



DCCD Doc núm. 9
26/3/09
Adendo núm. 1
17/4/09
Revision núm. 1
20/4/09

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

COMENTARIOS ADICIONALES RECIBIDOS SOBRE LOS DOS PROYECTOS DE CONVENIOS

(Presentado por la Secretaría)

ADENDO NÚM. 1

Se han recibido comentarios sobre los dos proyectos de convenios de la Federación de Rusia que se reproducen en el Apéndice I del presente.

APÉNDICE I

FEDERACIÓN DE RUSIA

1. COMENTARIOS GENERALES SOBRE EL PROYECTO DE CONVENIO NÚM. 1 Y EL PROYECTO DE CONVENIO NÚM. 2

1.1 Proponemos ampliar la definición de “Operador” en los párrafos pertinentes del Artículo 1 en ambos proyectos de convenios para incluir una referencia a la necesidad de que exista un fundamento jurídico para el uso de la aeronave al momento en que se causa el daño.

1.2 Por causa de la definición de aeronave “en vuelo” del Artículo 1 c) del proyecto de Convenio núm. 1 y el Artículo 1 b) del proyecto de Convenio núm. 2, el alcance de los convenios no cubre aquellas situaciones en que el daño se provoca en el momento del embarque o desembarque de pasajeros. Consideramos que la definición de “aeronave en vuelo” debería ampliarse para abarcar todo el tiempo desde el inicio del embarque de pasajeros a la finalización del desembarque de pasajeros.

1.3 La redacción del Artículo 2 — Ámbito de aplicación de ambos convenios no es clara respecto a los transportistas aéreos/operadores de aeronaves arrendadas. Las aeronaves arrendadas pueden estar matriculadas en un Estado distinto del Estado de matrícula del transportista aéreo. Sin embargo, ninguno de los proyectos de convenio estipula de qué forma el operador queda alcanzado por el convenio (en razón del Estado en que está matriculado, el Estado donde tiene su oficina principal, el Estado de matrícula de la aeronave, etc.). Recomendamos que se establezca un vínculo con el Estado que ha expedido el certificado de explotador de servicios aéreos (sin vinculación al Estado de matrícula de la aeronave).

1.4 La lesión mental debería eliminarse de los daños enumerados en el párrafo 3 del Artículo 3 — Responsabilidad civil del operador, de los proyectos de convenios, puesto que este tipo de daño se presta a diversas interpretaciones y es difícil de determinar (difícil de establecer la relación entre la causa y el efecto). La existencia de este tipo de daño aumenta la probabilidad de que aumenten injustificadamente las primas de seguro. Además, no se prevé indemnización por este tipo de lesión ni en el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado el 7 de octubre de 1952 (en adelante, “el Convenio de Roma”) ni en el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, hecho el 28 de mayo de 1999.

1.5 Recomendamos la eliminación en ambos proyectos de convenios del párrafo 5 del Artículo 3, donde se dispone la indemnización por daño al medio ambiente en la medida en que dicha indemnización esté prevista en las leyes del Estado en cuyo territorio se produce el daño. Dadas las diferencias de desarrollo de la legislación ambiental en los distintos países, encontramos inadmisibles dejar la reglamentación de tal cuestión exclusivamente en manos de la legislación nacional de cada país. Por ello, consideramos que debería establecerse un mecanismo único y uniforme para todos los Estados que sean Partes de los convenios. En otras palabras, las normas relativas a la indemnización por el daño al medio ambiente deberían unificarse, ya sea en estos convenios o en un convenio separado.

1.6 Puesto que el Artículo 7 del proyecto de Convenio núm. 1 y el Artículo 9 del proyecto de Convenio núm. 2 se refieren no sólo al seguro sino también al mantenimiento de una garantía para cubrir la responsabilidad civil del operador, proponemos modificar el título de los artículos para que diga “Cobertura de la responsabilidad civil del operador” o, en su defecto, introducir un nuevo artículo titulado

“Cobertura de la responsabilidad civil del operador mediante una garantía”. En dicho artículo se tratarían los distintos tipos y los requisitos mínimos para el otorgamiento de las garantías.

1.7 En el Artículo 7 del proyecto de Convenio núm. 1 y el Artículo 9 del proyecto de Convenio núm. 2 se utiliza el término “suficiente”, que es por naturaleza subjetivo, para calificar el seguro de responsabilidad civil. En atención a la subjetividad del concepto y la ambigüedad que rodea al tipo de seguro y al tipo de garantía (otorgada por el Estado o un banco, compañía de seguros, persona jurídica, persona física) de que disponen los Estados Partes de los Convenios, así como los requisitos para el otorgamiento de una garantía (forma y contenido del documento), proponemos que se reglamenten todas las cuestiones relacionadas con el mantenimiento de un seguro suficiente de responsabilidad civil de los operadores. Ello quedaría dentro de la jurisdicción de los Estados Partes de los Convenios y los Artículos 7 y 9 de los proyectos de Convenios deberían ampliarse de la siguiente manera:

“Se considerará que existe seguro suficiente cuando se hubiera concertado un contrato de seguros con una compañía autorizada para proporcionar cobertura de seguros a los operadores de aeronaves de conformidad con la legislación del Estado de matrícula de la compañía de seguros y los términos de dicho contrato de seguro no limitan el alcance de la responsabilidad por daños ni las condiciones en las que deba causarse el daño conforme se estipula en este Convenio”.

1.8 Consideramos que debería eliminarse la referencia al tipo de culpa que aparece en el Artículo 20 del proyecto de Convenio núm. 1 y el Artículo 10 del proyecto de Convenio núm. 2 — Acciones u omisiones de las víctimas, puesto que incluso los actos inocentes de terceros quedan fuera del control del operador y en la mayoría de los casos éste no puede evitarlos. Entendemos también que debería ampliarse la enumeración de personas para incluir a los agentes y dependientes de las víctimas, como es el caso en el Convenio de Roma.

1.9 Con arreglo a los principios que consagran la soberanía de los Estados, en el Artículo 30 del proyecto de Convenio núm. 1 y el Artículo 15 del proyecto de Convenio núm. 2 — Revisión de los límites, debería estipularse que las revisiones únicamente registrarán para aquellos Estados que no hubieran dejado constancia de su desaprobación.

1.10 Asimismo, quisiéramos señalar a su atención algunas discrepancias en la traducción de diversas frases y términos en ruso. En el párrafo 3 del Artículo 18 del proyecto de Convenio núm. 1, la palabra “покрытие” debería reemplazarse por “возмещение в связи с наступлением ответственности”. En el Artículo 21 del proyecto de Convenio núm. 1 y el Artículo 7 del proyecto de Convenio núm. 2, la palabra “покрытие” debería reemplazarse por “возмещение”. En el párrafo 2 del Artículo 31 del proyecto de Convenio núm. 1, la expresión “произошел инцидент” debería reemplazarse por “произошло событие”. En el párrafo 2 del Artículo 16 del proyecto de Convenio núm. 2, la palabra “событие” debería reemplazarse por “причинение ущерба”.

2. PROYECTO DE CONVENIO NÚM. 1

2.1 El párrafo f) del Artículo 1 del proyecto de Convenio núm. 1 debería decir:

“Operador”, la persona que, teniendo en su poder un documento que le otorga el derecho de utilizar la aeronave, estaba utilizando la aeronave con fines de vuelo en el momento en que se causó el daño. Asimismo, si la persona de la cual, directa o indirectamente, se ha obtenido el derecho

de utilizar la aeronave se ha reservado el control de su navegación (en este caso, el propietario de la aeronave), dicha persona se considerará el operador.

Se considera que una persona usa una aeronave cuando lo hace personalmente o cuando lo hacen sus dependientes o agentes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.

El operador no perderá su condición de tal por el hecho de que otra persona haya cometido un acto de interferencia ilícita”.

2.2 En el Artículo 7 del proyecto de Convenio núm. 1, las palabras “их покрытие” deberían reemplazarse por “возмещение в связи с наступлением их ответственности”.

2.3 En el proyecto de Convenio núm. 1, es preciso garantizar que las víctimas puedan accionar contra quienes han cometido actos de interferencia ilícita imputándoles responsabilidad objetiva. Actualmente, en virtud del Convenio de Roma, quien se apodera ilícitamente de una aeronave también puede considerarse objetivamente responsable (párrafo 2 del Artículo 12). Sin embargo, en el proyecto de Convenio núm. 1 el operador, si bien conserva su derecho de acción regresiva contra quien ha cometido el acto de interferencia ilícita, sigue siendo la única persona ilimitadamente responsable. Resulta difícil justificar que se exonere de responsabilidad objetiva a los terroristas.

2.4 **Mecanismo de indemnización suplementario**

2.4.1 El proyecto de Convenio núm. 1 prevé el establecimiento de un fondo especializado, el Mecanismo de indemnización suplementario (en adelante “MIS”) que los Estados Partes del Convenio reconocen como una persona jurídica. Los términos del Convenio otorgan al MIS gran cantidad de privilegios, que incluyen exenciones impositivas e inmunidad ante las acciones judiciales o administrativas.

2.4.2 Al mismo tiempo, el proyecto de Convenio núm. 1 no fija las condiciones para la adquisición y disposición de los fondos respectivos en los territorios de los Estados Partes del Convenio núm. 1, al igual que no se prevé la forma en que se invertirán los fondos acumulados.

2.4.3 En la configuración propuesta, el fondo no toma en consideración los aspectos singulares del mundo de la aviación. En particular, no se aclara qué deducciones se aplicarían a aquellos casos en que la aeronave efectuara un vuelo sin una carga comercial (vuelos de posicionamiento, de entrega, de instrucción y de prueba), en otras palabras, sin una carga paga a bordo.

2.4.4 Únicamente podrán fijarse los procedimientos para la creación de los fondos MIS, tal como se dispone en el proyecto de Convenio núm. 1, cuando se haya establecido un mecanismo confiable y transparente para identificar las fuentes que permitan recopilar datos sobre el transporte de pasajeros y carga, los medios para verificar dichos datos y la forma en que se pondrán a disposición de los Estados Partes del Convenio núm. 1. En este sentido, proponemos que se consideren distintas opciones (criterios) para el reaprovisionamiento de los recursos del MIS. El proyecto de Convenio núm. 1 no expresa claramente qué ha de hacerse en el caso de la indemnización por daños a terceros en la superficie cuando sus bienes muebles e inmuebles ya estuvieran cubiertos por otros tipos de seguro obligatorio o voluntario.

2.4.5 El párrafo 7 del Artículo 8 del proyecto de Convenio núm. 1 dispone una amplia gama de inmunidades para el MIS y sus órganos que los protege de las acciones judiciales y administrativas y que podrían llevar al abuso de autoridad y tener otras repercusiones negativas. Consideramos que las disposiciones sobre inmunidad deberían eliminarse o enmendarse para cubrir una gama más amplia de ramificaciones. En principio, sin embargo, debería mantenerse el concepto.

2.4.6 Debería ampliarse el Artículo 11 del proyecto de Convenio núm. 1 para incluir una enumeración de las facultades del Director de acuerdo con el procedimiento para la revisión de los límites de la autoridad que se prevé en el Artículo 30.

2.4.7 Desde el punto de vista de la responsabilidad por el daño posible, los términos “operador” y “transportista” no son sinónimos. El operador es responsable por (todo) daño causado cuando se utiliza (explota) la aeronave con fines de vuelo, en tanto que el transportista únicamente es responsable por el daño causado durante el transporte de pasajeros y carga en virtud de un contrato de transporte aéreo.

2.4.8 El Artículo 15 del proyecto de Convenio núm. 1 se refiere a un Reglamento mediante el cual la Conferencia de las Partes establecerá un mecanismo para la recaudación y remesa de las contribuciones. Este reglamento no se define en los párrafos anteriores del texto y su establecimiento/elaboración no está previsto en las atribuciones de la Conferencia de las Partes que se definen en el Artículo 9 del proyecto de Convenio núm. 1. El Artículo 9 b) del proyecto de Convenio núm. 1 prevé que la Conferencia de las Partes establecerá el reglamento del MIS. Resulta necesario, entonces, alinear estas disposiciones o bien definir de manera concluyente qué debe entenderse por “Reglamento del Mecanismo de indemnización suplementario” y “Reglamento”.

2.4.9 El Artículo 23 del proyecto de Convenio núm. 1 contiene una serie de términos y requisitos que no son lo suficientemente claros o que se prestan a diversas interpretaciones. Por ejemplo, el párrafo 5 del Artículo 23 del proyecto de Convenio núm. 1 se refiere a una selección eficaz de los dependientes y agentes del transportista, si bien resulta extremadamente difícil establecer los criterios de una selección “eficaz”.

2.4.10 El Artículo 25 del proyecto de Convenio núm. 1 no debería otorgar al Mecanismo de indemnización suplementario el derecho de acción regresiva contra el operador si el acto terrorista fue cometido por su asociado y el operador no tuvo culpa. En este caso, también el transportista es víctima de interferencia ilícita.

2.4.11 En el Capítulo VII del proyecto de Convenio núm. 1 es preciso agregar un artículo sobre la “Exoneración de la condición de civilmente responsable” antes del Artículo 28, siguiendo la redacción del Artículo 13 del proyecto de Convenio núm. 2:

“Ni el propietario, arrendador o financista que retiene el dominio o es titular de la garantía de una aeronave, no siendo operador, ni sus dependientes o agentes serán civilmente responsables por daños en virtud del presente Convenio ni de la ley de ningún Estado Parte”.

2.4.12 En el Capítulo VIII del proyecto de Convenio núm. 1 es preciso incorporar un artículo sobre “Daño nuclear” a continuación del Artículo 37, siguiendo la redacción del Artículo 22 del proyecto de Convenio núm. 2, y también eliminar el párrafo 6 del Artículo 3 del proyecto de Convenio núm. 1.

3. **PROYECTO DE CONVENIO NÚM. 2**

3.1 Se propone la enmienda del Artículo 1 e) del proyecto de Convenio núm. 2 de la siguiente manera:

“Operador”, la persona que, teniendo en su poder un documento que le otorga el derecho de utilizar la aeronave, estaba utilizando la aeronave con fines de vuelo en el momento en que se causó el daño. Asimismo, si la persona de la cual, directa o indirectamente, se ha obtenido el derecho de utilizar la aeronave se ha reservado el control de su navegación (en este caso, el propietario de la aeronave), dicha persona se considerará el operador.

Se considera que una persona usa una aeronave cuando lo hace personalmente o cuando lo hacen sus dependientes o agentes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones”.

— FIN —