



## **CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO**

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

### **INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES A RAÍZ DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA O DE RIESGOS GENERALES**

(Presentado por el Reino de Arabia Saudita)

#### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Si bien el Convenio de Roma de 1952 prevé una responsabilidad civil limitada de las empresas de aviación, no ha sido ratificado por un gran número de Estados. Este Convenio, así como el Convenio de Montreal de 1999, ha servido a la comunidad de la aviación civil y a las víctimas de la aviación con equidad y transparencia, sin discriminación entre las líneas aéreas, a diferencia del Convenio propuesto respecto a los daños causados a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, según el cual la responsabilidad civil podría ser absoluta para el operador y el máximo de responsabilidad es flexible (responsabilidad ilimitada). Tal como está, el Convenio necesita mucho trabajo para cambiar algunas de sus disposiciones a fin de lograr un equilibrio justo entre los intereses de las víctimas y los de la industria de la aviación y asegurar la participación de un gran número de Estados a fin de ratificarlo y hacerlo cumplir, especialmente cuando la crisis financiera actual y la situación financiera mundial en conjunto han afectado a muchos transportistas aéreos y han repercutido negativamente en sus operaciones y su performance.

#### **2. EXAMEN Y ANÁLISIS**

2.1 Después del éxito de la comunidad internacional en la tarea de elevar la indemnización especial pagada a los pasajeros y la firma del Convenio de Montreal, para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, en 1999, como resultado de los daños sufridos por los pasajeros que resultan de accidentes de aviación, la atención se desplazó para hacer justicia a las víctimas en la superficie que sufrían daños en su persona o en sus bienes como resultado de los accidentes de aviación. Ese esfuerzo adelantó con la enmienda del Convenio de Roma de 1952, que ordena las indemnizaciones otorgadas en esos casos y define límites muy bajos que no guardan proporción con la magnitud de los daños. Por consiguiente, se agregó un conjunto de elementos y principios básicos para proteger los derechos de las víctimas.

---

\* Versión árabe proporcionada por Arabia Saudita.

2.2 En su 33º período de sesiones, el Comité Jurídico de la OACI aprobó los dos textos siguientes:

- a) un proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves; y
- b) otro proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves.

2.3 El proyecto del segundo Convenio, relativo a la indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, contiene algunas disposiciones que necesitan una nueva redacción. Además, el proyecto prevé un fondo para indemnizar a las víctimas que impone una nueva carga a las líneas aéreas. A pesar de eso, tal como está, el concepto incluye muchas deficiencias. El Convenio en conjunto no logra un equilibrio justo entre los intereses de las víctimas y los de la industria de la aviación, puesto que el mecanismo de financiación del fondo (Mecanismo de indemnización suplementario) en su situación actual no puede alcanzar los objetivos del fondo de un modo fácil y equitativo.

### **3. MECANISMO DE INDEMNIZACIÓN SUPLEMENTARIO**

3.1 El objetivo principal del Mecanismo de indemnización suplementario es pagar indemnizaciones a las personas que sufrieron daños en el territorio de un Estado Parte y proporcionar apoyo financiero cuando un operador de un Estado Parte causa daños en un Estado no Parte; además, el Mecanismo paga la indemnización si ésta excede de la indemnización total. En otras palabras, en el caso en que el operador de la aeronave es civilmente responsable y responsable del daño pagaría la cantidad máxima y el Mecanismo pagaría una cantidad adicional por encima de la indemnización máxima. Se espera que los operadores obtengan seguro para cubrir la cantidad máxima que se les imponga. Si no hay seguro disponible o si se proporciona a un costo que afecta la continuidad de la operación de transporte aéreo, el Mecanismo de indemnización suplementario podría proporcionar el apoyo financiero para que los operadores hagan frente a su responsabilidad civil. Esto es lo que el Grupo especial llama proceso de cobertura gradual.

3.2 Las contribuciones al Mecanismo de indemnización suplementario son sumas cuyo pago es obligatorio, recaudadas por cada pasajero que sale y por cada tonelada de carga que sale en un vuelo comercial internacional de un aeropuerto de un Estado Parte.

3.3 El proyecto de Convenio no calcula la cuestión de una financiación adecuada. Además, con el método de financiación propuesto, quizá no sea posible alcanzar justicia y transparencia en el cálculo de las contribuciones y el grado de riesgo y la posibilidad de que ocurra. El régimen de financiación no incluye la aviación general que desarrollan las líneas aéreas privadas y los vuelos ocasionales y de ensayo. Naturalmente, esto no logra la equidad entre operadores de aeronaves y perjudicaría al Mecanismo de indemnización suplementario.

### **4. CONCLUSIONES**

4.1 El límite máximo de indemnización debe ser conocido, y debe ser establecido y aplicado con completa transparencia a todas las líneas aéreas sin discriminación, teniendo debidamente en cuenta al mismo tiempo, el grado de actividad de cada transportista.

4.2 Las líneas aéreas deben estar protegidas de las reclamaciones exageradas e injustas que podrían afectar a su performance operacional y que seguramente también afectarían a las entidades que participan en los aspectos de ejecución del tránsito aéreo.

4.3 A fin de que el ámbito de responsabilidad civil por indemnización no vaya más allá de las personas y los bienes y su círculo se amplíe incontrolablemente o resulte en abusos, conduciendo a la exageración de las indemnizaciones impuestas a los operadores, sugerimos una simple adición al segundo párrafo del Artículo 3 de ambos Convenios, cuyo texto es el siguiente:

- No habrá derecho a indemnización en el marco del presente Convenio si el daño no resulta directamente del incidente que lo produjo. Además, el derecho a indemnización no debería incluir a quienes estén situados fuera del radio del incidente y que podrían reclamar indemnización fundándose en que sufrieron psicológicamente o que estuvieron sujetos a otras formas de daño como consecuencia indirecta del incidente.

## 5. **MEDIDA RECOMENDADA**

5.1 Solicitar a la OACI que se revisen algunas disposiciones del Convenio descritas en esta nota.

— FIN —