



CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

COMENTARIOS SOBRE LOS DOS PROYECTOS DE CONVENIOS

(Presentado por Egipto)

1. Al comienzo, la Delegación de Egipto observa que aun cuando la modernización del Convenio ha adoptado la noción de justicia y equidad indemnizando a las víctimas de accidentes de aeronaves en vuelo, no ha seguido el mismo principio en cuanto a la responsabilidad civil del operador y a las razones que podrían invocarse en descargo de su responsabilidad por los accidentes con respecto a terceros.
2. El Convenio extiende la responsabilidad civil del operador a la indemnización por lesión mental. Sin embargo, es tan difícil probar la lesión mental como determinar si esa lesión resultó del accidente o si se debe a otras razones anteriores al suceso.
3. El Convenio adoptó un concepto más amplio de una aeronave en vuelo, basado en la definición del Convenio de La Haya de 1970. Nosotros abogaríamos por retener la definición del Convenio de Roma de 1952 a fin de limitar la responsabilidad civil del operador. Esto es particularmente así dado que la definición del proyecto de Convenio se aplica únicamente a los pasajeros en la medida en que estén bajo la autoridad del operador. Esto no corresponde al objetivo del Convenio en términos de indemnización a terceros. Por consiguiente, el apartado b) del Artículo 1 (Definiciones) debería enmendarse para que el texto sea el siguiente: “Se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta terminar el recorrido de aterrizaje”.
4. Si bien el proyecto de Convenio da al operador el derecho de acción regresiva contra la persona que causó la interferencia ilícita, suspende la ejecución de la sentencia a favor del operador contra el perpetrador hasta que se hayan liquidado todas las reclamaciones entre el operador y las víctimas. Este podría ser un largo proceso litigioso para completar las liquidaciones y podría resultar en la pérdida del derecho de hacer cumplir la decisión, especialmente en los Estados en que los períodos de prescripción son más cortos.
5. El Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita no ha adoptado ningún principio sobre el derecho del operador en descargo de su responsabilidad por el accidente, sea en caso de fuerza mayor o si se demostró que el operador y sus empleados y subordinados adoptaron todas las precauciones necesarias para impedir la incidencia del daño.
6. Consideramos que se debería otorgar una función prominente a la IATA en la administración del Mecanismo de indemnización suplementario, dado que es la entidad que actúa en nombre de las líneas aéreas y es responsable de coordinar las posturas de las líneas aéreas y armonizar sus

opiniones. La IATA debería ser invitada a asistir a las sesiones de la Conferencia de las Partes sin derecho de voto.

7. Se debería definir la “zona económica exclusiva” del Artículo 2, párrafo 3.
8. El párrafo 5 del Artículo 3 debería suprimirse hasta que se elabore un convenio o un mecanismo internacional que rijan las cuestiones del medio ambiente.
9. Se sugiere agregar la siguiente frase al final del apartado o) del Artículo 9: “sin perjuicio de las disposiciones del Convenio o de todo aquello que pueda crear nuevas obligaciones financieras o cargas adicionales para el operador”.
10. Las sumas obligatorias que representan las contribuciones al Mecanismo de indemnización suplementario, previstas en el Artículo 12, no deberían ser recaudadas por el operador sino por el Estado Parte, por ser signatario del Convenio y miembro del Mecanismo de indemnización suplementario. Toda obligación o responsabilidad civil establecida por ley que pueda aplicarse a los operadores debería aplicarse por medio del Estado Parte.
11. El Convenio establece una relación directa entre el Mecanismo de indemnización suplementario y el operador cuando éste no remita las contribuciones, de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 15. Además, neutraliza la posición de los Estados para actuar por medio del Director del Mecanismo de indemnización suplementario contra el operador en esos Estados a fin de cobrar las sumas adeudadas.
12. El párrafo 1 del Artículo 26 representa un olvido completo de las condiciones y reglas de justicia y equidad que constituyen un principio predominante del Convenio; en efecto, este párrafo niega el derecho de acción regresiva del operador contra el fabricante si se ha demostrado que el accidente lo causó un defecto en el diseño aprobado de la aeronave, sus motores o componentes.
13. En el párrafo 2 del Artículo 2 — Ámbito de aplicación, donde dice “vuelo internacional” debería rezar “vuelo que no es internacional” para que corresponda con el concepto del Artículo 18, párrafo 1.
14. La última parte del párrafo 2 del Artículo 5 debería modificarse para que el Mecanismo de indemnización suplementario pueda tomar medidas contra el operador en virtud de su personalidad jurídica independiente. Esto asegurará que ningún Estado Parte pueda tomar medidas contra el operador en tribunal alguno.
15. Consideramos que la ejecución de las sentencias en cualquier otro Estado Parte según lo previsto en el párrafo 1 del Artículo 33 debería fundarse en la ausencia de apelación para anular la sentencia. La sentencia debería considerarse definitiva en el Estado cuyos tribunales han dictado la sentencia y no debería admitirse ningún tipo de apelación.
16. El título del Artículo 35 debería ser “caducidad” en vez de “plazo de prescripción”. Esto asegurará que el período de tres años no constituya una restricción para el operador si la víctima inicia una acción antes de que expire dicho período.
17. El párrafo 3 del Artículo 35 debería modificarse para que su texto sea el siguiente: “Como base para el cálculo se usará el año civil contado a partir de la fecha del suceso que causó el daño.”

18. En el Artículo 4 del proyecto de Convenio se determinan los límites máximos de indemnización para las víctimas de un accidente. Los límites de indemnización van de 750 000 a 700 000 000 de derechos especiales de giro, según el peso de la aeronave. Los términos empleados son los mismos que en el Convenio de Roma. Consideramos que los límites indicados entre corchetes en el Artículo 4, en ambos proyectos, son totalmente adecuados. Por lo tanto, sugerimos que se supriman los corchetes y se conserven las sumas indicadas. Debería mencionarse especialmente el mecanismo establecido en el Artículo 4 del proyecto de Convenio sobre riesgos generales para relacionar el monto de la indemnización con la inflación. Ese mecanismo debería adoptarse en el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Reiteramos nuestra aprobación de los límites indicados en el Artículo 4, en ambos proyectos.

19. De conformidad con el Artículo 27 del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, el ámbito de aplicación del Convenio se extiende a los Estados que no son Parte en el Convenio. Para que el Convenio se aplique en caso de accidente en un Estado no Parte, el Artículo requiere que el operador tenga su oficina principal o su residencia permanente en un Estado Parte. También prevé que el mecanismo de indemnización tendrá poder discrecional para pagar indemnización a las víctimas en un Estado que no es Parte, o no pagar.

20. También exige que un Estado no Parte tenga en consideración la protección proporcionada por el Convenio al operador; esto significa que ese Estado está de acuerdo con las disposiciones del Convenio. Esto soslayaría la cuestión de qué forma tendría ese acuerdo; sería necesario que el Estado ratifique con prontitud el Convenio – lo que no es probable – o que el Jefe de Gobierno prometa acatar las disposiciones del Convenio. Sin embargo, quizá el Jefe de Gobierno no esté facultado para hacer una declaración de ese tipo. Esto haría que ulteriormente sea difícil aplicar el Convenio a los Estados que no son Parte. Por lo tanto, sugerimos que se recomiende que los Estados Parte se comprometan a incluir en sus acuerdos de transporte aéreo bilaterales y multilaterales con un Estado no Parte una disposición en la que se prevea la adhesión a las disposiciones del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Esto se consideraría un compromiso por adelantado del Estado no Parte y también alentaría a los Estados a adherirse al Convenio y facilitaría el proceso de aplicación del mismo. Además, deberían elaborarse normas para determinar cuándo las víctimas de un Estado no Parte deben ser indemnizadas.

21. De acuerdo con el Convenio de Roma de 1952, el tribunal competente es el tribunal del Estado en que se produjo el accidente. Sin embargo, el proyecto actual del Convenio sobre riesgos generales propone agregar el tribunal de la oficina principal del operador, como se indica entre corchetes en el párrafo 1 del Artículo 16. Consideramos que aunque el Convenio de Montreal de 1999 amplía las jurisdicciones disponibles y que el Convenio de Montreal se considera un modelo singular para seguir, la naturaleza de los daños en ese caso es diferente de la naturaleza de los daños de que trata el Convenio sobre riesgos generales. Según este Convenio, el accidente ocurre en el territorio de un Estado y toda ampliación de jurisdicción haría más lento el proceso de indemnización de las víctimas y resultaría difícil establecer un límite máximo de indemnización en cada Estado. Por lo tanto, sugerimos suprimir la frase entre corchetes y mantener la jurisdicción en los tribunales del Estado Parte en que ocurrió el daño, como lo prevé el Convenio de Roma de 1952.

22. El Artículo 12 (Contribuciones al Mecanismo de indemnización suplementario) prevé que las sumas se recaudarán con respecto a cada pasajero. Egipto considera que éste es el enfoque correcto y que asegura la igualdad entre las líneas aéreas. Sin embargo, con respecto a la carga, el término “tonelada” aún está entre corchetes. Estimamos que adoptar ese enfoque con respecto a la carga no sería equitativo por varias razones, a saber:

- a) hay tipos de mercancías que son ligeras por su peso pero de elevado valor y que ocupan un gran espacio a bordo de una aeronave. Las contribuciones por esos objetos

serían pequeñas. Por otro lado, hay tipos de mercancías que son pesadas pero que tienen poco valor. Esto conducirá a la pérdida de grandes sumas de dinero para el Mecanismo de indemnización suplementario;

- b) hay aeronaves que transportan pasajeros, equipaje y mercancías, aeronaves exclusivamente de carga y aeronaves que transportan correo únicamente. Hay grandes aeronaves que transportan un pequeño porcentaje de carga y hay pequeñas aeronaves que transportan un elevado porcentaje de mercancías. Por consiguiente, es difícil adoptar la “tonelada”, que ahora figura entre corchetes, como norma;
- c) por esta razón se sugiere adoptar una norma basada en el volumen de espacio disponible para mercancías a bordo de cada aeronave. De este modo se establecería una unidad de medida relacionada con el monto de las contribuciones. Las contribuciones podrán cobrarse en función de cada movimiento de aeronave, sea internacional o interior, con respecto a los vuelos exclusivamente de carga;
- d) en cuanto a los vuelos combinados, se podría calcular el espacio disponible para la carga y suponer que un tercio de ese espacio sea para carga y el resto para el equipaje de los pasajeros; y
- e) una propuesta de este tipo produciría un aumento de las contribuciones; también lograría equidad y haría más fácil determinar y recaudar las contribuciones para cada tipo de aeronave. El único requisito será calcular el porcentaje de movimientos de aeronaves en vuelos interiores e internacionales, para determinar la cuantía de la contribución, sin tener en cuenta el volumen o la naturaleza de las mercancías.