (MIS) que podrían establecerse respecto de los vuelos interiores.

2.6.3 La responsabilidad del operador es objetiva, es decir, sin necesidad de prueba de culpa. El operador sería responsable por el daño sufrido por terceros con la única condición de que el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo (Artículo 3). No obstante, su responsabilidad es limitada, tomando como base el peso de la aeronave; en el texto se presentan algunas cifras entre corchetes, para indicar que se las incluye únicamente para el análisis (véase el Artículo 4). El límite de la responsabilidad sólo podrá franquearse en circunstancias excepcionales (Artículo 24).

2.6.4 En general, sólo es responsable el operador. En su Artículo 27, el proyecto de convenio contiene una disposición de indemnización exclusiva conforme a la cual las acciones en reclamo de indemnización por un daño debido a un acto de interferencia ilícita sólo podrán entablarse contra el operador; no se efectuarán reclamaciones de indemnización por tal daño contra ninguna otra persona. No obstante, esa disposición no se aplica a las acciones contra un individuo que haya cometido intencionalmente un acto de interferencia ilícita.

2.6.5 El Artículo 5 prevé un mecanismo internacional para que los terceros que sufran daños a bordo de una aeronave a consecuencia de un abordaje puedan reclamar indemnización al otro transportista. El texto prevé la responsabilidad conjunta y solidaria de los operadores involucrados.

2.6.6 En el Artículo 8 se prevé crear una organización independiente denominada Mecanismo de indemnización suplementario, con el objetivo principal de indemnizar a las personas que sufran daños en el territorio de un Estado Parte y proporcionar ayuda financiera, como se describe en el párrafo 2.6.1 precedente. El MIS pagará indemnización en la medida en que la suma total correspondiente a los daños exceda los límites fijados en el Artículo 4 (Artículo 19). En otras palabras, cuando se produzca un daño por el que sea responsable el operador, éste pagará hasta la suma fijada como límite y el MIS pagará la indemnización adicional que supere el límite. Se anticipa que los operadores podrán obtener un seguro que les proporcione cobertura hasta la suma fijada como límite.

2.6.7 En general, la suma máxima de indemnización que podría obtenerse del MIS se ha fijado actualmente, para los fines del análisis, en 3 000 millones de derechos especiales de giro (DEG) por suceso (Artículo 19).

2.6.8 El MIS estaría compuesto por una COP, que sería el órgano principal que definiría las políticas y estaría formado por todos los Estados Partes, y una Secretaría encabezada por un Director. Entre otras cosas, la COP establecería el reglamento del MIS, las Directrices para la indemnización y las Directrices sobre inversiones; fijaría las cuotas que deberían pagarse al MIS y decidiría en qué casos proporcionar ayuda financiera al operador, según se describe en el párrafo 2.6.1 precedente. En el Artículo 9 figura una lista completa de las facultades y obligaciones de la COP.

2.6.9 En virtud del Artículo 12, “[l]as cuotas de aporte al Mecanismo de indemnización suplementario serán las sumas obligatorias cobradas respecto de cada pasajero y de cada [tonelada] de carga que salga de un aeropuerto de un Estado Parte en un vuelo comercial internacional. Cuando un Estado Parte haya formulado una declaración conforme al Artículo 2, párrafo 2, también se cobrarán esas sumas respecto de cada pasajero y de cada [tonelada] de carga que salga en un vuelo comercial entre dos aeropuertos de ese Estado Parte. El operador cobrará las sumas obligatorias y las remitirá al Mecanismo de indemnización suplementario”.

2.6.10 En el Artículo 15, se prevén las cuotas iniciales que deberán pagarse respecto de los pasajeros y la carga que salgan de un Estado Parte desde la entrada en vigor del Convenio para ese Estado Parte, y también respecto de los pasajeros y la carga que salgan en vuelos comprendidos en la declaración de inclusión de los vuelos interiores en el ámbito de aplicación, prevista en el párrafo 2 del Artículo 2.

Además, se fijarán las cuotas de forma de alcanzar, en el plazo de cuatro años, un determinado porcentaje del límite máximo de indemnización que le correspondería pagar al MIS (financiamiento previo).

2.6.11 Cuando un operador no remita las cuotas, el Director del MIS tomará las medidas pertinentes para la recuperación de la suma adeudada (véase el Artículo 16, párrafo 2). Cada Estado Parte se asegurará de que se proporcionen al MIS determinados datos estadísticos y de otra índole; de no hacerlo, el Estado Parte podrá ser considerado responsable por esa pérdida (véase el Artículo 17).

2.6.12 En el Capítulo VII figuran disposiciones de procedimiento. Cabe señalar que, generalmente, sólo podrán iniciarse acciones por indemnización en una jurisdicción, a saber, ante los tribunales del Estado Parte en el que ocurrió el daño (Artículo 30, párrafo 1). Además, las sentencias dictadas por un tribunal, cuando sean aplicables en el Estado Parte de ese tribunal, serán aplicables también en cualquier otro Estado Parte, aunque en determinadas circunstancias especificadas podrá rehusarse el reconocimiento y la ejecución de dichas sentencias (Artículo 32).

2.7 Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves

2.7.1 Se aplica al daño causado a terceros en el territorio de un Estado Parte por una aeronave en vuelo sin mediar un acto de interferencia ilícita, cuando el operador tenga su oficina principal o, en su defecto, su residencia permanente en otro Estado Parte. Al igual que en el caso del Convenio sobre interferencia ilícita descrito en los párrafos precedentes, está prevista la opción de incluir los vuelos interiores (véase el Artículo 2).

2.7.2 En virtud del Artículo 3, la responsabilidad del operador es objetiva hasta un determinado límite, fijado tentativamente en 250 000 a 500 000 DEG. Por encima de esa cifra, el operador es responsable por todos los daños a menos que demuestre que tales daños no se debieron a su negligencia o que los daños se debieron únicamente a la negligencia de otra persona. En otras palabras, no existe un límite para la responsabilidad del operador. Este sistema de dos niveles es similar al del Convenio de Montreal de 1999.

2.7.3 Al igual que en el Convenio sobre interferencia ilícita, existe una disposición sobre el abordaje (Artículo 4).

2.7.4 En el marco del Artículo 9 *bis*, el propietario, arrendador o financista que retiene el dominio o es titular de la garantía de una aeronave, no siendo operador, no será responsable por daños en virtud de este Convenio ni de la ley de ningún Estado Parte. Ese Artículo se encuentra actualmente entre corchetes, ya que el Grupo todavía no adoptó una postura definitiva respecto de su inclusión.

2.7.5 Los artículos sobre procedimientos son similares a los del otro proyecto de convenio. En particular, se aplica el mismo principio general de que las acciones por indemnización sólo podrán iniciarse ante los tribunales del Estado Parte en el que ocurrió el daño.

2.7.6 Las disposiciones relativas al MIS y la indemnización comprendida en el mismo no se aplican en este Convenio, ya que el operador es potencialmente responsable por la suma total de los daños causados.

3. **LABOR FUTURA**

3.1 Al concluir su sexta reunión (26-29 de junio de 2007), existía un amplio consenso en el grupo especial en cuanto a que había completado su labor. Por ello, el grupo decidió recomendar al Consejo que convoque un período de sesiones del Comité Jurídico para que continúe elaborando los textos de los dos proyectos de convenio. El Consejo, en su 182º período de sesiones, en noviembre y diciembre de 2007, examinará un informe sobre la sexta reunión del grupo y decidirá en qué forma proseguir, incluso si convocar el 33º período de sesiones del Comité Jurídico, posiblemente para la primera mitad de 2008.

4. **RESUMEN**

4.1 El Grupo especial establecido por el Consejo celebró seis reuniones y elaboró dos proyectos de Convenio, uno sobre la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita y el otro, sobre la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves. Se prevé que el Consejo, en su 182º período de sesiones, tomará una decisión sobre la forma en que se seguirán elaborando esos textos, lo que podría incluir la convocatoria de un período de sesiones del Comité jurídico en 2008.

— FIN —