



## CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

(Montreal, 20 de abril al 2 de mayo de 2009)

### PROPUESTAS SOBRE LOS DOS PROYECTOS DE CONVENIOS

(Presentado por Uruguay)

#### 1. **PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS A TERCEROS RESULTANTES DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA QUE HAYAN INVOLUCRADO A AERONAVES**

##### 1.1 **Disposiciones finales**

##### 1.1.1 **Art.** Firma

1.1.1.1 El presente Convenio estará abierto a la firma hasta el (*fecha*) en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal.

##### 1.1.2 **Art.** Ratificación

1.1.2.1 El presente Convenio estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

##### 1.1.3 **Art.** Adhesión

1.1.3.1 El presente Convenio estará abierto a la adhesión de cualquier Estado. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

##### 1.1.4 **Art.** Entrada en vigor

1.1.4.1 El presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que haya sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión.

1.1.4.2 Para cada Estado que ratifique el Convenio o se adhiera a él después de haber sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión, el Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

## 1.2 **Fundamentación de la propuesta**

1.2.1 En la propuesta se admite que cualquier Estado se pueda adherir al Convenio, incluso si no es miembro de la Organización, porque puede considerarlo oportuno o conveniente.

1.2.2 El número de ratificaciones o de adhesiones, necesario para su entrada en vigor, coincide con lo establecido en el Artículo 84 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, instrumento de derecho internacional que ha sido masivamente ratificado o recibido adhesiones, y que es, básicamente, codificación del derecho internacional consuetudinario.

1.2.3 Quienes son partidarios de prever un número escaso de ratificaciones o de adhesiones para que un convenio entre en vigor, suelen citar como antecedente el Convenio de Ginebra de 1948 Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, que sólo exige dos ratificaciones para su entrada en vigor, sin tener en cuenta que el número de Estados independientes en dicho año, era sensiblemente inferior al de la actualidad.

1.2.4 Dicha realidad política internacional cambió fundamentalmente a partir de mediados del siglo XX, con el nacimiento a la independencia de numerosos Estados. En la actualidad, los Estados Partes en el Convenio de Chicago de 1944 son 199.

1.2.5 El presente Proyecto de Convenio en estudio contiene normas que obligarán a las líneas aéreas y a los Estados y que en último término afectarán a los usuarios. La prudencia más elemental aconseja tener en cuenta la voluntad de un número mayor de Estados que los que previó el Convenio de Ginebra citado, y de los que, lamentablemente, previó el Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil.

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

### 2.1 **Capítulo I – Principios**

#### 2.1.1 **Artículo 1 – Definiciones**

2.1.1.1 Se propone eliminar los literales f) “Persona” y g) “Estado Parte”.

#### 2.1.2 **Fundamentación de la propuesta**

2.1.2.1 La Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados expresa en su Art. 31 – *Regla General de Interpretación*, que:

- a) 1. Un tratado deberá interpretarse de buena fe, conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado [...]; y
- b) 4. Se dará a un término un sentido especial si consta que tal fue la intención de las partes.

#### 2.1.3 **Artículo 2 – Ámbito de aplicación**

2.1.3.1 3. El presente Convenio se aplicará asimismo a los daños causados por aeronaves a toda aeronave o buque matriculado en un Estado Parte que se encuentre en su zona económica exclusiva, en alta mar, o en el caso de una aeronave, sobrevolando dichas zonas.

2.1.3.2 4. Del mismo modo, se aplicará a los daños causados por aeronaves a plataformas de perforación y otras instalaciones fijas en forma permanente al suelo, dentro de la Zona económica exclusiva o a la plataforma continental, sobre cuyas plataformas e instalaciones tenga jurisdicción un Estado parte.

#### 2.1.4 **Fundamentación de la propuesta**

2.1.4.1 Se propone no utilizar la palabra “territorio” sin un sentido preciso.

### 2.2 **Capítulo II – Responsabilidad civil del operador y cuestiones conexas**

#### 2.2.1 **Artículo 7 – Costas y costos**

2.2.1.1 El tribunal podrá, de conformidad con su propia ley, condenar [total o parcialmente] en costas, o en costas y costos. La presente disposición no se aplicará si la condena por daños y perjuicios, excluidas las costas y costos, no excede de la suma ofrecida por escrito por el operador al actor, dentro de los seis meses posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso que causó el daño o, si hubiere vencido dicho plazo, antes del inicio de la acción judicial.

#### 2.2.2 **Fundamentación de la propuesta**

2.2.2.1 Las costas son los gastos judiciales; los costos, son los extrajudiciales, como por ejemplo, los honorarios de un abogado. “La parte demandante” es “el actor”. “La disposición anterior” que menciona el proyecto es, en realidad el Artículo 6 (Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores...). En realidad, lo que no se aplicará es “la presente disposición”, esto es, el propio Art. 7.

2.2.2.2 En la propuesta no se utiliza el verbo adjudicar. En castellano “condenar a uno en costas” según el Diccionario de la Real Academia, significa “en lo civil, hacerle pagar los gastos que ha ocasionado a sus contrarios en el juicio”.

### 2.3 **Capítulo III – Acción regresiva y exoneración**

#### 2.3.1 **Artículo 10 – Acciones u omisiones de las víctimas**

2.3.1.1 Si el operador prueba que *el reclamante* causó el daño o contribuyó a él *mediante una acción u omisión propia* o de la persona de la que provienen sus derechos...

#### 2.3.2 **Fundamentación de la propuesta**

2.3.2.1 Se considera que en la versión en español se han omitido las palabras escritas en negrita y cursiva que se encuentran en la propuesta. El objetivo de la moción es que la norma recupere su sentido y sea clara.

### 2.4 **Capítulo IV – Ejercicio de acciones y recursos legales y disposiciones conexas**

#### 2.4.1 **Artículo 17 – Reconocimiento y ejecución de sentencias**

2.4.1.1 5. Cuando una sentencia sea ejecutable, también se exigirá el pago de [todas] las costas *y costos* que ordene la sentencia.

## 2.4.2 **Fundamentación de la propuesta**

2.4.2.1 Se propone agregar la expresión “**y costos**” para armonizar la norma con la anterior propuesta sobre el Art. 7, de modo de incluir todos los gastos en que haya incurrido el reclamante, aparte de las costas judiciales.

## 2.5 **Capítulo V – Aplicación del Convenio**

### 2.5.1 **Artículo 22 – Daño nuclear**

2.5.1.1 El presente Convenio no se aplica a la responsabilidad civil por daños causados por incidentes nucleares, la cual seguirá rigiéndose por el Convenio de París de 1960 acerca de la responsabilidad civil respecto de terceros en materia de energía nuclear, el Convenio de Viena de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, y toda enmienda o anexo a dichos Convenios, en vigor en el momento del suceso.

### 2.5.2 **Fundamentación de la propuesta**

2.5.2.1 Se propone no declarar que “no habrá responsabilidad civil alguna por daños causados por un incidente nuclear”, y en cambio, expresar que dichos daños seguirán rigiéndose por los Convenios específicos sobre daños nucleares, en vigor.

## 2.6 **Disposiciones finales**

### 2.6.1 **Art. Firma**

2.6.1.1 El presente Convenio estará abierto a la firma hasta el (*fecha*) en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal.

### 2.6.2 **Art. Ratificación**

2.6.2.1 El presente Convenio estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

### 2.6.3 **Art. Adhesión**

2.6.3.1 El presente Convenio estará abierto a la adhesión de cualquier Estado. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

### 2.6.4 **Art. Entrada en vigor**

2.6.4.1 El presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que haya sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión.

2.6.4.2 Para cada Estado que ratifique el Convenio o se adhiera a él después de haber sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión, el Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

## 2.7 **Fundamentación de la propuesta**

2.7.1 En la propuesta se admite que cualquier Estado se pueda adherir al Convenio, incluso si no es miembro de la Organización, porque puede considerarlo oportuno o conveniente.

2.7.2 El número de ratificaciones o de adhesiones, necesario para su entrada en vigor, coincide con lo establecido en el Artículo 84 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, instrumento de derecho internacional que ha sido masivamente ratificado o recibido adhesiones, y que es, básicamente, codificación del derecho internacional consuetudinario.

2.7.3 Quienes son partidarios de prever un número escaso de ratificaciones o de adhesiones para que un convenio entre en vigor, suelen citar como antecedente el Convenio de Ginebra de 1948 Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, que sólo exige dos ratificaciones para su entrada en vigor, sin tener en cuenta que el número de Estados independientes en dicho año, era sensiblemente inferior al de la actualidad.

2.7.4 Dicha realidad política internacional cambió fundamentalmente a partir de mediados del siglo XX, con el nacimiento a la independencia de numerosos Estados. En la actualidad, los Estados Partes en el Convenio de Chicago de 1944 son 199.

2.7.5 El presente Proyecto de Convenio en estudio contiene normas que obligarán a las líneas aéreas y a los Estados y que en último término afectarán a los usuarios y a terceros en la superficie. La prudencia más elemental aconseja tener en cuenta la voluntad de un número mayor de Estados que los que previó el Convenio de Ginebra citado, el Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, y de los que, lamentablemente, previó el Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil.