



## CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

[Documento presentado por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial —  
(ALADA)]

1. Como lo ha venido haciendo desde el comienzo de los estudios de modernización del Convenio de Roma de 1952 sobre daños a terceros en la superficie ocasionados por aeronaves extranjeras y del Protocolo Adicional de Montreal de 1978, ALADA participa en esta Conferencia Internacional, aportando una opinión académica sobre este importante proceso de actualización del derecho aeronáutico.
2. En el 33° período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 21 de abril al 2 de mayo de 2008), se presentaron y ajustaron los textos de dos proyectos en los que se describía el tratamiento de la actualización de la norma internacional sobre responsabilidad extracontractual.
3. En efecto, por una parte se somete a la consideración de esta Conferencia el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves y, por la otra, el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, fruto de encomiables estudios de expertos en reuniones formales y oficiosas que tuvieron lugar durante un período de más de ocho años.
4. Los objetivos que se persiguen en ambos proyectos convergen en una doble tutela de difícil conciliación: la del tercero damnificado ante la ocurrencia de un daño por riesgo ordinario o extraordinario y al mismo tiempo la de la actividad del transporte aéreo, vulnerable ante el potencial impacto económico-financiero de un grave accidente aéreo. Los dos proyectos enfocan tanto el riesgo que surge en el área de la seguridad operacional (Safety), como el que se plantea en el terreno de la seguridad de la aviación civil (Security), ambas cuestiones que integran, con la más alta prioridad, los objetivos estratégicos de la OACI (2005-2010).
5. ALADA ha mantenido su postura a lo largo de ocho años de discusiones, la cual está orientada a la preservación de los principios rectores en materia de responsabilidad del explotador de aeronave en las situaciones que contemplan los dos proyectos bajo estudio y en ese orden de ideas, siguiendo lo resuelto en las últimas reuniones internacionales que celebró, se permite una vez más insistir sobre la pertinencia de contar con un único documento y no mantener el desdoblamiento injustificado en dos proyectos de convenio. Se ha reiterado la conveniencia de regular en un solo instrumento jurídico los dos tipos de riesgos: el que se ha dado en llamar “ordinario” o “general” para distinguirlo del primeramente denominado como “riesgos de guerra” y finalmente modificado por el de “riesgos por actos extraordinarios o de interferencia ilícita”.

---

\* Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por ALADA.

6. Esta propuesta de ALADA no se basa únicamente en razones de buena metodología jurídica y legislativa, sino también en la razón práctica de que el tercero no distingue el origen o la naturaleza del evento dañoso. Por lo tanto, debe recibir una adecuada compensación por los daños sufridos. Además, las informaciones estadísticas de la OACI, si bien reflejan un señalado mejoramiento en ambos campos de la seguridad, indican que la exposición a los accidentes de origen Safety son diez veces superiores a los que derivan de actos de interferencia ilícita o del ámbito Security. Por otra parte, debe tomarse debida consideración a la circunstancia de que los daños extraordinarios o daños catastróficos, no son inherentes exclusivamente a la comisión de actos de interferencia ilícita, para justificar la articulación en forma separada e independiente del proyecto de convenio que tiene dicho objetivo.

Se recuerda asimismo que el alcance o definición de riesgo catastrófico lo representan todos aquellos eventos de origen natural o provocados por el hombre en forma accidental o voluntaria, cuya magnitud supera la capacidad de adaptación de la comunidad en la que se produce y que la afectan en forma masiva e indiscriminada, generando la necesidad de ayuda externa. En estos casos suele ser el propio Estado el que debe concurrir en representación de la comunidad, para cubrir las compensaciones. Esta tipificación se encuentra en la gran mayoría de la legislación de seguro y siniestralidad de los países de la región Latino Americana.

7. Por tanto, ALADA reitera la conveniencia de fusionar los dos proyectos, incorporando las disposiciones pertinentes para cada caso, como lo hacía el proyecto original elaborado por el Relator Michael Jennison al 32º período de sesiones del Comité Jurídico. Pareciera más razonable contemplar en un capítulo específico de un convenio único, sobre los riesgos extraordinarios, abarcando en su contenido tanto los producidos por la acción del hombre en forma voluntaria o intencional, como es el caso de la interferencia ilícita, así como los de origen natural o accidental. En los dos supuestos, las características son la concentración o acumulación de riesgos.

8. Otro gran eje de los debates lo representa el establecimiento del Mecanismo de indemnización suplementario, de característica similar al que rige en materia de transporte por vía marítima de hidrocarburos contaminantes, el que entraría a aplicarse cuando el monto de las reclamaciones exceden el tope compensatorio previsto en el convenio. Su financiamiento queda sujeto al aporte contributivo de pasajeros y consignatarios, con base en la información relativa a pasajeros-kilómetros y toneladas-kilómetros de carga transportados, áreas éstas en que los factores financieros, de competencia de las líneas aéreas, tanto como la potencial inequidad de una mayor carga al usuario, pueden disminuir las ventajas de tan complejo mecanismo, el que además ha sido articulado para el supuesto de daños por actos de interferencia ilícita.

9. Asimismo, concurren otros elementos que, desde el ángulo de la estricta equidad, erosionan la fortaleza del o de los instrumentos internacionales, cuya superación representará la viabilidad de una mayor ratificación del instrumento jurídico internacional. ALADA se refiere al régimen de responsabilidad del explotador aéreo, como único centro de imputación de daños y con una clara formulación de las eximentes o atenuantes de su obligación de compensar.

10. En línea con lo expuesto, se recuerdan las conclusiones aprobadas por unanimidad en las XXXII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebradas en Bogotá, Colombia (23-26 septiembre 2008), cuya parte pertinente expresa:

*“Teniendo en cuenta los dos proyectos de Convenios que la OACI tiene en estudio, uno sobre el resarcimiento de los daños causados a terceros por aeronaves y el otro sobre el resarcimiento de los daños a terceros causados por actos terroristas que incluyen una aeronave,*

*Considerando que el interés primario a tutelar es el del damnificado, quien debe recibir un resarcimiento cierto y adecuado,*

*Reconociendo que no es oportuna la aprobación de dos convenios distintos, divididos en base a la causa del daño, ya que el daño provocado por actos terroristas no es diferente del provocado por otras causas y no es razonable que el damnificado reciba una distinta tutela en función de la causa del daño, sin contar que esta última podría ser desconocida hasta la finalización de la investigación judicial.*

*Visto, en especial, el sistema de limitación del resarcimiento en base a una escala que tiene en cuenta el peso de la aeronave y considerando también que una aeronave de menor peso puede producir daños muy importantes*

*Visto, asimismo, el sistema de contribución al “Mecanismo de indemnización suplementario” y considerando que también un explotador que no realiza transporte puede provocar daños a terceros, es oportuno que estos últimos participen en dicha contribución”.*

### **SE RECOMIENDA QUE**

- 1. Los dos proyectos de convenio se unifiquen en uno solo, prescindiendo de la causa del daño.*
- 2. El sistema de responsabilidad a adoptarse en ese único convenio corresponda a aquel descrito hoy en el proyecto relativo a los daños provocados por actos terroristas.*
- 3. Se reforme el sistema de los límites resarcitorios diversificados en base al peso máximo de despegue de la aeronave (Art. 4) y se adopte un límite único para todas las aeronaves en la suma de 700 000 000 Derechos Especiales de Giro.*
- 4. La contribución al “Mecanismo de indemnización suplementario” (Art. 12) sea efectuada por todos los explotadores de aeronaves y no solamente por aquellos que realizan transporte de personas y cosas.*

### **11. Acción sugerida a la Conferencia**

En su carácter de Observador, ALADA reitera su posición académica, sostenida en claros principios de derecho, de justicia y equidad, agradeciendo la oportunidad de participar en esta importante Conferencia Diplomática y formula votos para que la OACI pueda una vez más lograr la unificación de soluciones jurídicas que tutelen debidamente los intereses tanto de los damnificados como de los operadores aéreos.