



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 09.09.1999
COM(1999) 435 final

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma, por la Comunidad Europea, del Convenio de 28 de mayo de 1999 para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal)

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 8 de mayo de 1999 se inició en Montreal una conferencia diplomática con vistas a aprobar una serie de nuevas reglas internacionales en materia de responsabilidad de los transportistas aéreos en caso de daños ocasionados durante las operaciones del transporte aéreo internacional. La conferencia concluyó con éxito el 28 de mayo mediante la aprobación de un Acuerdo relativo a un nuevo convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional. El nuevo convenio será conocido bajo el nombre de "Convenio de Montreal" y sustituirá al septuagenario "sistema de Varsovia", cuyo primer instrumento fue aprobado en 1929.

De acuerdo con las conclusiones del Consejo de Transportes de 29 de marzo de 1999, el objetivo principal de la Comunidad era garantizar la conformidad del nuevo convenio con los principios fundamentales de la legislación comunitaria vigente en este campo, a fin de que los transportistas aéreos y los pasajeros europeos estuvieran sujetos a un sistema claro y uniforme durante los vuelos interiores e intracomunitarios o en el resto del mundo. El principal instrumento comunitario pertinente es el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo relativo a la responsabilidad de los transportistas aéreos en caso de accidente, que comprende sobre todo la responsabilidad en caso de muerte o de lesión de los pasajeros.

Además de velar por la compatibilidad global con el Derecho comunitario, el Consejo propugnó también que la Comunidad Europea debía llegar a ser Parte contratante por propio derecho en el nuevo convenio si el fruto de las negociaciones resultaba aceptable para la Comunidad y los Estados miembros. La Comunidad propuso a los socios de las negociaciones la introducción en el nuevo convenio de una disposición al efecto que permitiera la adhesión de las "organizaciones regionales de integración económica".

Contenido del nuevo Convenio de Montreal

En el curso de las negociaciones, la Comunidad pudo dejar garantizados estos dos objetivos prioritarios.

Las disposiciones del nuevo convenio referidas a temas ya cubiertos por la legislación comunitaria no suponen la introducción de diferencias importantes. Los límites de la responsabilidad fijados en el nuevo convenio se corresponden con los establecidos en el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, y las disposiciones por las que se regula la carga de la prueba y el uso de defensas jurídicas son en gran parte compatibles. Al igual que el Reglamento, el nuevo convenio no establece límite alguno a la responsabilidad del transportista aéreo en caso de muerte o de lesión de sus pasajeros, y corresponde al transportista demostrar que no ha actuado con negligencia. Además, de conformidad con la legislación comunitaria, para toda reclamación de indemnización superior a una cuantía de 100.000 derechos especiales de giro¹, el transportista no puede excluir o limitar su responsabilidad.

¹ 1 derecho especial de giro (DEG)= 1,25 € según información facilitada por el FMI.

El otro elemento decisivo del régimen comunitario es la obligación de los transportistas de pagar anticipos a título de indemnización que permitan a las víctimas de los accidentes y/o a sus familias hacer frente a las necesidades inmediatas. El nuevo convenio permite explícitamente a las Partes seguir aplicando este requisito a sus propios transportistas.

De este modo, aunque haya que introducir diversas modificaciones técnicas en la legislación comunitaria para asegurar una coherencia completa, la Comunidad no tendrá que modificar la naturaleza de su régimen de responsabilidad para ajustarse al nuevo convenio. Es más, cuando entre en vigor, el nuevo convenio establecerá un régimen mundial de responsabilidad en caso de muerte o de lesión de los pasajeros cuyo nivel de exigencia será tan elevado como lo es actualmente en la legislación europea.

El nuevo convenio permite bajo determinadas condiciones a las "organizaciones regionales de integración económica" llegar a ser Partes en el mismo. El proyecto de disposición que propuso la Comunidad fue incorporado en el acuerdo final a tal efecto. Por "organización regional de integración económica" se entiende una organización "*que tiene competencias sobre determinados asuntos regulados por el presente Convenio y que ha sido debidamente facultada para firmar, ratificar, aceptar o aprobar el Convenio y adherirse al mismo*". Tal y como fue confirmado en las declaraciones realizadas por los Estados miembros que firmaron el convenio en Montreal, esta definición permitirá a la Comunidad llegar a ser Parte en él de conformidad con las conclusiones del Consejo de 29 de marzo de 1999, a reserva de la aprobación preceptiva por las instituciones comunitarias. Durante la conferencia, la Comunidad declaró también su propósito de presentar en el momento de la ratificación una declaración en la que especificará las áreas en las que tiene competencias comunitarias.

La importancia de la firma comunitaria

La firma del nuevo convenio por la Comunidad constituirá la primera etapa hacia la aprobación posterior del acuerdo, la cual es decisiva para permitir la ratificación por los Estados miembros, en vista de las competencias compartidas en la materia. En el interior de la Comunidad, la firma del nuevo convenio requiere una decisión del Consejo, mientras que la ratificación propiamente dicha requerirá la adopción de una decisión del Consejo previa consulta al Parlamento Europeo. La Comisión presentará una propuesta oficial de aprobación junto con una propuesta de modificación del Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo.

Comoquiera que el nuevo convenio cubre áreas de competencia comunitaria y nacional y que su artículo 57 excluye las reservas (salvo para los aspectos marginales), es necesario que los quince Estados miembros y la propia Comunidad se adhieran con simultaneidad al mismo para que sea aplicado correcta y uniformemente en toda la Comunidad.

La firma y adhesión posterior de la Comunidad tendrán igualmente un significado político. Demostrarán el apoyo de la Comunidad al nuevo convenio y al nuevo sistema de responsabilidad que implantará. Y esto cobra especial importancia en el caso presente, puesto que la entrada en vigor del nuevo convenio dependerá del número de instrumentos de ratificación depositados. Pese a que el instrumento de

ratificación de la Comunidad no se computará entre la treintena de ratificaciones necesarias para poner en vigor el convenio, el hecho de que la Comunidad y sus Estados miembros manifiesten su apoyo mostrará el camino a seguir a otros países e incrementará las posibilidades de que el nuevo instrumento sea ampliamente ratificado y pueda entrar en vigor. Hoy por hoy, el Convenio de Varsovia está muy desfasado y el régimen de responsabilidad mundial fragmentado debe ser sustituido cuanto antes.

Aspectos prácticos

Como es habitual en estos casos, el convenio será firmado en nombre de la Comunidad por representantes del Consejo y de la Comisión.

Propuesta

Por cuanto antecede, la Comisión propone que el Consejo adopte la Decisión que se adjunta.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma, por la Comunidad Europea, del Convenio de 28 de mayo de 1999 para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, en relación con el primer párrafo del apartado 2 del artículo 300,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando lo siguiente :

- (1) Las negociaciones relativas a un nuevo convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional concluyeron en Montreal el 28 de mayo de 1999.
- (2) El Convenio prevé la modernización del sistema de Varsovia por el que se regula el régimen de responsabilidad en el área del transporte aéreo, y sus disposiciones son conformes a los elevados niveles de exigencia ya vigentes en la materia en la Comunidad Europea.
- (3) Las disposiciones del Convenio citado prevén que las organizaciones regionales de integración económica con competencia sobre determinados asuntos regulados por el Convenio pueden llegar a ser Partes en el mismo.
- (4) La Comunidad Europea es una organización de ese tipo en virtud de la adopción de su legislación relativa a la responsabilidad de los transportistas aéreos en caso de accidente.
- (5) La decisión de la Comunidad Europea y de sus Estados miembros de obligarse en virtud del Convenio garantizará la aplicación uniforme de la nuevas reglas en el seno de la Comunidad y contribuirá a su aceptación a escala mundial.
- (6) Conviene, por tanto, que el Convenio sea firmado por la Comunidad Europea, sin perjuicio del procedimiento preceptivo para la ratificación posterior y de cualquier revisión necesaria de la legislación comunitaria vigente.
- (7) Conviene, por otro lado, que los Estados miembros que no hayan firmado aún el Convenio por derecho propio lo hagan cuanto antes,

DECIDE:

Artículo 1

El Convenio de Montreal para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional será firmado por la Comunidad Europea.

Artículo 2

Se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a las personas facultadas para firmar el Convenio en nombre de la Comunidad.

Hecho en Bruselas,

*Por el Consejo
El Presidente*