



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/118¹
LE/10
3/09/04
Inglés y español
solamente

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 34: Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE ROMA DE 1952

[Nota presentada por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)]

NOTA DE INFORMACIÓN

1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

1.1 La Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) ha tenido oportunidad de participar activamente, en forma indirecta, en la gestación del proyecto a través de su Secretaria General, Dra. Marina Donato, en el Grupo de Trabajo como así también directamente como Observador en la realización del 32° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI, con la presentación de una nota síntesis del pensamiento de la entidad.

1.2 En efecto, en la mencionada oportunidad la Asociación presentó una nota de estudio que refleja la posición de sus miembros respecto de uno de los temas más cruciales del sistema de responsabilidad aeronáutica, concerniente a la que recae sobre el explotador de aeronave por daños ocasionados a terceros en la superficie.

1.3 En las últimas Jornadas de ALADA, que tuvieron por primera vez lugar en Europa, en la milenaria Roma, se adoptaron conclusiones sobre el nuevo proyecto destinado a reemplazar el instrumento jurídico internacional *Convenio de Roma de 1952 y su Protocolo Adicional de Montreal de 1978*, los cuales poseen escasa repercusión internacional, debido al modesto número de ratificaciones obtenidas en ambos casos.

2. ANÁLISIS PARTICULAR DEL SISTEMA DE RESPONDER DEL OPERADOR /EXPLOTADOR AÉREO

2.1 Como el Consejo en la sexta sesión de su 172° período de sesiones (mayo de 2004), decidió establecer un Grupo Especial para ajustar el proyecto de convenio porque éste necesita ajustes adicionales antes de considerarse en una Conferencia Diplomática, es de suma importancia contar con el

¹ Versión española proporcionada por ALADA.

espectro de las diferentes posiciones de la comunidad jurídica aeronáutica internacional respecto de los principales institutos jurídicos contenidos en el proyecto de convenio.

2.2 En este orden de ideas, **ALADA** advierte, reiterando su posición, que es muy razonable la vía de escoger el camino de un nuevo convenio de tratamiento integral de la responsabilidad extracontractual, con un ámbito de aplicación material comprensivo del mayor número posible de causas generadoras del responder del operador aéreo, incluidas las acciones terroristas y “el ruido anormal”, frente a la otra alternativa de aceptar la adición de un protocolo más, la que en definitiva agregaría confusión a la labor interpretativa que corresponde a los jueces encargados de su aplicación. De ahí que en ese particular aspecto el proyecto de convenio presentado por la Secretaría resulta a todas luces elogiabile.

2.3 No se considerarán en la presente otros elementos que han sido analizados en la nota presentada ya con motivo del 32º período de sesiones del Comité Jurídico (15 al 21 de marzo de 2004), pero **ALADA** sí quiere enfatizar su posición con relación al tema vertebral en la articulación del nuevo instrumento: el régimen del responder del operador aéreo, que supone un cambio radical en la modernización del sistema, toda vez que el actual ofrece un mecanismo complejo basado en el peso de la aeronave según el certificado de aeronavegabilidad.

2.4 La limitación de la responsabilidad del operador aéreo no es compatible con las nuevas tendencias en materia de responsabilidad, basadas en consideraciones sociales y en el grado de madurez alcanzada por la industria del transporte aéreo. Por ende, **ALADA** considera que esta solución de reconocer la reparación integral o responsabilidad ilimitada del operador se basa en un principio de estricta equidad, por cuanto contemplaría adecuadamente la protección de las víctimas en la superficie, ajenas a la explotación de la aeronavegación.

2.5 La nueva tendencia en las legislaciones internas de América Latina es la consagración del régimen de reparación integral, conocido como “responsabilidad ilimitada”. Tal es el caso de Venezuela (2001), Guatemala (2000), Perú (2000), el anteproyecto de Código Aeronáutico para la Argentina elaborado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (2001) y el recientemente presentado (2004), entre otros. En todos estos supuestos, el operador u otra persona que cause daño a terceros en la superficie deberá ser ilimitadamente responsable. En rigor se trata de la clásica fórmula que reconoce el monto del daño causado, el que deberá ser evaluado por el tercero que lo sufre. En caso de discrepancia, el monto deberá ser estimado por el tribunal de justicia, con la asistencia de tres expertos en la materia.

2.6 De ahí que la aplicación de un régimen semejante al contemplado en el Convenio de Montreal de 1999, resultaría inadecuado para responder a las circunstancias de daños ocasionados a terceros superficiarios, ajenos a toda estipulación contractual con el operador de la aeronave.

2.7 **ALADA** se hace cargo de la gravedad del colapso del seguro acontecido en ocasión de los acontecimientos de Septiembre de 2001, que llevó a la OACI a la articulación de una resolución para hacer frente a un seguro de guerra, en la que cada Estado Contratante participaría en una entidad sin fines de lucro, pero lo sucedido en circunstancias excepcionales no puede llevarnos a subestimar la capacidad de la industria del seguro para adaptarse a las nuevas circunstancias del mercado y alcanzar los niveles de rentabilidad anteriores a dichos atentados terroristas. Por tanto, los argumentos en contra del establecimiento de una reparación integral o ilimitada por las repercusiones que ello podría tener en el mercado del seguro, debieran ser evaluados en su justo término.

2.8 Contemplar en forma separada el tema de los daños ocasionados como consecuencia de actos de interferencia ilícita y de guerra incluidos los actos terroristas, apelándose al establecimiento de una limitación referida al peso de la aeronave según el correspondiente certificado de aeronavegabilidad, a juicio de **ALADA** es una fórmula obsoleta y descartada en las legislaciones más modernas,

cuenta habida que, entre otras razones, no contempla supuestos de daños ocasionados por aeronaves de mediano porte sobre poblaciones de mayor densidad, los que podrían superar a los producidos por aeronaves de gran porte sobrevolando áreas menos pobladas o desérticas. Por tanto, se prefiere el establecimiento de un límite considerablemente alto para este tipo de daños, en lugar de la fórmula proyectada.

3. ULTIMA POSICIÓN DE ALADA

3.1 A los efectos informativos, se transcribe la posición alcanzada por la entidad en las XXVIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial (Roma, Italia, 29 de marzo - 1 de abril de 2004).

3.2 En dicha ocasión se adoptaron por unanimidad de los miembros participantes las siguientes conclusiones:

- “1. Es indispensable regular en el ámbito internacional la responsabilidad sobre daños a terceros en la superficie por aeronaves. Los Convenios de 1933 y 1952 tan solo deben ser utilizados como precedentes históricos, pero sin tener en cuenta, en la mayoría de los casos, los principios en ellos establecidos, ya que la evolución de los tiempos y, sobre todo, de la aeronáutica civil, los hacen inválidos, como lo demuestra la poca aceptación que los mismos han tenido en el transcurso de los años.
2. Debe rechazarse la idea de actualizar el Convenio de 1952, mediante el complemento de un Protocolo. Ello daría lugar a una grave dispersión internacional y probablemente al poco éxito del mismo.
3. La cuestión fundamental y básica del nuevo Convenio que se elabore es, sin duda, lo referente al concepto de responsabilidad. ¿Debe repararse el daño ocasionado al tercero en la superficie totalmente ajeno al suceso acaecido, de manera integral, es decir estableciendo una responsabilidad ilimitada? ¿Debe sustentarse el principio objetivo, bastando tan solo que el perjudicado pruebe que los daños provienen de una aeronave en vuelo o por efectos de la misma? Para el análisis correspondiente es preciso determinar si la responsabilidad ilimitada y objetiva abarca también a los daños que son consecuencia de actos de terrorismo o de guerra y también a todo otro daño ocasionado aunque no sea como consecuencia de la caída directa de la aeronave o desde la aeronave. La afirmativa contestación a dichas cuestiones pudiera aconsejar, aunque ello implique reparos de técnica jurídica, el establecimiento de la responsabilidad en dos tramos, uno de responsabilidad puramente objetiva y otro de responsabilidad ilimitada, presunta y sometida a las pruebas que puedan ser practicadas.
4. La garantía de los derechos de los afectados por estos daños requiere un válido sistema de seguros y el establecimiento de fueros jurisdiccionales que hagan posible en la práctica y sin graves inconvenientes, el ejercicio de los derechos que en cada caso correspondan. Teniendo en cuenta la magnitud de las responsabilidades aseguradas, debe considerarse por la OACI la posibilidad de que dicho seguro sea administrado por el propio organismo internacional o por otras entidades que garanticen su efectividad.”

Buenos Aires, Agosto 2004.

A35-WP/118
LE/10

- 4 -

— FIN —