



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 33º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 21 de abril - 2 de mayo de 2008)

Cuestión 3 del orden del día: Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

**PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS
A TERCEROS POR AERONAVES**

INFORME DEL RELATOR

**INFORME DEL RELATOR SOBRE EL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE
INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES
(CONVENIO SOBRE RIESGOS GENERALES)**

(Presentado por Aníbal H. Mutti, Argentina)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Aunque los antecedentes históricos que condujeron a la elaboración del proyecto de convenio que es el objeto del presente relato han sido suficientemente expuestos en el Informe de la Secretaría de la OACI (LC/33-WP/3-1) no podemos dejar de recordar aquí que su inclusión en la agenda del Comité Jurídico data del año 2000, más específicamente de la reunión del 31º período de sesiones del Comité, celebrado entre el 28 de agosto y el 8 de septiembre del 2000, ocasión en que el delegado de Suecia presentó una propuesta para incluir dentro del programa de trabajo del Comité Jurídico el estudio de la modernización del “*Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*” suscrito en Roma en 1952 (CR), justificando la propuesta en la necesidad de revisar tanto el incremento de los límites cuantitativos de indemnización como los daños ambientales. La propuesta fue acogida favorablemente, y la cuestión fue incluida en el Programa de trabajo.

1.2 Por ello a mediados del año 2001, el Secretario General de la Organización envió a todos los Estados Miembros un cuestionario a fin de documentarse sobre las razones por las que no se habían considerado aceptables los instrumentos suscritos en Roma en 1952, y su Protocolo Modificadorio de Montreal de 1978, atendiendo el exiguo número de ratificaciones. Si bien dicho cuestionario sólo fue contestado por 55 países, ello representa casi un 30% de los Estados de la Organización. El criterio manifestado en tales cuestionarios fue ampliamente favorable a la revisión de los instrumentos internacionales, por cuanto casi todos los Estados consideraron que los límites de responsabilidad contenidos no resultaban suficientes para proveer de una razonable compensación a los potenciales damnificados de un accidente aéreo, atendiendo a la realidad socio-económica actual. Recordemos que no había ocurrido aún el tremendo suceso del 11 de septiembre.

1.3 No vamos a explayarnos aquí sobre las consecuencias que tuvo sobre la aviación tan luctuoso acontecimiento. Sin embargo sus repercusiones habían de alcanzar también el desarrollo de la labor que aquí reseñamos, y que son el motivo por el cual, en lugar de uno, son dos los proyectos que convocan a este Comité. La forma en que se produjo la división del proyecto original en dos proyectos diferentes e independiente entre sí será expuesta por el Dr. Michael Jennison, quien fuera relator de este tema en el último período de sesiones del Comité Jurídico, y que esta vez habrá de ilustrarnos sobre el “Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita” comúnmente denominado “Convenio sobre indemnización en caso de interferencia ilícita”. Sin embargo, no podemos dejar de mencionar que a pesar de su aparente similitud, la naturaleza jurídica de los riesgos que tratan uno y otro proyecto son muy distintas, y en consecuencia se impone una solución diferenciada en lo que respecta a la responsabilidad.

1.4 En efecto, el derecho aeronáutico ha nacido como una rama autónoma de las ciencias jurídicas para analizar y dar respuesta, entre otros, a los conflictos generados por el riesgo aviatorio, riesgo que se funda en una situación a la que no suele prestarse demasiada atención: el hombre no ha sido concebido por la naturaleza para volar. Y por ello la actividad aeronáutica debió desarrollarse basada absolutamente en la tecnología. Esta tecnología ha avanzado en forma fantástica, y gracias a la permanente labor de la Organización de Aviación Civil Internacional, que ha logrado mancomunar el esfuerzo de prácticamente todos los países del mundo, se ha convertido en el medio de transporte más seguro.

1.5 Sin embargo es menester tener en cuenta que mientras los hombres puedan cometer errores, mientras las máquinas o los sistemas de apoyo a la aviación puedan fallar, la eventualidad del accidente estará siempre latente. Es por ello que desde los albores mismos de la aviación, el derecho ha concurrido a fin de dar la mejor solución posible a los conflictos que surgían de esa nueva actividad. Y uno de los primeros que enfrentó esta nueva rama del derecho fue resolver la colisión entre los intereses de los terceros superficiarios ajenos a la actividad aviatoria y los operadores aéreos.

1.6 En una breve reseña de antecedentes que nos permiten ubicarnos en la problemática que nos reúne, vemos que la cuestión ya fue tratada en la Primera Conferencia de Derecho Internacional Privado de París de 1925, y de los trabajos del Comité Internacional de Técnicos Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) surgió el malogrado proyecto de Roma de 1933. A este le siguió el de Roma de 1952, adoptado bajo el patrocinio de la OACI, cuya modernización nos convoca. Sin embargo los autores del Convenio suscrito en Roma del 52 sólo enfrentaban un tipo de riesgo, el derivado del hecho técnico de la aviación. Y generaron soluciones a partir de este lado de la cuestión. Jamás imaginaron que a tales riesgos propios del hecho técnico se les pudieran agregar otro tipo de riesgos, los generados intencionalmente y con intención de causar daños. Y en consecuencia no estructuraron un enfoque jurídico que pudiera razonablemente encontrar salida legal a tales actos. Muchas veces se ha hablado del fracaso de Roma de 1952. Sin embargo, más allá del relativamente escaso nivel de ratificaciones que ha tenido dicho proyecto, lo cierto es que ha inspirado la legislación interna de la mayor parte de los países miembros de la OACI, cumpliendo con uno de los objetivos de la Organización y concretando así uno de los caracteres esenciales de la legislación aérea: la uniformidad internacional. Esta Uniformidad ha facilitado en forma evidente el comercio internacional aéreo, permitiendo a las líneas aéreas internacionales estructurar sus sistemas operativos de manera tal que respondieran naturalmente a las exigencias legales de los distintos estados en los cuales operaban, en la certeza de que en la mayor parte de los países miembros las exigencias legales responden a un patrón similar.

1.7 Finalmente y antes de entrar a considerar individualmente las distintas cláusulas que integran el proyecto que exponemos, es digno de destacar que, a partir del nuevo *“Convenio para la unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional”*, suscrito de Montreal en 1999, el derecho aeronáutico internacional se ha adecuado a las actuales circunstancias de la aviación, generando un cambio radical en uno de sus capítulos esenciales: la responsabilidad por los daños generados por la actividad aeronáutica ha variado conceptualmente respecto de aquella que se estructurara a partir de los memorables trabajos del CITEJA y que sustanciara prácticamente todos los textos jurídicos internacionales y la mayoría de los nacionales que se refieren a ella. Sin embargo la responsabilidad aeronáutica tiene dos grandes capítulos, la responsabilidad por pasajeros y cosas transportadas, y la responsabilidad respecto de terceros ajenos a la actividad. El Convenio de Montreal de 1999 ha alcanzado al primero de tales capítulos, nos toca en esta oportunidad establecer los lineamientos para que ese nuevo concepto alcance también al segundo. Y esta es la magna labor que tenemos ante nosotros, no sólo tratar de alcanzar un texto de convenio que pueda ser razonablemente ratificable por la mayoría de los Estados Miembros, sino proveer a tales Estados Miembros de los lineamientos jurídicos que le permitan estructurar tanto a nivel internacional como nacional un sistema jurídico para afrontar los daños a terceros generados por aeronaves en forma justa, equitativa, y que mejor concilie el desarrollo de la aviación con los intereses de aquellos que son ajenos a la actividad aérea.

2. ANÁLISIS DEL PROYECTO

2.1 Me corresponde reseñar el *“Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves”*, comúnmente denominado “Proyecto de riesgos generales”. Atendiendo que se trata de un proyecto destinado a modernizar el Convenio de Roma de 1952, se irán marcando las diferencias entre el Convenio vigente de Roma y su modificación realizada en Montreal en 1978, con el que se propone al estudio de este Comité Jurídico.

2.2 Cabe señalar, antes de iniciar el análisis del proyecto, que ambos instrumentos que hemos de tratar en estas sesiones del Comité Jurídico fueron elaborados “*pari passu*”, y en consecuencia las normas generales, la estructura, las disposiciones procesales y el resto del articulado formal es casi idéntico para ambos. Por ello lo que se diga de estos artículos para el Convenio de Riesgos Generales es de aplicación “*mutatis mutandi*” al Convenio sobre indemnización en caso de interferencia ilícita.

2.3 Definiciones (Art.1ª)

2.3.1 Por una cuestión de metodología legislativa, todas las definiciones se han agrupado en el artículo 1.

2.3.2 El inc.b) ha ampliado el concepto de aeronave “en vuelo”, respecto a su similar en el art. 1º inc.2) del Convenio de Roma de 1952, y en consecuencia el ámbito de aplicación del Convenio, el cual resulta aplicable a daños causados desde el momento en que se cierran todas las puertas externas de la aeronave, luego del embarque o la carga, y hasta que se abre cualquiera de esas puertas para el desembarque o la descarga. Ello tiene su razón de ser en algunas observaciones de los Estados Miembros respecto a ciertos casos que no se encontrarían abarcados por la definición vigente, pero fundamentalmente en que el Proyecto de Convenio alcanza también los casos de abordaje.

2.3.3 El concepto de “operador” del inc.c) es similar al utilizado en Roma, con ciertos ajustes menores de redacción. Sin embargo no se ha mantenido la presunción respecto al propietario inscripto que establecía el art. 2 inc 3 de aquel. Tampoco se ha mantenido la diferencia con el usuario ilegítimo prevista en el art. 12 inc.2). En cambio se continuó utilizando el criterio de “control” como factor atributivo de la calidad de “operador” que contenía el CR.

2.3.4 El concepto de “Estado Parte” adopta el criterio de Montreal del’78 abandonando el de la ratificación o adhesión para remitirse a la circunstancia que el convenio se encuentre en vigor, sin hacer referencia al origen de tal vigencia.

2.3.5 Finalmente el concepto de “tercero”, cuya importancia es fundamental en tanto es el sujeto principal, conjuntamente con el operador, de la relación jurídica que regula el Acuerdo, ha sido contemplado desde un criterio amplio, incluyendo no sólo a los terceros en la superficie, sino también a los pasajeros o tripulación de otra aeronave en vuelo o en tierra respecto de la cual pudiera haberse producido un abordaje, así como cualquier otra persona que hubiera sufrido daños, a excepción del operador, pasajero o expedidor o destinatario de la carga de la aeronave que ocasionó el daño. De esta forma quedan incluidas en el concepto también las personas que pudieran hallarse en los aeródromos y los propietarios, administradores u operadores del aeródromo mismo.

2.4 Ámbito de aplicación (Art.2)

2.4.1 También por una cuestión de técnica legislativa, el ámbito de aplicación se ha trasladado al principio del proyecto, a diferencia del CR en el cual se hallaba casi al final.

2.4.2 El inc. 1) del art. 2 del proyecto marca una diferencia importante con el proyecto de Convenio sobre indemnización en caso de interferencia ilícita, por cuanto éste último abarca también a los daños causados por aeronaves de Estados que no fueran parte del Convenio.

2.4.3 En el proyecto que nos ocupa, se abandonó el criterio de la matrícula como elemento de conexión entre el causante de los daños y el Estado Parte, para ceñirse a habilitar su aplicación cuando el operador tenga en un Estado Parte su oficina principal, o si no la posee, su residencia permanente. Esta referencia a la oficina principal o residencia permanente, que no existía originariamente en el CR había sido introducida en el sistema por Montreal del’78, el cual, sin embargo, había mantenido el criterio de la

matrícula. Sin embargo el proyecto ha tenido en cuenta, para suprimir el registro de la aeronave como punto de conexión, que el Convenio se aplicará mayoritariamente al transporte aéreo, por lo cual dicho punto de conexión estará centrado en la oficina principal del transportista. Sin embargo, para la aviación general ha puesto como punto de conexión la residencia permanente del operador.

2.4.4 El inc. 2 establece asimismo una diferencia importante al introducir en el sistema la posibilidad de aplicar el sistema también a los vuelos de cabotaje. De esta manera se abre una invitación a los Estados a uniformar, mediante la declaración al Depositario, su legislación nacional e internacional, mediante la incorporación a su sistema jurídico doméstico del convenio que nos ocupa. La importancia de uniformar las legislaciones domésticas en materia de aviación es un principio de la aviación civil internacional que surge del Convenio de Chicago, en especial el Capítulo VI, y sobre la cual sería innecesario abundar en este Foro.

2.4.5 El inc. 3 reproduce la solución de CR, aclarando que el alcance del convenio incluye la Zona Económica Exclusiva y aclarando el status jurídico de las plataformas de perforación y otras instalaciones fijadas en forma permanente al suelo dentro de la zona económica exclusiva.

2.5 **Responsabilidad civil del operador (Art.3º y 8º)**

2.5.1 En lo que hace a la responsabilidad civil del operador, los proyectos de convenio de riesgos generales y de indemnización en caso de interferencia ilícita, a pesar de su similitud, han elaborado soluciones jurídicas totalmente diferentes, atendiendo la diferente naturaleza jurídica de los riesgos a los cuales se procura atender. En razón de que los criterios sustentados por el proyecto de Convenio sobre indemnización en caso de interferencia ilícita serán suficientemente explicados por el Dr. Jennisson, limitaré el análisis a los contenidos en el proyecto de riesgos generales.

2.5.2 En cuanto a la causal de atribución de responsabilidad, se ha establecido un criterio mixto, combinando la responsabilidad objetiva con la subjetiva, y la limitada con la ilimitada, en un mecanismo de doble capa que utiliza la fórmula acuñada por el “Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional” (Montreal de 1999).

2.5.3 El sistema no es absolutamente novedoso en el ámbito del responder por daños a terceros en la superficie. Como se recordará, un sistema similar había sido propuesto en la reunión de Taormina de 1950 cuando se discutía el proyecto que luego sería el CR. En aquel momento también se propiciaban tres niveles, el primero objetivo limitado, un segundo nivel también limitado pero con un monto mayor, si había culpa, y finalmente un tercer nivel con responsabilidad integral, ilimitada, para los casos en que el daño fuese causado con intención deliberada. Esta solución fue abandonada en la reunión del Comité Jurídico de la OACI en México en 1951, donde se elaboró el proyecto definitivo sobre el cual trabajó la Conferencia de Roma de 1952.

2.5.4 Volviendo a nuestro proyecto, y en tal inteligencia, se prevé un sistema objetivo de responsabilidad cuando los daños reclamados no excedan cierto monto que se fija en derechos especiales de giro. Cabe tener en cuenta que el monto se establece por cada tercero damnificado, y no un monto global por evento como en el CR. El monto, que se ha estimado que pudiera ser razonablemente fijado entre 250.000 y 500.000 derechos especiales de giro por cada tercero, ha sido dejado entre corchetes a fin de ser precisado en el momento oportuno.

2.5.5 Las razones que abonan la combinación del binomio responsabilidad limitada y responsabilidad objetiva para el resarcimiento de daños a terceros en la superficie han sido discutidas desde los orígenes mismos del derecho aeronáutico por lo que no cabe tratarlas aquí. Sin embargo la introducción de un criterio de responsabilidad ilimitada pero subjetiva y con la carga de la prueba en

cabeza de quien invoca los eximentes de responsabilidad es una solución que soslaya la mayoría de las objeciones que se hicieran al sistema del CR.

2.5.6 Por otra parte se ha establecido como factor atributivo – “única condición” establece el proyecto – que el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo. No se hace expresa referencia en el proyecto al caso de personas o cosas caídas de la aeronave, el cual se encuentra incluido en el concepto general. Se mantiene en cambio la diferenciación entre daños directos e indirectos y la exclusión de los daños originados en el mero paso de las aeronaves, los cuales sin embargo, han sido objeto de tratamiento en un inc. separado, el inc.3 del art.3.

2.5.7 De esta manera se ha tratado de lograr aquel equilibrio que ha sido una de las cuestiones más controvertidas del derecho aeronáutico, la derivada de los derechos del tercero ajeno a la aeronavegación y el interés de la aeronavegación, interés este último cuya importancia huelga resaltar aquí, pero que debe ser protegido contra eventos que supongan una onerosidad tan extraordinaria para el operador aéreo que haga peligrar su subsistencia.

2.5.8 El criterio de distinción entre ambas capas se encuentra no sólo en el monto del daño sufrido por la víctima, sino también en la introducción de eximentes de responsabilidad para el operador, el cual puede librarse de la obligación de indemnizar total o parcialmente sobre ese monto probando que de su parte no ha habido culpa, o bien que fueron resultado de la culpa de un tercero por el cual no deba responder. El sistema ha sido suficientemente discutido y comentado en las numerosas ocasiones en las cuales se ha analizado con motivo de su recepción en el Convenio de Montreal de 1999, por lo que no vamos a explayarnos al respecto.

2.5.9 Cabe señalar que la única eximente de responsabilidad que puede invocar el operador para exonerarse, total o parcialmente de responsabilidad en el primer nivel, lo constituye la llamada “culpa de la víctima” prevista en el artículo 8 del proyecto. Es decir que la responsabilidad objetiva de este nivel no es absoluta, siguiendo en esto al CR. En efecto, el art. 8 del proyecto establece que si el operador prueba que el daño fue causado total o parcialmente por una acción u omisión del demandante, sea en forma intencional o por imprudencia, y con conocimiento de que podía ocasionarse un daño, quedará exonerado total o parcialmente de su responsabilidad civil, en la medida en que esa acción u omisión haya causado el daño o contribuido a él.

2.5.10 Sin embargo no se ha previsto una causal de exoneración similar a la establecida en el art. 5 del CR respecto a los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles. Al respecto cabe señalar que esta causal es poco compatible con el funcionamiento de la responsabilidad objetiva que pretende instituir el proyecto. Por otra parte, y de esta manera, se obtiene uno de los principales objetivos del proyecto que es facilitar la canalización de los reclamos en una única persona, la del operador, el cual se encuentra normalmente en mejores condiciones para ejercer sus acciones regresivas.

2.5.11 Tampoco, y por razones similares a las expuestas precedentemente, se ha trasladado al proyecto el supuesto también previsto como causal de exoneración de responsabilidad en el CR, de la persona que, debiendo ser responsable, ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública, por cuanto se ha preferido dejar la solución del problema librada a la aplicación de las normas generales, teniendo en consideración las particularidades que pudieran presentar estos supuestos en el caso concreto.

2.5.12 Con relación al daño al medio ambiente, si bien ha sido contemplado por el proyecto, se optó por reenviar su procedencia a las legislaciones domésticas. Asimismo se limitan las responsabilidades del operador a las indemnizaciones compensatorias, excluyendo expresamente las punitivas, ejemplares o de otra naturaleza distinta a las señaladas.

2.5.13 Finalmente y respecto de este artículo cabe señalar que el ámbito de los daños sufridos por los terceros que deben ser reparados comprende los experimentados por las personas y las cosas. Los daños debidos a lesiones mentales serán indemnizables únicamente en los casos de que resulten de una enfermedad psiquiátrica reconocible, resultante de una lesión corporal o de un temor razonable derivados directamente del suceso, a morir o a sufrir una lesión corporal.

2.6 Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores u otras personas (Art.4°)

2.6.1 El abordaje entre aeronaves ha sido previsto en el proyecto a través de una doble regulación. A diferencia de lo que ocurre con el CR, cuyo art. 24 expresamente veda la aplicación del Convenio a los daños causados por una aeronave en vuelo a las personas o a los bienes que se encuentran a bordo de otra aeronave, el proyecto que presentamos incluye, como hemos visto, en calidad de terceros a los que se aplica el convenio, al operador, propietario y tripulación de la otra aeronave, así como a los pasajeros, el expedidor o destinatario de la carga que hubiera a bordo.

2.6.2 Por otra parte, y en forma similar al CR, el proyecto también incluye en el art. 4 los daños en la superficie originados en un abordaje, estableciendo la responsabilidad solidaria entre los operadores de las aeronaves intervinientes, y regulando la acción regresiva entre ellos. La responsabilidad de cada operador respecto de los terceros y a efectos de la acción regresiva entre sí se encuentra alcanzada a los límites de responsabilidad que les pudiera caber, si los hubiera.

2.7 Costas judiciales y otros gastos (Art.5°)

2.7.1 Con relación a la adjudicación de costas judiciales y otros gastos del litigio en los que haya incurrido la parte demandante, el proyecto hace una reserva a favor de la ley local respecto a su distribución. Sin embargo, a fin de fomentar los acuerdos extrajudiciales, se ha establecido una limitación a dicha adjudicación, cuando el litigio hubiera sido generado innecesariamente por la parte demandada, por haber recibido por escrito una oferta de indemnización por una suma superior a la que en definitiva obtuviera a través del proceso.

2.7.2 Cabe señalar que si bien el texto del proyecto hace referencia al “transportista”, es evidente que se refiere al “operador”.

2.8 Pagos por adelantado (Art.6)

2.8.1 Los pagos por adelantado son una exigencia de la ley de algunos Estados. En tal inteligencia han sido recepcionados por el proyecto, con una provisión similar a la establecida en el art. 28 del Convenio de Montreal de 1999.

2.8.2 Sin embargo, a diferencia de lo dispuesto en el Convenio de Montreal de 1999, tales pagos no se encuentran limitados a los casos de muerte o lesiones de los pasajeros, sino a todos aquellos que se encuentren comprendidos por la ley del Estado donde ocurrió el daño.

2.9 Seguro (Art.7°)

2.9.1 El problema de las garantías en el régimen que regula los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie ha sido y sigue siendo una de las cuestiones de mayor importancia.

2.9.2 Ninguna duda cabe de que es difícil instituir un sistema de garantías que asegure a las víctimas la reparación del daño sufrido, y más difícil aún es cuando se trata de hacerlo en el plano internacional.

2.9.3 Recordemos que una parte importante de la doctrina ha atribuido a esta cuestión el fracaso del Convenio de Roma de 1933, y que motivara la elaboración del Protocolo de Bruselas de 1938. Tampoco resultó satisfactoria la solución acordada por el CR, a pesar del extenso y complejo mecanismo establecido en el capítulo III del Convenio, el cual por otra parte fue objeto de importantes modificaciones en el Protocolo de Montreal de 1978.

2.9.4 Sin embargo el sistema de garantías se ha ajustado en la práctica siguiendo un principio que puede considerarse integrante de la especificidad del derecho aeronáutico: la responsabilidad civil derivada de la actividad aeronáutica debe hallarse garantizada. Ello se ha reflejado en la práctica a través de la exigencia por parte de los Estados a sus operadores como a aquellos que pretendan sobrevolarlos, que cuenten con una garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil, en general un seguro.

2.9.5 Por ello el régimen de garantía en el proyecto que nos ocupa se ha simplificado al máximo a fin de no resultar un obstáculo, y atendiendo a la práctica vigente. El texto, con ligeras modificaciones, es similar al establecido en el art. 50 de Montreal de 1999.

2.9.6 El sistema se limita a tres principios básicos: la obligatoriedad de los Estados Parte de exigir a sus operadores un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en los términos del Convenio; la facultad de los Estados Partes para exigir a los operadores que exploten servicios sobre su territorio que presenten pruebas de que el seguro o la garantía de la que disponen resulta suficiente para cubrir dicha responsabilidad, y finalmente, la limitación de todo Estado parte para no exigir a los operadores de otros Estados Partes una garantía superior a la que exige a sus propios operadores. Este último punto procura principalmente, aunque no exclusivamente, que no se exijan a los operadores extranjeros garantías por montos que excedan los que se exigen a los nacionales. Sin embargo también alcanza a toda otra exigencia relacionada con las garantías que pueda considerarse discriminatoria entre operadores naciones y extranjeros.

2.10 **Acción regresiva (Art. 9º y 10 bis)**

2.10.1 El artículo 9 del proyecto hace una reserva respecto de los derechos de acción regresiva que pudiera tener aquel que afrontó la indemnización de los daños. La cláusula, que reconoce su antecedente en el art.10 del CR, es similar a la establecida en el artículo 37 de Montreal de 1999.

2.10.2 Esta cláusula puede relacionarse con el art. 10 bis relativo a la exoneración del propietario de la aeronave, arrendador o financista que retiene el dominio o es titular de la garantía sin ser el operador. El artículo, por su implicancia al exonerara un importante sector de la industria aeronáutica de las responsabilidades del Convenio, fue dejado entre corchetes por considerarse que merecía una mayor atención y estudio antes de ser definitivamente incluido.

2.11 **Indemnización exclusiva (Art.10)**

2.11.1 A fin de evitar que mediante la invocación de regulaciones paralelas se pueda eludir la aplicación de las condiciones y límites de responsabilidad civil del Convenio, se ha incorporado esta cláusula que obliga a todo aquel que inicie una acción de indemnización contra el operador por daños causados a terceros por una aeronave en vuelo, o sus dependientes o sus agentes, sea que se funde en el Convenio o en un acto ilícito, o cualquier otra causa, a encuadrarlo en tales condiciones y límites.

2.12 **Conversión de los derechos especiales de giro (Art.11º)**

2.12.1 El artículo 11 del proyecto establece el mecanismo de conversión de las sumas fijadas para establecer el límite de responsabilidad y expresadas en derechos especiales de giro, a la moneda nacional del Estado donde se haya articulado al acción por daños. La cláusula prevé la conversión

contemplando las dos situaciones posibles respecto al Fondo Monetario Internacional, del cual el Estado puede o no ser miembro.

2.12.2 La redacción de la cláusula guarda similitud con el artículo 23 del Convenio de Montreal de 1999, habiéndose simplificado sustancialmente su redacción.

2.13 **Revisión de los límites (Art.12)**

2.13.1 El proyecto incorporó también una cláusula de revisión de límites a efectos de evitar que los montos establecidos para limitar la responsabilidad del operador se tornen extemporáneos por la inflación.

2.13.2 A tal efecto se establece que las sumas establecidas serán revisadas por el Depositario teniendo en miras la inflación acumulada desde cada revisión y, para el supuesto de que la misma superara el 10%, notificará a los Estados Partes la modificación de los límites de responsabilidad civil.

2.13.3 La medida de la tasa de inflación que tendrá en cuenta el Depositario para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprende el derecho especial de giro.

2.13.4 Las modificaciones serán efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes, a menos que la mayoría de ellos deje asentada su desaprobación.

2.13.5 El artículo guarda similitud con el artículo 24 de Montreal de 1999.

2.14 **Jurisdicción (Art.13)**

2.14.1 El Proyecto, siguiendo los lineamientos del CR, adopta el sistema de jurisdicción única, estableciendo la competencia de los tribunales del Estado Parte donde haya ocurrido el daño para entablar las acciones de indemnización que se inicien en el marco de sus disposiciones.

2.14.2 De esta manera, al establecerse un único tribunal, el del lugar del hecho, se evita cualquier superposición de juicios ante diferentes tribunales, así como sentencias contradictorias en juicios originados por los mismos hechos, con la consiguiente ventaja para la uniformidad jurisprudencial y la seguridad de los derechos de las partes. Esta solución no se altera para el caso de que los daños ocurran en más de un Estado Parte, estableciendo el Proyecto que, en tal supuesto, las acciones sólo podrán iniciarse ante los tribunales del Estado Parte en cuyo espacio aéreo territorial se encontraba la aeronave, o del que estaba a punto de salir, cuando ocurrió el suceso.

2.14.3 Sin embargo tal limitación de competencia no rige respecto a las medidas provisionales disponibles, incluidas las medidas de protección, que pueden solicitarse ante cualquier Estado Parte de conformidad con las leyes de tal Estado, ampliando así la seguridad jurídica de los eventuales damnificados.

2.15 **Reconocimiento y ejecución de las sentencias (Art.14)**

2.15.1 Con relación a la fuerza ejecutoria de las sentencias dictadas por un tribunal competente, al cabo de un juicio o en rebeldía, el proyecto amplía la solución del CR con las modificaciones introducidas por Montreal de 1978, facultando, cuando sean ejecutables en el Estado Parte del tribunal que las haya dictado, que puedan ser ejecutables también en cualquier otro Estado Parte tan pronto como se hayan cumplido las tramitaciones requeridas por ese Estado Parte.

2.15.2 De esta manera se procura asegurar, en la mayor medida posible, la eficacia de las sentencias dictadas de conformidad con el Convenio.

2.15.3 Sin embargo, la facultad de pedir el reconocimiento de la sentencia o de ejecutarla en un tribunal distinto de aquel que la dictó no habilita, conforme a esta cláusula, para reabrir los méritos de la causa que le diera origen. De esta manera se evita que el mecanismo de ejecución sea utilizado para soslayar la seguridad jurídica que se trató de lograr mediante las disposiciones relativas a la jurisdicción.

2.15.4 El principio de ejecutoriedad que comentamos no es absoluto y, en consecuencia, el proyecto prevé supuestos en los que puede negarse el reconocimiento y ejecución de una sentencia. Prácticamente todos ellos habían sido establecidos, de una u otra manera, en el CR y en general no habían sido motivo de críticas por parte de la doctrina especializada.

2.15.5 El primero de los supuestos contemplados es el caso en que su reconocimiento fuera manifiestamente incompatible con las políticas públicas del Estado Parte en el que se solicita el reconocimiento o la ejecución. El supuesto estaba contemplado en el art. 20 inc.7) del CR.

2.15.6 Asimismo podrá negarse el reconocimiento y ejecución de una sentencia cuando se hubiera vulnerado el derecho de legítima defensa, al no haberse notificado al demandado acerca del proceso en tiempo y forma para permitirle preparar y presentar su contestación de demanda. En esta cláusula se han incorporado las defensas prevista en el art. 20 inc. 5), apartados a) y b).

2.15.7 El proyecto también recoge como causal para oponerse al reconocimiento y ejecución de las sentencias cuando se refieran a un litigio entre las mismas parte y ya haya sido objeto de un fallo o laudo arbitral reconocido como sentencia definitiva e inapelable según la ley del Estado Parte en el que se solicita su reconocimiento o ejecución.

2.15.8 La sentencia obtenida mediante fraude y la falta de legitimación para ejecutarla son previstas asimismo como defensas con la ejecución de la sentencia.

2.15.9 Y finalmente se prevé el supuesto de que la sentencia ordene indemnización por daños, incluidos daños y perjuicios punitivos o ejemplares, que no compense a un tercero por el perjuicio real sufrido, en cuyo caso también es posible denegar el reconocimiento y ejecución de una sentencia.

2.15.10 Recogiendo el principio sentado en el CR, el proyecto establece que cuando una sentencia es ejecutable, también se aplicará la condena al pago de todas las costas que se establezcan en la sentencia.

2.16 Acuerdos regionales y multilaterales sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias (Art.15)

2.16.1 El proyecto procura asimismo fomentar los acuerdos regionales y multilaterales sobre reconocimiento y ejecución de sentencias, en la medida en que no se afecte el nivel de protección que el convenio confiere a los terceros o demandados.

2.16.2 Para el supuesto que se celebren tales acuerdos el proyecto establece un mecanismo para mantener a los Estados Partes informados de su existencia.

2.17 Plazo de prescripción (art.16)

2.17.1 El plazo de prescripción se mantiene en dos años, sin embargo se ha adoptado la fórmula del art. 35 de Montreal de 1999 con las modificaciones pertinentes.

2.17.2 Es interesante hacer notar que en el proyecto de Convenio sobre interferencia ilícita el plazo es de tres años en lugar de dos, por la complejidad de este tipo de sucesos.

2.18 Muerte de la persona civilmente responsable (Art.17)

2.18.1 El proyecto otorga legitimación pasiva a los causahabientes de la sucesión en caso de muerte de la persona civilmente responsable, dando de esa manera la posibilidad de llevar adelante las acciones de resarcimiento aún en dicho caso.

2.19 Aeronaves de Estado (Art.18)

2.19.1 Se excluyen del ámbito de aplicación del Convenio las aeronaves de Estado, manteniendo de esa manera el principio previsto en el art.26 del CR. El concepto de aeronave de Estado ha sido tomado del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.20 Daño Nuclear (art.19)

2.20.1 Finalmente y para el supuesto de daños causados por un incidente nuclear, el Convenio remite al Convenio de París acerca de la responsabilidad civil respecto de terceros en materia de energía nuclear del 29 de julio de 1960, o al Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares del 21 de mayo de 1963, o por cualquier enmienda de los mismo o convenio al respecto que se encuentre en vigor, en caso de que el operador de una instalación nuclear sea civilmente responsable por tales daños.

3. CONCLUSIONES

3.1 A modo de conclusión, quisiera resaltar ciertas cuestiones que considero oportunas. El Proyecto que se ofrece al análisis de este Comité ha procurado lograr una fórmula equitativa, que respete el equilibrio entre los intereses de la aviación y de los terceros, y que satisfaga los distintos sistemas jurídicos de los Estado Miembros, a fin de lograr una uniformidad internacional, e incluso nacional, en el tratamiento de las víctimas de los accidentes de aviación.

3.2 Por ello el Grupo de trabajo que participara en su elaboración ha tenido permanentemente en cuenta la necesidad de acordar una tutela adecuada a los damnificados por los eventuales siniestros aeronáuticos, teniendo fundamentalmente presente que, en general, son terceros ajenos a las actividad aérea, pero que también dicha actividad debe ser preservada.

3.3 Asimismo, y considerando las objeciones que obstaran a la ratificación de los instrumentos suscriptos en Roma de 1952 y Montreal de 1978, se buscó un texto que no contuviera disposiciones complejas y en consecuencia inaplicables, y que por lo tanto pudiera ser susceptible de aceptación por parte de los Estados Miembros.

3.4 Como puede apreciarse, el Proyecto contiene muy pocos corchetes, lo que puede dar una idea del consenso que se había logrado en el Grupo de trabajo.

3.5 El Proyecto ha sido considerado suficientemente maduro por la gran mayoría de los Estados que participaron en el 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El texto, como toda obra humana, es perfectible, y seguirá siendo perfectible el proyecto que en definitiva este Comité elabore durante el presente período de sesiones. Sin embargo, ello no puede ser obstáculo para que pongamos todos nuestros esfuerzos a fin de obtener el mejor producto posible y cumplir de esa manera con el mandato del Consejo que nos convocara.

— FIN —