



DCCD Doc núm. 17  
17/4/09  
**Revisión núm. 1**  
20/4/09  
**(Español, inglés y francés  
únicamente)**

## CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

### CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES (CONVENIO SOBRE RIESGOS GENERALES)

(Presentado por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional – IATA)

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Este documento contiene la posición IATA con respecto al proyecto de *Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves* (Convenio sobre riesgos generales), el cual cubre aquellos daños emergentes del curso ordinario de las operaciones aéreas.

1.2 La posición IATA con respecto al proyecto de *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* (Convenio sobre interferencia ilícita) se encuentra contenida en una nota de estudio diferente que ha sido presentada por separado.

#### 2. DISCUSIÓN

2.1 Como lo hemos indicado en ocasión del 33º período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI, tanto IATA como sus líneas aéreas miembros son de la firme opinión que el proyecto de Convenio sobre riesgos generales no es necesario. El derecho interno de los Estados miembros de la OACI ha proveído las respuestas adecuadas a los incidentes de aviación más importantes que han involucrado daños a terceros superficiarios. El seguro aeronáutico para este tipo de daño siempre se ha encontrado disponible, y la industria aseguradora no posee registro de que existieran reclamos no compensados. Además, históricamente el porcentaje de fatalidades como resultado de daños a terceros superficiarios ha sido extremadamente bajo.

2.2 A pesar de sostener la posición arriba comentada, IATA reconoce que varios Estados miembros favorecen fuertemente la adopción del Convenio sobre riesgos generales por un número de razones. Por ejemplo, se ha dicho que el derecho interno de algunos Estados, en el campo de las compensaciones a terceros superficiarios, es insuficiente y que es necesario adoptar un régimen internacional para remediar esta deficiencia.

2.3 Si la Conferencia diplomática procediera a adoptar el Convenio sobre riesgos generales, IATA quisiera recomendar que los siguientes cambios sean adoptados en el texto final del instrumento:

---

\* Las versiones en todos los idiomas fueron suministradas por IATA.

- a) si las líneas aéreas son objetivamente responsables (ya sea dentro o en exceso de los límites de responsabilidad del Artículo 4), las mismas deben disponer de una acción de regreso sin ningún tipo de limitación contra cualquier tercero que pudo haber contribuido a causar el daño, bajo los principios determinados por las leyes eventualmente aplicables;
- b) exclusión de los daños causados con motivo de conflictos armados y disturbios civiles (Art. 3). Este tipo de daños ya se encuentra expresamente excluido en el Art. 5 del Convenio de Roma de 1952. Además, la legislación interna en un gran número de Estados miembros de la OACI reconoce dicha exclusión;
- c) exclusión de los daños por lesión mental (Art. 3). En este sentido, IATA no encuentra justificativo que avale la adopción de un sistema diferente al estipulado en el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, instrumento internacionalmente aceptado que ya cuenta con noventa ratificaciones;
- d) modificar la cláusula pertinente a la jurisdicción de tal manera a adoptar una única jurisdicción (Art. 16), tal cual se encuentra contemplado en el Convenio sobre interferencia ilícita. No existen justificaciones para adoptar un sistema de jurisdicciones múltiples, que a su vez, solamente fomentaría litigios múltiples;
- e) incluir una definición del término “suceso” (Art. 1);
- f) contemplar la posibilidad de la falta de disponibilidad del seguro aeronáutico, ya sea como resultado de una falla de mercado o como consecuencia de pérdidas múltiples que pudieran tener un impacto en los daños a terceros superficiarios (Art. 9). IATA propone que en el caso que el seguro no se encuentre disponible para un operador sobre la base de cada suceso, el mismo pueda ser obtenido sobre bases globales y que ello sea suficiente para cumplir con los requisitos establecidos por el Convenio;
- g) equiparar el lenguaje del Convenio de Montreal de 1999 de tal forma que la mera negligencia de la víctima sea suficiente para establecer un reclamo por culpa contributiva, antes que imponer un estándar más elevado (Art. 10). IATA no encuentra justificativo para adoptar una fórmula diferente a la que ya ha sido consagrada en el Sistema de Varsovia, en el Convenio de Roma de 1952 y en el Convenio de Montreal de 1999;
- h) reducir el período de prescripción para presentar reclamos contra el operador de tres a dos años (Art. 19). Además de ser el estándar comúnmente adoptado en los sistemas legales de la mayoría de los Estados miembros de la OACI, el período de prescripción de dos años ya ha sido incorporado por el Sistema de Varsovia, el Convenio de Montreal de 1999 y el Convenio de Roma de 1952; y
- i) como ya lo ha sugerido Uruguay en el Doc núm. 11, IATA es de la opinión que este Convenio solamente debería entrar en vigencia una vez que 35 Estados miembros de la OACI o más lo hayan ratificado. Esta fórmula ya ha sido reconocida en el Art. 84 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 IATA considera que las enmiendas propuestas en el párrafo 2.3 de este documento proporcionan un balance justo entre la adecuada protección a las víctimas y los intereses de la industria de la aviación. Estas enmiendas mejorarían además las probabilidades de que el Convenio sobre riesgos generales alcance un número mayor de ratificaciones.

3.2 Aunque reiteramos la posición comentada más arriba en el párrafo 2.1 con respecto al hecho que el proyecto de Convenio sobre riesgos generales no es necesario, en el caso que la Conferencia Diplomática decida adoptarlo, IATA sugiere que los Estados miembros de la OACI adopten las enmiendas propuestas en este documento.

— FIN —