



**UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE DERECHO
DEPARTAMENTO DE DERECHO INTERNACIONAL**

**FUNCIONES NORMATIVAS ESTATALES
EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES
DE DERECHO AERONÁUTICO PRIVADO
ENTRE 1990 Y 2010**

ALEJANDRO DORNA MOSCOSO

**MEMORIA DE PRUEBA PARA OPTAR AL GRADO DE
LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**PROFESORA GUÍA:
XIMENA FUENTES TORRIJO**

**SANTIAGO, CHILE
NOVIEMBRE 2015**

Al Coro Lex de la
Facultad de Derecho de la
Universidad de Chile
por haber sido mi hogar en esta Casa.

Puesto que sin su armonía
no hubiera aprobado mi examen de licenciatura
y esta memoria seguiría siendo un sueño.

Y los sueños, bueno, sueños son.

AGRADECIMIENTOS

Al profesor Lee Jae Woon (Centro de Derecho Internacional, Universidad Nacional de Singapur), y al abogado George Tompkins Jr., J. D. (estudio jurídico Wilson Elser, Estados Unidos de América), por el envío de artículos académicos que, desde Chile, era imposible tener acceso. De similar manera, a Suzanne Biloa (Organización de Aviación Civil Internacional, Montreal) por el envío del Protocolo de Bruselas de 1938, que por alguna extraña razón, no es de dominio público.

A los abogados Diego Carrasco Carrasco y David Dueñas Santander (Dirección General de Aeronáutica Civil de la República de Chile) y al profesor Rodrigo Hananías Castillo (Academia de Ciencias Aeronáuticas, Universidad Técnica Federico Santa María) por compartir su conocimiento y práctica en el Derecho Aeronáutico, así como su sapiencia.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
--------------------	---

CAPÍTULO 1 NORMA JURÍDICA

EN EL DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

1.1. Presentación del capítulo	7
1.2. Estado y espacio aéreo	8
1.3. Orden Público Aeronáutico	10
1.3.1. Beneficio general de la humanidad	12
1.3.2. Soberanía territorial, inviolabilidad del espacio aéreo territorial y libertad de los mares	14
1.3.3. Distinción civil – estatal	16
1.3.4. Nacionalidad de las aeronaves	17
1.3.5. No-discriminación arbitraria	18

1.3.6. Buena fe	20
1.3.7. Solución pacífica de las controversias internacionales	20
1.4. Normas de la Organización de Aviación Civil Internacional	21
1.4.1. Función productiva	22
1.4.1.1. Funciones de la Asamblea	22
1.4.1.2. Funciones del Consejo	25
1.4.2. Función aplicativa	28
1.4.3. Función ejecutiva	32
1.4.3.1. Autotutela de los Estados en seguridad aérea	32

CAPÍTULO 2 CONVENIO DE MONTREAL DE 1999

2.1. Presentación del capítulo	35
2.2. Problemática a regular y estado normativo anterior	39
2.3. Presentación del Convenio de Montreal	45
2.4. Elementos de Orden Público Aeronáutico	48
2.4.1. Jerarquía del ordenamiento aeronáutico	48
2.4.2. Distinción civil – estatal	48
2.4.3. Autonomía privada y Libertad contractual	49

2.4.4. Consensualismo	52
2.4.5. Pacta sunt servanda y Responsabilidad	53
2.4.6. Prioridad de la vida humana	55
2.4.7. Seguridad jurídica y prescripción	56
2.5. Interacción de planos normativos	57
2.5.1. Delegación al Derecho interno	57
2.5.1.1. Situación bajo el Sistema de Varsovia	57
2.5.1.2. Situación bajo el Convenio de Montreal	58
2.5.2. Determinación de la jurisdicción	60
2.5.2.1. Estado normativo bajo el Sistema de Varsovia ...	60
2.5.2.2. La nueva quinta jurisdicción en el Convenio de Montreal	64
2.5.2.3. Internet y el ticket electrónico	66
2.5.2.4. Forum non conveniens	69
2.5.3. Reconocimiento y ejecución de las sentencias extranjeras	69

CAPÍTULO 3 CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO

Y SU PROTOCOLO AERONÁUTICO DE 2001

3.1. Presentación del capítulo	72
3.2. Problemática a regular y estado normativo anterior	75
3.3. Presentación del Convenio y Protocolo de Ciudad del Cabo	80
3.4. Elementos de Orden Público Aeronáutico	87
3.4.1. Jerarquía del ordenamiento aeronáutico	87
3.4.2. Distinción civil – estatal y derecho de propiedad privada	88
3.4.3. Pacta sunt servanda y Responsabilidad	90
3.4.4. Cooperación Internacional	91
3.5. Interacción de planos normativos	92
3.5.1. Delegación al Derecho interno	92
3.5.2. Determinación de la jurisdicción	99
3.5.2.1. Generalidades	99
3.5.2.2. Jurisdicción elegida por las partes	101
3.5.2.3. Jurisdicción en medidas provisionales precautorias	102
3.5.2.4. Renuncias a la inmunidad de jurisdicción	104

3.5.2.5. Jurisdicción en causas contra el Registrador	105
3.5.3. Reconocimiento y ejecución de las sentencias extranjeras	106

CAPÍTULO 4 CONVENIOS DE MONTREAL DE 2009

4.1. Presentación del capítulo	109
4.2. Problemática a regular y estado normativo anterior	112
4.3. Presentación de los Convenios de Montreal	117
4.4. Elementos de Orden Público Aeronáutico	132
4.4.1. Jerarquía del ordenamiento aeronáutico	132
4.4.2. Distinción civil – estatal	132
4.4.3. Neminem laedere y Responsabilidad	134
4.4.4. Prioridad de la vida humana	135
4.4.5. Seguridad jurídica	136
4.4.6. Economía procesal	137
4.4.7. Buena fe procesal y Bilateralidad de la audiencia	138
4.5. Interacción de planos normativos	139
4.5.1. Delegación al Derecho interno	139
4.5.2. Determinación de la jurisdicción	142

4.5.3. Reconocimiento y ejecución de las sentencias extranjeras 144

CONCLUSIONES 149

BIBLIOGRAFÍA 157

RESUMEN

Las investigaciones en Derecho Aeronáutico Internacional Privado carecen de una aproximación general, favoreciendo trabajos individuales de cada instrumento.

El trabajo aborda en conjunto los convenios de Montreal-1999, Ciudad del Cabo-2001 (incluyendo su protocolo aeronáutico del mismo año) y Montreal-2009. Desde las funciones normativas estatales (producción, aplicación y ejecución de la norma jurídica) se traza la configuración del sistema jurídico aeronáutico internacional privado.

Se encuentran correlaciones en todos los instrumentos privados con el fin de concretar un tráfico internacional jurídica- y materialmente expedito,

así como uno económico fluido. En adición, hacen énfasis en el aseguramiento en la protección de derechos involucrados, sin perder el balance del sistema. Los tratados privados comparten principios de Orden Público Aeronáutico más allá de una jerarquía con el Convenio de Chicago de 1944 a la cabeza. Ello reporta la obligación de interpretar el ordenamiento aeronáutico internacional privado no tan solo entre sí, sino en conjunto con el público. Esto permite comprender la realidad del ordenamiento aeronáutico contemporáneo.

PALABRAS CLAVE: Derecho Aeronáutico, Derecho Internacional Privado, Orden Público, Convenio de Chicago, Convenio de Montreal, Convenio de Ciudad del Cabo.

ABSTRACT

Research on International Private Air Law lacks of a general approximation, in favour of individual works for each legal instrument.

This work jointly approaches the Montreal 1999, Cape Town 2001 (including its same year aircraft protocol) and Montreal 2009 conventions. From the configuration of State's normative functions (production, application and execution of the legal norm), the private international air law system configuration is drawn.

Correlations are found in all the private instruments in order to achieve an expedite international traffic, both legal and material, as well a fluid eco-

nomical one. In addition, emphasis is made on the protection of the involved rights, without losing the system balance. Private treaties share principles of Aeronautical Private order far beyond of a hierarchy with the 1944 Chicago Convention at the top. That reports the obligation to interpret the international private air legal system not only among themselves, but together with the public one. This allows to comprehend the reality of the contemporaneous air legal system.

KEYWORDS: Air Law, Private International Law, Public Order, Chicago Convention, Montreal Convention, Cape Town Convention.

INTRODUCCIÓN

En tanto el Derecho Internacional sea observado
este nos proveerá con estabilidad y orden,
y con medios para predecir el comportamiento de aquellos
con quienes tenemos obligaciones legales recíprocas.

James William Fulbright¹

En Derecho Internacional se está habituado a que los tiempos de reemplazo normativo sean extensos. Pero en el Derecho Aeronáutico Interna-

¹ FULBRIGHT ACADEMY OF LAW, PEACE AND PUBLIC HEALTH. *S. a.* Quotes of Senator J. William Fulbright. [en línea] <<http://www.fulbrightacademylaw.org/index.php/senator-fulbright-s-quotes>> [consulta: 2 septiembre 2013]. Traducción del Memorista.

cional Privado dichos cambios se tomaron, apenas, diez años. Entre 1999 y 2009 se elaboraron los siguientes instrumentos:

1. Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional;
2. Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Equipo Móvil; y su Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico;
3. Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves; y
4. Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves.

Estos vienen a establecer nueva regulación en (1) contrato de transporte y responsabilidad civil contractual, (2) bienes y garantías que se pueden establecer sobre ellos, y (3 y 4) responsabilidad civil extracontractual. En conjunto, reemplazan 14 instrumentos que existieron (no necesariamente con vigencia) por ochenta años.

El proceso de ideación y reemplazo requirió hacerse cargo de una realidad distinta a la de las primeras regulaciones. Hoy en día es un fenómeno accesible, rentable y global. Aun así, las necesidades jurídicas se moldean con cierta semejanza temporal. La industria requiere uniformidad normativa, que le permita desenvolverse en varias locaciones con bastante más que un mínimo de certeza jurídica. Los usuarios, de una adecuada protección de sus derechos en todos los ordenamientos. Los Estados, de regulación adecuada para con una industria que no tan solo genera importantes ganancias, sino que permite su propia viabilidad.

En el basamento, se necesita una aproximación que comprenda: (i) la preeminencia del Derecho general por sobre el poder particular, y (ii) la sujeción de todas las personas (públicas y privadas) a la Ley, aplicada por tribunales que fallen acorde a ella. Ante estas necesidades, el concepto de “Conflicto de Leyes” se vuelve claramente insuficiente (resolver cual Derecho estatal tiene preferencia para resolver un conflicto). De otro lado, una aproximación totalmente uniforme supone una destrucción del pluralismo

jurídico internacional, elemento considerado clave por todos los actores y vital en la evolución de nuestra ciencia.

De allí que la noción de Derecho Internacional Privado, como una rama co-ordinada, ayuda a resolver el dilema anterior. Sin embargo, para que el sistema opere, debe tener elementos estables mas o menos permanentes, considerados esenciales; un Orden Público a escala internacional.

El objetivo de este trabajo es investigar los tratados mencionados en la configuración de las funciones normativas estatales (producción, aplicación y ejecución de la norma jurídica) y que rol cabe al Orden Público Aeronáutico en su inteligencia interna y su articulación sistémica.

La presente memoria se compone de cuatro capítulos. El primero tratará la relación normativa que fluye entre Estado y Derecho Aeronáutico Internacional, incluyendo las funciones que le competen a la Organización de Aviación Civil Internacional. Los siguientes tres capítulos estudiarán los

instrumentos, agrupados por materia regulada. Estos últimos contendrán secciones sobre (i) fines, objeto y diseño de los tratados, (ii) sus elementos de Orden Público Aeronáutico, y (iii) la interacción normativa que se da entre los planos normativos internacional e interno.

No se estudiará el estado de vigencia de un determinado instrumento. Ello requeriría incorporar variables que escapan del ámbito fundamentalmente jurídico de este trabajo.

Los instrumentos se han estudiado en inglés, atendida su calidad de lengua franca. Para evitar engorrosas traducciones dogmáticas –no siempre aplicables a todos los ordenamientos– se ocupará la oficial al español.

La revisión normativa incluye el articulado propio de los instrumentos señalados, así como su historia. La dogmática incluye libros, tesis y artículos académicos. Lo anterior, sin perjuicio de la consulta de documentos producidos por organizaciones internacionales, tanto públicas como priva-

das, empresas u organizaciones gremiales de la industria.

CAPÍTULO 1

NORMA JURÍDICA

EN EL DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

1.1. Presentación del capítulo

El presente capítulo analizará las características del Derecho Aeronáutico Internacional, y el rol que le compete a los Estados y la Organización de Aviación Civil Internacional en tanto norma jurídica y potestades atribuidas. Se estudiará, principalmente, el “Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, hecho en Chicago el 7 de Diciembre de 1944.

Se atenderá: (i) el Estado y su participación en el espacio aéreo y la regulación jurídica, (ii) el Orden Público Aeronáutico; y (iii) la norma jurídica

que emana de la Organización, en tanto producción, aplicación y ejecución.

1.2. Estado y espacio aéreo

El espacio aéreo es vasto, y cubre totalmente al planeta, a diferencia de la tierra o el agua. Convencionalmente, se plantea que lo hace hasta una altura de 100 kilómetros². Lo anterior supone la inexistencia de fronteras claras, a diferencia de la tierra o el mar.

Sin embargo, los Estados han proclamado el dominio de secciones del espacio aéreo, constituyendo el principal lineamiento del Derecho Aeronáu-

² Esto si se adhiere a la teoría de Theodore von Kármán. Su cálculo físico determina la altura máxima en que la densidad de la atmósfera se reduce a tal punto que es imposible sostener una aeronave, sin que su velocidad sea equiparable a la velocidad orbital. Sin perjuicio que es de amplia aceptación, incluso por la Federación Aeronáutica Internacional, no es el único límite propuesto. V. REINHARDT, D. 2007. The Vertical Limit of State Sovereignty. *Journal of Air Law and Commerce* 72 (3): 65-137. Cfr. FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE. 2012. 100km Altitude Boundary for Astronautics. [en línea] <<http://www.fai.org/icare-records/100km-altitude-boundary-for-astronautics>> [consulta: 26 Enero 2015].

tico. El principio consagrado en 1919 y 1928, fue reafirmado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional³ de 1944:

Artículo 1, Soberanía: Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Artículo 2, Territorio: A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

El propósito de tal declaración es que los Estados puedan ejercer control y supervisión sobre el tránsito que se ejerce en dicho espacio nacional.

No obstante, el Derecho Aeronáutico no se compone solo de elementos nacionales, sino además de internacionales. De allí que Videla Escalada tenga a bien definirlo como “(...) el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las

³ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 1 y s. Subrayado del memorista. *Cfr.* Convenio Internacional de Navegación Aérea, 13 octubre 1919. Art. 1. *Cfr.* Convención de Aviación Comercial, 15 febrero 1928. Art. I.

instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella”⁴. La base del dominio estatal del espacio aéreo permite la derivación de una serie de potestades estatales exclusivas y excluyentes, así como de deberes de igual caracterización. Estos quedan sujetos a los principios y fundamentos que irrogan la normativa.

1.3. Orden Público Aeronáutico

En efecto, dicha configuración de derechos y deberes estatales forman parte de una configuración primordial por parte de la comunidad internacional aeronáutica; un Orden Público Aeronáutico. A través de las opiniones vertidas en la Comisión de Derecho Internacional, se puede definir la primera sección del concepto como el conjunto de reglas mínimas de conducta que la sociedad internacional considera esencial para su existencia en un momento determinado, cuya inexistencia o inatención pone

⁴ VIDELA ESCALADA, F. 1979. Manual de Derecho aeronáutico. Buenos Aires, Víctor P. de Zavallía Editor. 9p.

en riesgo la estabilidad de la sociedad misma⁵. Este conjunto de reglas permiten administrar el poder que se ejerce, a través de su concentración, condicionamiento o represión⁶.

Cooper⁷ estableció como principios que rigen el Derecho Aéreo Internacional los siguientes: (i) soberanía territorial⁸, (ii) [inviolabilidad del] espacio aéreo nacional, (iii) libertad de los mares [y del espacio aéreo sobre ellos]; y (iv) nacionalidad de las aeronaves. Sin embargo, otros pueden ser deducidos analizando el Convenio de Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el año de 1944.

⁵ VARÓN MEJÍA, A. 2010. Orden Público Internacional y normas "*ius cogens*": una perspectiva desde la Comisión de Derecho Internacional y la Convención de Viena de 1969. *Diálogos de Saberes* (32): 211-229.

⁶ TATSUZAWA, K. 2002. The Concept of International Public Services in International Law. *Ritsumeikan Annual Review of International Studies* 15 1: 1-14. Si bien Dupuy considera que lo generado es una nueva rama del Derecho (el Institucional), no puedo estar de acuerdo. Es el Derecho Interno y el Internacional un sistema de institutos mecánicos creados y operantes conforme a los institutos jurídicos. El Estado y la Organización Internacional no pueden existir sin el sustento del Derecho. Cabe hacer notar que la lógica del professor se asienta en la tradición francesa de "instituto" y "mecanismo".

⁷ DEMPSEY, P. S. 2008. *Public International Air Law*. Montreal, McGill Institute and Center for Research in Air & Space Law. 43p.

⁸ El memorista no adscribe a la noción de Estado "soberano" sino de "independiente". Se mantiene, sin embargo, el vocablo en pos de la integridad del planteamiento.

1.3.1. Beneficio general de la humanidad

La aeronáutica civil, como actividad, está destinada a elevar el desarrollo de la humanidad en general. En efecto, en el preámbulo del Convenio se declara expresamente⁹:

“Considerando que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos del mundo y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo; (...)”

En consonancia, uno de los objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) es “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para (...) satisfacer las necesida-

⁹ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Preámbulo.

des de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”¹⁰.

De allí que se establezcan una serie de cargas estatales que importan la cooperación general al mantenimiento de la seguridad internacional:

1. cada aeronave que transite por un territorio debe cumplir (y hacerse cumplir) las regulaciones nacionales e internacionales, así como la actualización constante de las primeras¹¹;
2. controlar la entrada y salida de aeronaves, pasaje, equipaje y cargo¹²; así como tomar medidas preventivas contra la propagación de enfermedades contagiosas¹³;
3. asistir a aeronaves en peligro¹⁴, así como la investigación de los accidentes ocurridos en su territorio¹⁵;
4. activación y equipamiento de servicios y sistemas para el adecuado y seguro ejercicio de la aeronáutica civil¹⁶;

¹⁰ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 44 letra d).

¹¹ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 12 y 37.

¹² Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 13.

¹³ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 14.

¹⁴ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 25.

¹⁵ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 26.

5. la O.A.C.I. debe estimular [en los Estados] el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea¹⁷;
6. informar a O.A.C.I. sobre las estadísticas que sean requeridas para fines de optimizar el funcionamiento del sistema aeronáutico internacional¹⁸.

1.3.2. Soberanía territorial, inviolabilidad del espacio aéreo territorial y libertad de los mares

Como se ya se ha mencionado *supra*, el basamento del Derecho Aero-náutico contemporáneo es la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre su territorio y mar territorial. Ello importa una serie de potestades estatales consonantes:

1. ordenar que aeronaves civiles aterricen en determinado aeropuertos civiles¹⁹;

¹⁶ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 28, y 69 y ss.

¹⁷ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 44 letra c).

¹⁸ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 67.

2. autorizar vuelos internacionales programados, el transporte de cabotaje para extranjeros y de aeronaves no tripuladas²⁰; restringir o prohibir el sobrevuelo de determinadas áreas por razones militares o de seguridad pública²¹; determinar rutas aéreas y aeropuertos en general²²; y
3. autorizar el uso de radiotransmisores²³ y aparatos fotográficos²⁴.

Cabe destacar que el Convenio no afecta la libertad de acción de los Estados en guerra o situación de emergencia²⁵.

Por contraposición, la alta mar, que es *res communes omnium*, y su espacio aéreo superior, es de libre circulación. Esto, cabe destacar, no importa un espacio sin regulación jurídica alguna²⁶.

¹⁹ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 3 bis letra b) [sospecha de transporte de armas], Art. 9 [sobrevuelo de áreas prohibidas], y Art. 10 [aduanas].

²⁰ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 6 y ss.

²¹ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 9.

²² Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 68.

²³ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 30.

²⁴ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 36.

²⁵ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 89.

²⁶ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 12.

1.3.3. Distinción civil - estatal

Un punto central en la aeronáutica es la distinción entre aeronaves civiles y estatales. Como se establece perentoriamente:

Artículo 3 Aeronaves civiles y de Estado

- a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves del Estado.
- b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.
- c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado Contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.
- d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Como corolario, todo Estado debe refrenarse de ocupar armas contra aeronaves civiles²⁷.

1.3.4. Nacionalidad de las aeronaves

Las aeronaves pueden estar registradas en un solo Estado²⁸, el cual tiene el deber fundamental de certificar el estado de funcionamiento de las aeronaves y su tripulación. En consecuencia, las cargas estatales que se derivan son:

1. asegurar que las aeronaves de su registro nacional cumplan con la normativa interna e internacional vigente; así como la expedición de los certificados de aeronavegabilidad y de personal cuando cumplan con dichos requisitos²⁹;

²⁷ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 3 bis. Este artículo tuvo origen en el desastre de un vuelo de Korean Airlines (KAL 007). El 1 de septiembre de 1983, Sukhoi Su-15 soviéticos derribaron sobre su territorio el vuelo sin tener la comprobación certera que no era una aeronave civil. Fallecieron 269 personas. El episodio fue uno de los puntos álgidos de la Guerra Fría.

²⁸ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 17 y ss.

²⁹ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 31 y s.

2. informar sobre el contenido del registro de una aeronave en particular a la O.A.C.I. o a un Estado-parte requirente³⁰;

Cabe hacer notar que ante la existencia de un arriendo, vuelo fletado (*charter*), intercambio de aeronaves o un acuerdo similar, por acuerdo de los Estados involucrados se pueden transferir algunas de las funciones indicadas precedentemente³¹. Sin embargo, el resultado es el mismo: siempre habrá un Estado que se hace responsable por la aeronave registrada.

1.3.5. No-discriminación arbitraria

Siendo un principio de recepción universal en el Derecho Internacional, los Estados tienen prohibido discriminar sobre una base arbitraria. En consecuencia:

1. la aplicación de la normativa interna será siempre bajo un enfoque

³⁰ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 21.

³¹ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 83 bis.

uniforme³²;

2. el acceso, uso y valor de derechos de los servicios aeroportuarios será siempre bajo condiciones uniformes³³;
3. los certificados de aeronavegabilidad, de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas no podrán ser cuestionadas por otro Estado³⁴;
4. cuando deban realizarse prohibiciones o restricciones de carga, estas deberán ser sin distinción entre aeronaves nacionales y extranjeras³⁵;
5. los Estados se comprometen a simplificar sus formalidades para ingreso y salida de aeronaves y evitar retrasos indebidos, sobre todo en materia de inmigración, sanidad, aduana, y despacho³⁶;
6. la O.A.C.I. tiene como objetivos, entre otros, asegurar la igualdad de oportunidades y la equidad de explotación de empresas de transporte aéreo, y evitar la discriminación entre Estados³⁷.

³² Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 11.

³³ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 15.

³⁴ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 33.

³⁵ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 35.2 letra b).

³⁶ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 22.

³⁷ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 44 letras f) y g).

1.3.6. Buena fe

Al igual que el anterior, la ejecución de buena fe de los tratados es parte del orden público internacional. Los Estados-parte acuerdan “no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines” del Convenio de Chicago³⁸.

Nótese como, veinticinco años después, la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados señala: “Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe”³⁹.

1.3.7. Solución pacífica de las controversias internacionales

Conocido es que los disensos entre los Estados pueden escalar con luc-

³⁸ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 4.

³⁹ Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, 23 mayo 1969. Art. 26.

tuosas consecuencias; el Convenio de Chicago así lo reconoce⁴⁰. De allí que se consagraron una serie de mecanismos para solucionar de manera no violenta dichos conflictos⁴¹, a los cuales nos referiremos en líneas posteriores.

1.4. Normas de la Organización de Aviación Civil Internacional

No obstante los principios mencionados, la complejidad y avance de la aeronáutica suponen un constante desafío a la coordinación del quehacer regulatorio estatal, la cual sería improbable de materializar en una aproximación que no fuera multilateral y global.

La O.A.C.I. provee no tan solo un espacio para el diálogo y la coordinación, sino también de una fuente de regulación internacional basado en tres

⁴⁰ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Preámbulo.

⁴¹ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 84 y ss.

ejes centrales: (i) progreso, (ii) fomento, y (iii) uso pacífico de la aeronáutica por todos los pueblos del mundo. A ellos se unen otros como: eficiencia económica y técnica, el trato no-discriminatorio, y la igualdad jurídica de los Estados⁴².

1.4.1. Función productiva

1.4.1.1. Funciones de la Asamblea

La Asamblea está facultada para emitir resoluciones, las que han desempeñado importantes roles en el avance del Derecho Aeronáutico. Huang plantea que tienen una naturaleza similar a las de la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas: carácter legal no-vinculante. Sin embargo,

⁴² Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 44.

al clasificarlas y destramar su contenido, otras lecturas emergen que alejan el simplismo de “meras declaraciones”⁴³.

Las resoluciones declaratorias indican tendencia de la costumbre internacional. Como plantea Sloan, son “normas embrionarias”, “reglas cuasi-legales” o de “fuerza legal naciente”^{44 45}.

En el caso de las interpretativas, “la línea entre interpretación y modificación (...) es una delgada y la distinción es frecuentemente difícil, sino imposible de hacer”⁴⁶. Lauterpacht⁴⁷ sostiene, apropiadamente, que no hay impedimento lógico ni legal para que un Estado se obligue por su consentimiento en una resolución de un organismo internacional⁴⁸.

⁴³ HUANG, J. *Aviation Safety and ICAO*. Tesis de Doctorado en Derecho. Leiden, Universidad de Leiden, Facultad de Derecho. 183p.

⁴⁴ HUANG, J. *Op. cit.* 184p.

⁴⁵ El caso más destacado es el de la resolución A25-1 la cual “reafirma el principio de no-uso de armas contra la aviación civil en vuelo”, indicando la pre-existencia del principio líneas antes de la sugerencia de inserción del actual Art. 3 bis. HUANG, J. *Op. cit.* 183p.

⁴⁶ HUANG, J. *Op. cit.* 184p. Traducción del memorista.

⁴⁷ HUANG, J. *Op. cit.* 185p.

⁴⁸ Un ejemplo destacado sería la aplicación del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección. La resolución A35-2 instruye a los Estados

Las resoluciones directivas tienen como objeto la reglamentación de aspectos internos de una determinada organización. No obstante pueden surtir importantes efectos fuera de su estructura⁴⁹, en las obligaciones sustanciales de los Estados⁵⁰.

Finalmente, bajo el nombre de resoluciones recomendatorias, se enmarcan resoluciones que (i) contienen disposiciones normativas (ii) pero no han cristalizado en tratados o carecen del reconocimiento como normas de Derecho consuetudinario. Mientras lo último se revierte, permanecen por un tiempo indeterminado como meras resoluciones^{51 52}.

en una manera determinada de interpretar dicho instrumento. HUANG, J. *Op. cit.* 185p. *Cfr.* Convenio de Viena sobre Derecho de los Tratados, 23 mayo 1969. Art. 31.2, letras (b) y (c).

⁴⁹ HUANG, J. *Op. cit.* 188p.

⁵⁰ Tal es el caso de la resolución A32-11, por el cual se establece el Programa Universal de Auditoria de la Seguridad Operacional (USOAP, acrónimo de *Universal Safety Oversight Audit Program*). Si bien el programa establecido es voluntario para los Estados miembro, no deja de ser cierto que el cumplimiento de buena fe de los tratados internacionales pone en una difícil situación a aquel que rechace someterse al programa; ciertamente, dado el principio de soberanía, la negativa implica una mala imagen pública del Estado que rechaza, y puede conllevar retiros de permisos de tránsito aéreo de sus aerolíneas. V. HUANG, J. *Op. cit.* 189p. y ss.

⁵¹ HUANG, J. *Op. cit.* 191p. y ss.

⁵² Un ejemplo de este tipo de resoluciones sería la A36-13, en la cual se recomienda a los Estados revisar su normativa interna para ajustarla a los estándares internacionales y prácticas recomendadas. HUANG, J. *Op. cit.* 191p.

1.4.1.2. Funciones del Consejo

Por otra parte, el Consejo está obligado a la adopción de estándares internacionales y prácticas recomendadas, las cuales son denominadas, “por conveniencia”, “anexos” del Convenio⁵³. Se definió “práctica estándar” como:

“(…) cualquiera especificación para las características físicas, configuraciones, materiales, desempeño, personal o procedimientos, cuya aplicación uniforme es reconocida como necesaria para la seguridad y regularidad de la navegación aérea internacional, a la cual los Estados miembros se conformarán; en el evento de imposibilidad de cumplimiento por parte de los Estados miembro, la notificación al Consejo es obligatoria bajo el artículo 38 del Convenio”⁵⁴.

A su vez, definió “práctica recomendada” como aquella regulación:

“(…) deseable para el interés de la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional y a la cual los Estados miembro se esforzarán por conformarse acorde al Convenio”⁵⁵.

⁵³ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 54, 37, 38, y 90.

⁵⁴ HUANG, J. *Op. cit.* 44p.

⁵⁵ *Ibid.*

Sin embargo, la Asamblea desdibujó sus límites al igualar los procedimientos de sometimiento de diferencias entre la práctica nacional y el estándar internacional, en lo que se ha calificado dogmáticamente como una resolución recomendatoria⁵⁶.

El largo proceso productivo de este tipo de resoluciones⁵⁷ concluye cuando la Comisión de Navegación Aérea determina una forma jurídica final:

1. Prácticas Estándar y Recomendadas o SARP (acrónimo de *Standard and Recommended Practices*);
2. Procedimientos para Servicios de Navegación o PANS (acrónimo de *Procedures for Air Navigation Services*); o
3. Procedimientos Suplementarios Regionales o SUPPS (sigla de *Regional Supplementary Procedures*).

Cualquiera sea la forma adoptada, son notificadas a los Estados-miembro, los cuales podrán manifestar sus discrepancias⁵⁸.

⁵⁶ HUANG, J. *Op. cit.* 191p.

⁵⁷ DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 61p. y ss.

Solo los SARP tienen la categoría de anexos al Convenio de Chicago⁵⁹ y, por ende, obligatoriedad. Los Estados pueden elegir no quedar vinculados mediante una notificación al Consejo dentro de los tres meses siguientes a la notificación; su aplicación queda suspendida si la mayoría de los Estados-miembro manifiesta su disconformidad⁶⁰. Son precisamente estas dos particularidades las que permiten calificar a las funciones del Consejo como cuasi-legislativas: el que los Estados no pueden ser obligados contra su voluntad⁶¹.

PANS, SUPPS y otros cuerpos (manuales, circulares) carecen de la fuerza obligatoria de los anexos SARP. Sin embargo, arrancan su existencia legal desde el artículo 28 (b) del Convenio de Chicago, y su potencia como normas uniformadoras no debe ser descartada. En una actividad compleja como la aeronáutica, la uniformidad rebaja costos, aumenta la seguridad y la claridad de entendimiento entre distintos Estados y aerolíneas.

⁵⁸ DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 64p.

⁵⁹ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 57.

⁶⁰ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 90.

⁶¹ HUANG, J. *Op. cit.* 202p.

En resumen, las obligaciones de los tratados internacionales aeronáuticos pueden ser alteradas por instrumentos de menor rango jerárquico. La aceptación o aquiescencia de los Estados ante estos cambios permite ir modificando progresivamente el Derecho Aeronáutico Internacional, constituyendo o modificando obligaciones. Sin embargo, estas requieren un paso previo indiscutible: la vinculación del Estado a un determinado tratado, fuente de la obligatoriedad general.

1.4.2. Función aplicativa

El Convenio fomenta que los Estados resuelvan, ante todo, sus diferencias a través de la negociación. Solo ante un resultado fallido o negativo, pueden recurrir al Consejo, en lo que se denomina facultad cuasi-judicial. Esta arquitectura reporta una serie de problemas, tanto hipotéticos como verificados.

El primero de ellos —y la razón del apelativo “cuasi-judicial”— radica en que el Consejo no es un órgano judicial propiamente tal. Es un órgano político, compuesto por representantes de los Estados, los cuales han sido nombrados por sus habilidades diplomáticas, políticas o técnicas, más que legales⁶². Los representantes están obligados a consultar con sus gobiernos, lo que coarta todo atisbo de independencia e imparcialidad⁶³.

El tamaño del Consejo es un elemento a considerar en la celeridad del proceso⁶⁴. La composición actual de 36 Estados⁶⁵ genera dilaciones disuasivas de someter controversias a su resolución⁶⁶. La posibilidad de apelar la decisión ante la Corte Internacional de Justicia o un tribunal arbitral⁶⁷ contribuye a dicha impresión.

⁶² DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 734p.

⁶³ DEMPSEY, P. S. *Loc. cit.* Respecto de la imparcialidad, el Estado que sea parte en un conflicto está excluido del proceso.

⁶⁴ DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 735p.

⁶⁵ Originalmente eran 21 Estados. *V.* Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 50.

⁶⁶ DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 735p.

⁶⁷ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 84.

En adición, el propio desempeño del Consejo no ha fomentado su quehacer. Las reglas de adjudicación de 1957 —que dan mayor relevancia a los buenos oficios, conciliación y mediación⁶⁸—, el magro desempeño de este en los escasos casos que ha enfrentado en la historia —que fueron dilatados por los miembros del Consejo, incluso por deber consultar con sus respectivos gobiernos⁶⁹— han fomentado el comportamiento de los Estados que han pasado a estipular desde el Consejo a tribunales arbitrales sus órganos adjudicatarios de resolución de conflictos⁷⁰.

Mucho menos ha sido efectivo el Consejo en materia de libre competencia. Si bien dentro de los objetivos de la Organización se establece “evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva”, la posición predominante de los Estados Unidos de América ha sido clara desde

⁶⁸ MILDE, M. Dispute Settlement in the Framework of the International Civil Aviation Organization. 1980. En: BÖCKSTIEGEL, K.-H. (ed.) Settlement of Space Law Disputes. Colonia, C. Heymans Verlag. pp. 87-94. En: DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 736p.

⁶⁹ JEREMIC, Z. 1996. Dispute Resolution in International Civil Aviation. Tesis de Magister en Derecho Aéreo y Espacial. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial. 68p. y ss. *Cfr.* DEMPSEY, P. S. *Ibidem.*

⁷⁰ DEMPSEY, P. S. 1987. The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination, and Dispute Resolution. *Journal of Air Law and Commerce* 52 (3): 530-583. *Cfr.* HAVEL, B. 2001. International Instruments in Air, Space, and Telecommunications Law: The Need for a Mandatory Supranational Dispute Settlement Mechanism. *Issues in Aviation Law and Policy* 10 (1): 4051-4096.

las negociaciones originales: la Organización solo debe tener funciones consultivas en los temas económicos y políticos. Así ha actuado con el paso de los años, reposando muchas veces sobre las resoluciones de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (o I.A.T.A, como acrónimo de *International Air Transport Association*), la gremial de las aerolíneas⁷¹.

El Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios extendía su autoridad sobre (i) las reparaciones de aeronaves y su mantenimiento, (ii) la venta y publicidad de servicios de transporte aéreo, y (iii) los sistemas de reserva computacional⁷². La Organización Mundial del Comercio aún no se ha referido a las aerolíneas comerciales, aunque sí respecto de los subsidios al financiamiento de aeronaves por sus fabricantes⁷³.

Este es uno de los puntos más delicados en una industria de escala global, donde los programas de fidelidad, fusiones transnacionales y acuerdos

⁷¹ ABEYRATNE, R. 1966. Would Competition in Commercial Aviation Ever Fit into the World Trade Organization? *Journal of Air Law and Commerce* 61 (4): 793-856.

⁷² DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 666p.

⁷³ DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 667p.

de tráfico aéreo adquieren una nueva relevancia ante alianzas gigantes y estrategias comerciales agresivas.

1.4.3. Función ejecutiva

El comportamiento descrito no es acorde a las potentes medidas que puede ejercer el Consejo: (i) prohibir el sobrevuelo de aerolíneas en desacato⁷⁴, y (ii) la suspensión del derecho a voto del Estado rebelde en la Asamblea⁷⁵.

1.4.3.1. Autotutela de los Estados en seguridad aérea

Dada la inexistencia de un efectivo órgano adjudicatario y ejecutivo, algunos Estados han recurrido a la autotutela. Si bien varios episodios se dieron entre los bandos de la Guerra Fría –políticamente motivados, por

⁷⁴ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 87.

⁷⁵ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 88.

cierto—⁷⁶, terminada esta algunos Estados han tomado acciones unilaterales para el aseguramiento de la seguridad aérea.

Estados Unidos de América estableció un sistema de calificación de cumplimiento de SARPs. Desde 1991 mantiene el Programa de Evaluación de Seguridad de la Aviación Internacional o IASA (acrónimo de *International Aviation Safety Assessment*) el cual se ocupa para permitir el ingreso o no de aerolíneas a cielo estadounidense⁷⁷. En 2005, y después de un trágico accidente⁷⁸, la Unión Europea dio inicio a una lista negra de aerolíneas prohibidas de volar en sus espacios aéreos; aquella vetada en un Estado lo

⁷⁶ DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 96p.

⁷⁷ DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 90p.

⁷⁸ El 3 de enero de 2004, un vuelo de la aerolínea chárter de bajo costo Flash Airlines (FSH 604) terminó estrellado en el Mar Rojo. Un total de 148 personas fallecieron. La profundidad del lecho marino hizo imposible la recuperación de gran parte de los restos de la aeronave, dificultando la investigación. Las posibles causas se establecieron en el informe final: posible falla mecánica, de software, desorientación espacial, error humano y/o falta de adecuado entrenamiento de la tripulación. La aerolínea había sido prohibida de volar en Suiza, Noruega y Polonia. *V. S. n.* 2007. *Mayday! Temporada 4, episodio 9: “Vertigo”*. Canadá, Cineflix Productions. 1 disco óptico (DVD), *s. d.*, sonido, color. La cita es para indicar el comentario de David Learmount, entonces editor de seguridad del sitio de noticias Flight Global, quien señala que el accidente fue el empuje político final para establecer la lista negra.

estaba, *ipso iure*, en los demás⁷⁹. Los casos mencionados son de especial gravedad dada la obligación recíproca de aceptar, sin cuestionar su validez, los certificados de aeronavegabilidad expedidos por otro Estado⁸⁰.

Debido a esto, el Consejo estableció en 1994 el Programa de Supervisión en Seguridad o SOP (acrónimo de *Safety Oversight Programme*)⁸¹, aunque recibió muchas críticas por su débil financiamiento, voluntariedad y confidencialidad⁸². Ello motivó a la creación del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional o USOAP (acrónimo de *Universal Safety Oversight Audit Programme*) en 1999, de carácter obligatorio, aunque solo respecto de los anexos 1 (Licencias al Personal), 6 (Operación de Aeronaves) y 8 (Aeronavegabilidad)⁸³.

⁷⁹ ABEYRATNE, R. 2008. Blacklisting of Airlines by the European Union and the Disclosure of Safety Critical Information. *Issues in Aviation Law and Policy* 14 (5): 1135-1152.

⁸⁰ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 33.

⁸¹ DUCREST, J. 1995. Legislative And Quasi-Legislative Functions of ICAO: Towards Improved Efficiency. *Annals of Air and Space Law* XX (I): 343-358.

⁸² DEMPSEY, P. S. *Op. cit.* 103p.

⁸³ DEMPSEY, P. S. *Loc. cit.*

CAPÍTULO 2

CONVENIO DE MONTREAL DE 1999

2.1. Presentación del capítulo

El presente capítulo analizará el “Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aeronáutico Internacional”, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. Dicho instrumento rige el contrato de transporte aeronáutico, y la responsabilidad civil contractual subsecuente de su incumplimiento.

Cabe mencionar que el instrumento bajo estudio prevalece expresamente

sobre los siguientes⁸⁴:

1. “Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional” (hecho en Varsovia, el 12 de octubre de 1929);
2. “Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929” (hecho en La Haya, el 28 de septiembre de 1955);
3. “Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual” (hecho en Guadalajara, el 18 de septiembre de 1961);
4. “Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955” (hecho en Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971);

⁸⁴ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 16 noviembre 2001. Art. 55.

5. “Protocolo Adicional número 1 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929” (hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975);
6. “Protocolo Adicional número 2 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955” (hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975);
7. “Protocolo Adicional número 3 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971” (hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975); y el
8. “Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955” (hecho

en Montreal el 25 de septiembre de 1975).

Dado que los instrumentos mencionados anteriormente acceden todos al Convenio de Varsovia, fueron llamados colectivamente como el “Sistema de Varsovia”. Se ocupará dicha mención haciendo las precisiones que correspondan.

Atendido que el Convenio de Montreal se concibe como una consolidación y actualización del Sistema de Varsovia —no en vano rigió por casi setenta años—, se realizarán múltiples referencias a este.

Se atenderá: (i) una breve presentación de la temática a regular, incluyendo el estado normativo anterior al instrumento de estudio, (ii) su objetivo y diseño; (iii) sus elementos de Orden Público Aeronáutico; y (iv) la interacción que se suscita entre los planos normativos nacional e internacional, en tanto (a) delegación o retención regulatoria, (b) determinación de la jurisdicción, y (c) reconocimiento y ejecución de sentencias extranjeras.

2.2. Problemática a regular y estado normativo anterior

Uno de los temas principales en aeronáutica es la regulación del contrato de transporte. Sea en cualquiera de sus tipos (personas, equipaje, carga) el tránsito de un Estado a otro supone *prima facie* un cambio de la normativa aplicable a dicho acuerdo.

Si bien se pudiera pensar que el total de elementos a regular ha llegado a ser común entre los distintos sistemas jurídicos y Estados a nivel mundial (v. gr.: pago del precio, cumplimiento de la normativa estatal y de la aerolínea, responsabilidad en caso de incumplimiento, *et cetera*), no es menos cierto que el detalle de la regulación es el que marca la diferencia entre una efectiva tutela normativa y la amenaza a una determinada actividad comercial. Un punto clave dice relación con el sistema de responsabilidad, tanto por la regulación de la prueba como de la indemnización.

Como se comentó *supra*, el tránsito de una aerolínea por el espacio aéreo

de varios Estados complica la determinación del foro aplicable. Ello expone a las partes en conflicto a buscar un foro apropiado para hacer valer sus alegaciones, como también el más conveniente para sus pretensiones. Esto último altera, comparativamente, el estándar aplicado a los diversos casos en el mundo.

De allí que temprano como 1929 —veinte años después del primer vuelo internacional⁸⁵— el célebre Convenio de Varsovia procuró la uniformidad regulatoria del transporte aéreo internacional⁸⁶, en un contexto normativo exclusivamente nacional y profundamente disímil, exponiendo a la naciente industria a incompatibilidades normativas que amenazaban su sostenibilidad financiera⁸⁷.

Su diseño implicaba balancear, adecuadamente, los lineamientos del *Ius*

⁸⁵ El primer vuelo internacional de una aeronave más-pesada-que-el-aire fue en 1909, de Calais a Dover, por Louis Blériot. V. LUONGO, N. E. 2009. The fifth jurisdiction: the “american dream”. *Annals of Air and Space Law* XXXIV: 437-479.

⁸⁶ El Convenio de Varsovia fue el tercer instrumento internacional de alcance masivo creado, después del Convenio de París de 1919 y el de La Habana de 1928.

⁸⁷ VIDELA ESCALADA, F. N. *Op. cit.* T. IV vol. A, 163p. *Cfr.* PRADO DONOSO, M. 2005. Responsabilidad civil en el transporte aéreo: daños a los pasajeros en el transporte internacional. Santiago de Chile, Lexis Nexis. 9p.

Civile y Common Law, así como los intereses de Estados, transportistas, pasajeros, cargadores y sujetos vinculados al transporte en general⁸⁸.

Sin perjuicio de reconocer que fue uno de los mayores éxitos en la historia del Derecho Aeronáutico, cabe mencionar que requirió de múltiples modificaciones a medida que la industria y el mundo cambiaban. La más importante de estas es el Protocolo de La Haya de 1955. Este buscó la simplificación de la documentación, reducción de ciertas excepciones judiciales, extensión a los dependientes de la responsabilidad civil, y, sobre todo, el aumento de los montos de responsabilidad limitada de los que podían beneficiarse los transportistas⁸⁹.

La carencia de regulación de los vuelos fletados (*charter*)⁹⁰ obligó a una suplementación con el Convenio Complementario de Guadalajara de

⁸⁸ VIDELA ESCALADA, F. N. *Op. cit.* T. IV vol. A, 165p.

⁸⁹ VIDELA ESCALADA, F. N. *Op. cit.* T. IV vol. A, 189p. *Cfr.* BEAUMONT, K. M. 1955. The Warsaw Convention of 1929, as amended by the protocol signed at The Hague, on september 28, 1955. *Journal of Air Law and Commerce* 22 (4): 414-433.

⁹⁰ V. LICHTMAN, R. M. 1972. Regularization of the legal status of international air charter services. *Journal of Air Law and Commerce* 38 (4): 441-471.

1961⁹¹. Las siguientes modificaciones en los Protocolos de Guatemala⁹² y Montreal⁹³ responden, principalmente, a la adaptación de los límites de responsabilidad a las nuevas realidades económicas mundiales, incluyendo el cambio desde el patrón oro. Ello sin desmerecer los intentos, sin éxito, de transitar un régimen de responsabilidad subjetivo a uno objetivo⁹⁴.

En general, el Sistema regulaba los siguientes tipos de operaciones, fueran gratuitas u onerosas⁹⁵:

1. Transporte con origen y destino en Estados-parte distintos, aun cuando se haya realizado escala o transbordo; y

⁹¹ VIDELA ESCALADA, F. N. *Op. cit.* T. IV vol. A, 200p. y ss. *Cfr.* MATEESCO MATTE, N. *Traité de Droit Aérien-Aéronautique*. 3^a ed. Montreal y París, McGill University Institute and Centre of Air and Space Law y A. Pedone. 447p. y ss.

⁹² V. MANKIEWICZ, R. H. 1972. The 1971 Protocol of Guatemala City to further amend the 1929 Warsaw Convention. *Journal of Air Law and Commerce* 38 (4). *Cfr.* MATEESCO MATTE, N. *Op. cit.*, 477p. y ss.

⁹³ V. FITZGERALD, G. F. 1976. The four Montreal protocols to amend the Warsaw Convention regime governing international carriage by air. *Journal of Air Law and Commerce* 42 (2): 273-350.

⁹⁴ AMANA, I. E. 2002. *The Montreal Convention of 1999: Problems and Prospects*. Tesis de Magister en Derecho Aéreo y Espacial. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial. 24p. y ss. *Cfr.* MATEESCO MATTE, N. *Op. cit.*, 487p. y ss.

⁹⁵ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 1.2. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. I.

2. Transporte con origen y destino dentro de un mismo Estado parte, con escala acordada en otro (aun cuando no sea parte del Convenio).

El transporte realizado por múltiples y sucesivos transportistas será internacional si ha sido considerado por las partes como una sola operación jurídica, aun cuando involucre, en la realidad, múltiples contratos. El hecho que uno o varios de ellos deban realizarse dentro del territorio de un solo Estado no le privará de tal calidad⁹⁶.

Cabe notar que al término de la década de 1971, el sistema de Varsovia comprendía ocho instrumentos en total, con varias cadenas de modificaciones y reservas permitidas o limitadas por cada instrumento⁹⁷. Para 1979,

⁹⁶ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 1.3. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. I.

⁹⁷ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Protocolo adicional. [Más que un protocolo, en el sentido actual del término, es más bien un artículo más del instrumento. La reserva excluye la aplicación del Convenio al transporte practicado directamente por el Estado]. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. XXVI. [Respecto de la exclusión de transporte en aeronaves militares cuya total capacidad ha sido reservada por ellas o en su nombre]. *Cfr.* Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. XVII. [Reservas prohibidas]. *Cfr.* Protocolo que modifica el

existían casi 170 Estados, los cuales tenían una dispar adhesión del sistema. Si bien todos ratificaban el Convenio de Varsovia, el panorama era variopinto a medida que se avanzaba en la historia normativa⁹⁸.

Para la década de 1991, múltiples negociaciones habían fallado y el sistema carecía de legibilidad internacional universal. Si el buen lector ha

Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. XXIII. [Las reservas posibles son dos: (i) La posibilidad de desautorizar el poder para que los tribunales fallen sobre las costas del juicio, y (ii) la misma reserva sobre transporte militar que existe en La Haya]. *Cfr.* Protocolo Adicional número 1 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 25 septiembre 1975. Art. X. [Reservas prohibidas]. *Cfr.* Protocolo Adicional número 2 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 de septiembre 1975. Art. X. [La reserva es la misma que se puede realizar bajo La Haya]. *Cfr.* Protocolo Adicional número 3 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, 25 septiembre 1975. Art. XI. [Las reservas son las mismas que las de Guatemala, a las que se une una tercera: la exclusión de las normas de transporte de carga, correo y encomienda de Montreal-3]. *Cfr.* Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 septiembre 1975. Art. XXI. [La reserva es la misma de La Haya, a la que se suma la exclusión de las normas de Montreal-4 para pasaje y equipaje].

⁹⁸ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. *S. d.* Composite Table (Status of treaties and status of States vis-à-vis treaties) [en línea] <http://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/composite_table.pdf> [consulta: 13 agosto 2015].

contrastado las referencias al pie de página con los instrumentos, podrá apreciar el intríngulis jurídico creado. La amenaza de la hiperfragmentación era real: la cantidad de combinaciones matemáticas entre Estados, instrumentos, firmas, ratificaciones y reservas, así como algunos problemas de lógica interna del sistema hacían inviable posteriores modificaciones⁹⁹, tanto en lo jurídico como en lo político.

2.3. Presentación del Convenio de Montreal

De allí que el principal objetivo del Convenio de Montreal fuera la unificación del Sistema de Varsovia, junto a su modernización acorde a los avances en economía, técnica y Derecho. El preámbulo no deja lugar a dudas cuando señala la “(...) la necesidad de modernizar y refundir el Conve-

⁹⁹ V GAZDIK, J. G. The conflicts and State obligations under the Warsaw Convention, The Hague Protocol and the Guadalajara Convention. *Journal of Air Law and Commerce* 28 (4): 373-384. Si bien los casos planteados son dignos de laboratorio jurídico, la realidad ha comprobado que, tarde o temprano, se vuelven reales.

nio de Varsovia y los instrumentos conexos”¹⁰⁰. Así, se establecieron cambios en el sistema de responsabilidad, jurisdicción, documentación, aseguramiento y transporte por una persona distinta al contratante¹⁰¹.

Al igual que los instrumentos del Sistema de Varsovia, el Convenio de Montreal regula el contrato de transporte internacional en sus tres especies (pasaje, equipaje, carga), incluyendo aquel que es realizado por una persona que no sea parte del contrato. Asimismo, norma la responsabilidad civil contractual, y el transporte combinado.

En el ámbito territorial, se regulan los mismos tipos de operaciones que en el Sistema de Varsovia, y con las mismas especificaciones vertidas *supra*¹⁰².

¹⁰⁰ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. Preámbulo.

¹⁰¹ AMANA, I. E. 2002. *Op. cit.* 52p. y ss.

¹⁰² Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 1.

Las reservas al Convenio son limitadas solamente a dos casos: (i) transporte internacional realizado y operado directamente por el Estado para propósitos no-comerciales, respecto de sus funciones y deberes soberanos¹⁰³, y (ii) al transporte efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas o arrendadas por el Estado-parte, siempre que se haya reservado la capacidad total de la aeronave¹⁰⁴.

El Convenio de Montreal está abierto a la firma de organizaciones de integración regional económica, las cuales no están obligadas a especificar los ámbitos de su competencia¹⁰⁵.

¹⁰³ Como se mencionó en el capítulo anterior, es la opinión de este memorista que los Estados no son “soberanos”, sino “independientes”. La noción de soberanía no reconoce nada por encima de un determinado sujeto, descartando incluso al Derecho. Sin embargo, se mantiene la decisión semántica del convenio.

¹⁰⁴ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 57.

¹⁰⁵ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 53.

2.4. Elementos de Orden Público Aeronáutico

2.4.1. Jerarquía del ordenamiento aeronáutico

A diferencia de los instrumentos del Sistema de Varsovia, el Convenio de Montreal refiere que sus normas y principios se elaboraron de conformidad al Convenio de Chicago de 1944¹⁰⁶.

2.4.2. Distinción civil - estatal

En consonancia con lo establecido por el Convenio de París de 1919¹⁰⁷, en el Convenio de Varsovia existía una diferencia entre las aeronaves estatales y las civiles. A las primeras, mientras cumplieran con ciertos requisi-

¹⁰⁶ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Preámbulo.

¹⁰⁷ Convenio relativo a la Regulación de la Navegación Aérea, 13 octubre 1919. Art. 30 y ss.

tos, les serían aplicables las reglas de los instrumentos del Sistema¹⁰⁸. Sin embargo, se permitía a los Estados sustraerles mediante una declaración especial¹⁰⁹.

El Convenio de Montreal hace eco de las mismas disposiciones¹¹⁰, en consonancia con el de Chicago¹¹¹.

2.4.3. Autonomía privada y Libertad contractual

El Sistema de Varsovia se sustentaba en la autonomía privada, de la cual fluye la libertad contractual. Se consagraba el derecho del transportista para declinar la celebración de un contrato de transporte¹¹², y desde la definición

¹⁰⁸ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 2.

¹⁰⁹ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Protocolo adicional.

¹¹⁰ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 2 y 57.

¹¹¹ Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 3.

¹¹² Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 33. *Cfr.* Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacio-

misma de transporte internacional se expresa que este se realiza de acuerdo a las estipulaciones de las partes¹¹³. De hecho, bajo algunos casos, pueden negociarse partes del contrato con superioridad a los mínimos establecidos¹¹⁴.

Sin embargo, la posibilidad de negociar el contrato de transporte tenía limitantes, como rebajar las indemnizaciones sancionadas o ajustar las normas de Derecho o jurisdicción aplicable, con infracción a las normas de los instrumentos del Sistema¹¹⁵.

nal firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 septiembre 1975. Art. XII.

¹¹³ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 1.2. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. I.

¹¹⁴ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 22.1. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. XI. *Cfr.* Protocolo Adicional número 1 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 25 septiembre 1975. Art. II. *Cfr.* Protocolo Adicional número 2 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 de septiembre 1975. Art. II.

¹¹⁵ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 23 y 32. *Cfr.* Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional

El Convenio de Montreal conserva disposiciones prácticamente idénticas¹¹⁶.

Un punto a destacar es la posibilidad de las aerolíneas de establecer regulaciones (en el léxico de 1929) o condiciones (en el de 1999) por el cual habrán de regirse los contratos de transporte, los cuales requieren de pormenorizadas consideraciones. El único límite es no-contradecir lo dispuesto por los convenios¹¹⁷. El punto es importante ya que el cúmulo de obligaciones suscritas crece de manera sustancial, y se crea una obligación para el transportista de comunicar a la contraparte sus regulaciones/condiciones.

efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. IX. *Cfr.* Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. IX.

¹¹⁶ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 27; 1.2.; 25 y s.

¹¹⁷ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 33. *Cfr.* Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 septiembre 1975. Art. XII. *Cfr.* Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 27.

2.4.4. Consensualismo

El contrato de transporte, en todas sus variantes, se perfecciona por el mero concurso de voluntades. El billete de pasaje, talón de equipaje y carta de porte no constituyen una solemnidad de existencia ni validez del contrato, sino una mera carga del transportista para delimitar sus obligaciones y ampararse a los tramos y excepciones de responsabilidad¹¹⁸.

El Convenio de Montreal hace suyas las mismas disposiciones¹¹⁹.

¹¹⁸ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 3.2, 4.4 y 9. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. III, IV y VII. *Cfr.* Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 septiembre 1975. Art. III.

¹¹⁹ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 3, 4, 5 y 9; 25, 26 y 27; 47.

2.4.5. *Pacta sunt servanda y Responsabilidad*

En los instrumentos del Sistema de Varsovia, las partes celebran el contrato para que este sea cumplido a cabalidad¹²⁰. Su incumplimiento, total o parcial, genera responsabilidad para el transportista en todas las especies: pasaje (muerte, herida, retraso)¹²¹, equipaje (destrucción, pérdida, daño, retraso) y carga (destrucción, pérdida, daño, retraso)¹²². Se consagró, además, el principio *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*¹²³.

¹²⁰ *Cfr.* Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. X.

¹²¹ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 17 y 19. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. IV. *Cfr.* Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. III.

¹²² Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 18 y 19. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. V. *Cfr.* Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. III.

¹²³ En el caso del Sistema de Varsovia, la regla se aplica al levantar las restricciones de los montos de responsabilidad que benefician al transportista. *V.* Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929.

Los usuarios también pueden ser sujeto pasivo de responsabilidad: el expedidor será responsable de todo daño que provoque al porteador por la irregularidad, incorrección o incompletitud de la información proveída¹²⁴. Se consagró, además, el principio *In pari causa turpitudinis cessat repetitio*¹²⁵.

En el caso del Convenio de Montreal, las disposiciones se repiten sin

Art. 25. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. XIII. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. X. *Cfr.* Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 septiembre 1975. Art. IX. *Cfr.* Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. V.

¹²⁴ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 10 y 16. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. VIII. *Cfr.* Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 septiembre 1975. Art. III.

¹²⁵ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 21. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. 21.

alteraciones sustanciales¹²⁶.

2.4.6. *Prioridad de la vida humana*

En los instrumentos del Sistema de Varsovia —salvo el Convenio Complementario de Guadalajara, que no regula el tema—, la persona humana es valorizada con mayor importancia que las cosas. Ello se materializa en los montos máximos a indemnizar por parte de la aerolínea, los cuales superan ampliamente en todos los casos¹²⁷.

¹²⁶ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 41; 17, 18 y 19; 21.2 y 22.5 (este último con la misma explicación sostenida supra); 10 y 16; 20.

¹²⁷ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 22. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 28 septiembre 1955. Art. XI. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. VIII. *Cfr.* Protocolo Adicional número 1 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 25 septiembre 1975. Art. II. *Cfr.* Protocolo Adicional número 2 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 de septiembre 1975. Art. II. *Cfr.* Protocolo Adicional número 3 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modifi-

El Convenio de Montreal repite misma aproximación¹²⁸.

2.4.7. Seguridad jurídica y prescripción

El instituto jurídico de la prescripción consolida las relaciones jurídicas por el paso del tiempo, contribuyendo a la seguridad jurídica.

En el Sistema de Varsovia, las acciones de indemnización de perjuicios prescriben en el plazo de 2 años, cuyo cálculo quedaba entregado a las normas del Derecho aplicable¹²⁹.

El Convenio de Montreal reitera no tan solo la prescripción de las accio-

cado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, 25 septiembre 1975. Art. II. *Cfr.* Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 septiembre 1975. Art. VII.

¹²⁸ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 21 y s.

¹²⁹ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 29.

nes, sino también el plazo indicado¹³⁰.

2.5. Interacción de planos normativos

2.5.1. Delegación al Derecho interno

2.5.1.1. Situación bajo el Sistema de Varsovia

Si bien el sistema de Varsovia tenía por objeto regular pormenorizadamente el contrato de transporte desde el plano internacional, ciertas temáticas quedaron bajo el imperio de los Derechos internos. La primera de ellas se refiere a los requisitos de existencia y validez del contrato de transporte internacional.

¹³⁰ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 35.

La segunda era una de particular importancia: el Protocolo de Guatemala facultaba a los Estados a constituir un sistema de compensación suplementario a los demandantes en causas por muerte o daño personal, el cual (i) no constituía responsabilidad aditiva para la aerolínea o sus empleados, (ii) ni otra carga para las aerolíneas que no sea la de recolectar las contribuciones de los pasajeros, (iii) no podía ser discriminatorio respecto de los transportistas envueltos, y (iv) aceptaba la noción de víctima por rebote¹³¹. Cabe notar que dicho convenio nunca entró en vigencia.

2.5.1.2. Situación bajo el Convenio de Montreal

Respecto de las delegaciones a los ordenamientos internos, se repite la mención de los requisitos de existencia y validez de los actos jurídicos.

No se consagró una compensación suplementaria como se apreciaba en

¹³¹ Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. XIV.

el Convenio Complementario de Guatemala. Dado el escaso éxito de este último, su no-inclusión hace presumir que haya dejado ser al albedrío de los Estados.

No obstante, se obliga que los Estados exijan a las aerolíneas constituidas en su territorio, seguros que puedan hacer frente a las obligaciones del Convenio, facultándose a los Estados que son destinatarios de tráfico a que se les presente prueba que se ha constituido uno adecuado¹³². Lamentablemente, el Convenio no provee mayores especificaciones, quedado a sujeto a una profunda discrecionalidad comparada lo que constituirá, o no, un seguro “adecuado”¹³³.

¹³² Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 50.

¹³³ AMANA, I. E. 2002. *Op. cit.* 52p. y ss.

2.5.2. Determinación de la jurisdicción

2.5.2.1. Estado normativo bajo el Sistema de Varsovia

El Convenio de Varsovia contemplaba una regla múltiple para determinación de la jurisdicción. El demandante podía elegir entre los siguientes territorios de Estados-parte¹³⁴:

1. domicilio ordinario de la aerolínea;
2. principal lugar de negocios de la aerolínea;
3. establecimiento donde el contrato fue celebrado; y
4. lugar de destino.

El Protocolo de Guatemala planificó añadir una quinta jurisdicción en los siguientes términos:

Con respecto al daño resultante de la muerte, lesiones y retraso del pasajero,

¹³⁴ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 28.1.

destrucción, pérdida, avería y retraso del equipaje, la acción podrá interponerse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 del presente artículo o, en el territorio de una alta parte contratante, ante el tribunal en cuya demarcación jurisdiccional el transportista tenga un establecimiento, si el pasajero tiene su domicilio o residencia permanente en el territorio de la misma alta parte contratante.¹³⁵

El objetivo era facilitar las demandas para los pasajeros que tuvieran domicilio en lugares apartados de los cuatro originalmente establecidos. Fue una propuesta de Estados Unidos de América para que sus ciudadanos y residentes pudieran acceder a sus tribunales, más generosos en las condenas que los del resto del globo¹³⁶. El sistema de responsabilidad estricta inquebrantable propuesto en dicho Convenio¹³⁷ no recogió los apoyos de los Estados y el protocolo nunca entró en vigencia.

¹³⁵ Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. XII.

¹³⁶ LUONGO, N. E. *Op. cit.*

¹³⁷ Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. IX.

En dicho Estado, y dada la multiplicidad de foros posibles, se dio aplicación a la doctrina del *forum non conveniens*¹³⁸. Si bien fue ocupada con recelo, son varios los factores que han sido descritos como de importancia¹³⁹. La combinación de múltiples jurisdicciones, unida a una redacción vaga, no fue feliz respecto del propósito de uniformidad perseguido por el convenio original.

El ingreso de Internet no ayudó a simplificar los problemas. Su arquitectura planteó nuevos desafíos, no necesariamente limitados al campo del Derecho Aeronáutico. El ingreso del billete electrónico en 1994 —de la mano de United Airlines¹⁴⁰— presionó las ramificaciones de la tercera jurisdic-

¹³⁸ Los demandantes pueden buscar conexiones que les permitan entablar sus causas ante foros más receptivos. Desde el Derecho Marítimo, los tribunales estadounidenses crearon la doctrina del *forum non conveniens* (foro no-convenido). En su virtud, un tribunal puede rechazar el conocimiento de una demanda por no-tener o no-tener-en-suficiencia factores de conexión que permitan un adecuado conocimiento. V. STARING, G. S. 2004. Forum Non Conveniens Between Aliens In Admiralty. The Long and Short of It. Benedict's Maritime Bulletin 2 (1): 45-49.

¹³⁹ MACINTYRE, J. D. 1994-1995. Where are you going? Destination, Jurisdiction, and the Warsaw Convention: Does passenger intent enter the analysis?. Journal of Air Law and Commerce 60 (2): 657-697. Cfr. GINSBERG, S. I. 1970. Forum Non Conveniens - Nonresident Parties - Special Circumstances. Journal of Air Law and Commerce 36 (4): 759-770. Cfr. MENDELSON, A. I., LIEUX, R. 2003. The Warsaw Convention article 28, the doctrine of Forum Non Conveniens, and the foreign plaintiff. Journal of Air Law and Commerce 68 (1): 75-113.

¹⁴⁰ INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. *S. a.* E-ticketing [en línea] <<https://www.iata.org/whatwedo/stb/Pages/e-ticketing.aspx>> [consulta: 12 marzo 2014].

ción, sobre todo para los operadores turísticos, ampliándola prácticamente a todo el mundo¹⁴¹, poniendo en desmedro a las aerolíneas. Ninguno de los instrumentos del Sistema de Varsovia pudo anticipar este hecho.

El arbitraje se encontraba prohibido, salvo para el transporte de bienes y siempre que el tribunal tenga asiento en alguno de los territorios establecidos por el sistema¹⁴².

Para el caso del transporte realizado por un transportista distinto al contratante, las reglas de jurisdicción se ampliaban levemente, dado que se facultaba al demandante para actuar contra el transportista contractual, separada- o conjuntamente con el de-hecho. Para el caso del primero, serían competentes los cuatro tribunales establecidos en el artículo 28 del Convenio de

¹⁴¹ HEINONEN, J. 1999-2000. The Warsaw Convention jurisdiction and the Internet. *Journal of Air Law and Commerce* 65 (3): 453-496. *Cfr.* RUEDA, A. 2002. The Warsaw Convention & electronic ticketing. *Journal of Air Law and Commerce* 67 (2): 401-464. *Cfr.* ABEYRATNE, R. 2005. Electronic Ticketing – current legal issues. *Journal of Air Law and Commerce* 70 (2): 141-170.

¹⁴² Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 12 octubre 1929. Art. 32.

Varsovia; para el segundo, solo los del primero y segundo¹⁴³. El arbitraje quedaba limitado al transporte de bienes, bajo la condición que la sede fuera alguna de las establecidas en dicho párrafo¹⁴⁴.

2.5.2.2. La nueva quinta jurisdicción en el Convenio de Montreal

La jurisdicción en el Convenio de Montreal es prácticamente igual a la descrita para los instrumentos del sistema de Varsovia¹⁴⁵. La diferencia radica en la inclusión de una quinta jurisdicción, consagrada bajo los siguientes términos¹⁴⁶:

Con respecto al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero, una acción podrá iniciarse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 de este artículo, o en el territorio de un Estado Parte en que el pasajero tiene su resi-

¹⁴³ Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. VIII.

¹⁴⁴ Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. IX.3

¹⁴⁵ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 33, 34 y 46.

¹⁴⁶ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 33.2 y 33.3.

dencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realiza sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otro transportista con el que tiene un acuerdo comercial.

Las modificaciones no son menores, respecto de lo que se planeó introducir en Guatemala:

1. Resta competencia sobre asuntos de destrucción, pérdida, avería y retraso del equipaje; y
2. Requiere una triple verificación de condiciones:
 - i. el pasajero debe tener su residencia principal y permanente;
 - ii. desde la cual el transportista explota servicios de transporte, sea en sus propias o ajenas aeronaves, por acuerdo;
 - iii. con tal que mantenga locales propios, arrendados o en uso por acuerdo con otro transportista comercial.

La intención de condicionar esta quinta jurisdicción fue la de evitar un uso

irresponsable del foro de conveniencia, sin evitar que las competencias quedasen radicadas para los ciudadanos y residentes de Estados Unidos, principal impulsor de la modificación¹⁴⁷.

Otros Estados desconformaban respecto de consagrar una nueva jurisdicción, incluyendo a la I.A.T.A.¹⁴⁸. El problema se genera para las pequeñas y medianas líneas aéreas dado el uso de códigos compartidos. Supongamos¹⁴⁹ un accidente para un residente permanente estadounidense quien vuela desde Nueva York a París en aerolínea estadounidense bajo su propio código; y desde París a Abiyán en una aerolínea marfileña. Los posibles casos pudieran darse de esta manera:

- a. Si el accidente ocurre en el segundo tramo, la aerolínea marfileña no está sujeta a la quinta jurisdicción en tribunales estadounidenses. La aerolínea marfileña no opera en Estados Unidos, sea directa- o indirectamente.

¹⁴⁷ LUONGO, N. E. *Op. cit.*

¹⁴⁸ PRADHAN, D. 2003. The fifth jurisdiction under the Montreal liability convention: wandering American or wandering everybody? *Journal of Air Law and Commerce* 68 (4): 717-730. *Cfr.* LUONGO, N. E. *Op. cit.*

¹⁴⁹ La hipótesis de trabajo es obra de la delegación estadounidense ante la novena sesión de la conferencia diplomática. *V.* AMANA, I. E. 2002. *Op. cit.* 65p y s.

- b. Pero si la aerolínea marfileña opera con código compartido con la aerolínea estadounidense, y tiene negocios en los Estados Unidos, entonces la segunda y tercera condición si se cumplen. La aerolínea marfileña tendría legitimidad pasiva en los Estados Unidos.

La correcta interpretación de los requisitos, en particular sobre la naturaleza de los acuerdos entre aerolíneas, queda sujeta al razonamiento judicial, ante la carencia de mayores especificaciones¹⁵⁰. Asimismo, la aplicación de la doctrina del *forum non conveniens* queda, nuevamente, supeditada a una incerteza respecto de si con estas condiciones, otro foro fuera más apropiado que el estadounidense.

Sin embargo, la adición de la quinta jurisdicción tiene sentido cuando se examina el Sistema de Varsovia en conjunto. Si se examinan las cuatro originales, todas son determinadas desde la aerolínea; ninguna desde el sujeto dañado. Su inclusión no deja de corregir un desbalance¹⁵¹.

¹⁵⁰ AMANA, I. E. 2002. *Op. cit.* 94p. y s.

¹⁵¹ AMANA, I. E. 2002. *Op. cit.* 63p.

2.5.2.3. *Internet y el ticket electrónico*

El Convenio de Montreal, respecto del fenómeno presente de los contratos por Internet, se hace cargo en parte. Tanto en el transporte de pasaje, equipaje y carga se mantiene la obligación de expedir un documento físico, con exigencias particulares, pero con la facultad de utilizar “otros medios”¹⁵². Sin embargo, los medios físicos gozan de predominancia incluyendo la petición del cliente de requerir estos en vez de los electrónicos¹⁵³.

Ello no obsta, ni ha obstado, a uno de los principales objetivos de la iniciativa de I.A.T.A. “Simplificando el negocio”, nacida en 2004, que introdujo como política gremial el ticket electrónico.

¹⁵² Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 3, 4 y 11.

¹⁵³ RUEDA, A. *Op. cit.*

2.5.2.4. *Forum non conveniens*

El diseño del Convenio de Montreal, si bien disuasivo del “foro de conveniencia”, no es una medida para terminarlo. El camino de la consagración de la quinta jurisdicción escoge la competencia como medio de solución. El reconocimiento de los contratos por Internet tiene un efecto foral multiplicador, ya que ahora no solo entran en la ecuación las aerolíneas y las agencias de viaje, sino además los sitios web de venta de pasajes.

Restando aun jurisprudencia para clarificar los nuevos rumbos de la doctrina bajo la nueva normativa, no se puede apreciar *a priori* una pacificación del tema¹⁵⁴.

2.5.3. *Reconocimiento y ejecución de las Sentencias Extranjeras*

Ninguno de los nueve instrumentos del Sistema de Varsovia contempla

¹⁵⁴ V. MENDELSON, A. I., LIEUX, R. *Op. cit.* Cfr. HEINONEN, J. *Op. cit.*

norma alguna sobre el reconocimiento o la ejecución de sentencias extranjeras. Así, el tópico queda sujeto a las normas generales del Derecho Internacional Privado.

Sin embargo, los protocolos de Guatemala¹⁵⁵ y Montreal-4¹⁵⁶ consagran el derecho a repetir. El Convenio de Montreal¹⁵⁷ consagra de igual manera.

Respecto de transportes efectuados por un tercero distinto al contratante, disposiciones en el Convenio Complementario de Guadalajara¹⁵⁸ y el Convenio de Montreal¹⁵⁹ dan pie a una interpretación similar.

¹⁵⁵ Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 8 marzo 1971. Art. XIII.

¹⁵⁶ Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, 25 septiembre 1975. Art. XI.

¹⁵⁷ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art. 37.

¹⁵⁸ Convenio Complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional efectuado por una Persona Diferente al Transportista Contractual, 18 septiembre 1961. Art. X.

¹⁵⁹ Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, 28 mayo 1999. Art.48.

Valga lo dicho para mencionar que ante un mismo incumplimiento, pueden iniciarse múltiples causas en múltiples jurisdicciones.

CAPÍTULO 3

CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO

Y SU PROTOCOLO AERONÁUTICO DE 2001

3.1. Presentación

El presente capítulo analizará el “Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico”, el cual accede al “Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil”, ambos hechos en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001. Dichos instrumentos regulan los derechos que se pueden ejercer sobre bienes aeronáuticos: aviones y helicópteros, así como algunos componentes independientes. Dada la movilidad internacional que experimentan y su valor económico, los instrumentos también regulan las garantías que se pueden constituir y su ejecución.

El análisis incluye tanto a Convenio y Protocolo Aeronáutico, trabajados con el texto refundido preparado por la conferencia diplomática, sin perjuicio de haberse consultado, y citado cuando corresponda, los instrumentos por separado. Dicho texto reenumera el articulado.

Cabe mencionar que los instrumentos bajo estudio prevalecen expresamente sobre los siguientes¹⁶⁰:

1. “Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Embargo Preventivo de Aeronaves” (hecho en Roma, el 29 de mayo de 1933);
2. “Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de derechos sobre Aeronaves” (hecho en Ginebra, el 19 de junio de 1948);
3. “Convención de UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional” (hecho en Ottawa, el 28 de mayo de 1988); y
4. “Convención de las Naciones Unidas sobre la Cesión de Créditos en el Comercio Internacional” (hecho en Nueva York, el 12 de diciembre de 2001).

¹⁶⁰ Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, 16 noviembre 2001. Art. 45 bis y s. *Cfr.* Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. XXIII y ss.

Los números 3 y 4 no serán analizados, dado que su principal objeto regulatorio es el comercio y la industria financiera internacional.

No se incluye dentro del presente análisis los protocolos sobre “Elementos de Material Rodante Ferroviario” (Luxemburgo, 2007) ni “Bienes de Equipo Espacial” (Berlín, 2012), los cuales regulan materias ajenas al Derecho Aeronáutico.

Se atenderá: (i) una breve presentación de la temática a regular, incluyendo el estado normativo anterior a los instrumentos de estudio, (ii) los objetivos y diseño de estos; (iii) sus elementos de Orden Público Aeronáutico; y (iv) la interacción que se suscita entre los planos normativos nacional e internacional, en tanto (a) delegación o retención regulatoria, (b) determinación de la jurisdicción, y (c) reconocimiento y ejecución de sentencias extranjeras.

3.2. Problemática a regular y estado normativo anterior

Desde temprano la aeronáutica internacional se enfrentó al alto costo de la técnica y tecnología involucrada, unido al jurídico de la movilidad internacional de los bienes involucrados. La globalidad de la industria, el incremento de la tecnología ocupada y la especialización requerida no han hecho más que acrecentar estas cuestiones.

De allí la importancia en la configuración de garantías que se puedan establecer sobre los bienes ocupados, al requerir de un delicado balance: el aseguramiento de pago al acreedor, la efectividad de la garantía en un Estado diverso a donde fue constituida, el no-entorpecimiento injustificado de la actividad aeronáutica —cuyos retrasos generan cuantiosas medidas paliativas e indemnizaciones—, la necesidad o no de activación judicial o administrativa, y la utilización más o menos extendida de un espacio aeroportuario —siempre escaso—.

De allí que en la evolución de la regulación se hayan ocupado diversas fórmulas. No tan solo mediadas por los avances jurídicos, sino por los cambios experimentados en materia de financiamiento y, en no menor medida, la utilización de herramientas informáticas.

El primer instrumento que se ocupó de la problemática fue el Convenio de Roma de 1933. Su objetivo era acotado: prevenir la interferencia inadecuada en la actividad aeronáutica por embargos precautorios que cedan en beneficio de personas privadas. Ello se lograba estableciendo categorías de aeronaves obligatoriamente exceptuadas¹⁶¹:

1. de propiedad estatal exclusiva, incluyendo servicios postales, pero excluyendo comerciales;
2. en servicio de una línea regular de transporte público, junto con la aeronave de reserva indispensable; y
3. cualesquiera otra destinada al transporte de personas o bienes por recompensa, cuando esté lista para iniciar dicho transporte. Se exceptúa cuando la deuda impaga está relacionada de manera directa con el

¹⁶¹ Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al Embargo Precautorio de Aeronaves, 29 mayo 1933. Art. 3.

transporte a iniciar.

En adición, se facultaba a los Estados para pactar bilateralmente categorías adicionales¹⁶².

A continuación, el Convenio de Chicago de 1944 prohíbe el embargo o detención de la aeronave por razón de infracción de derechos de patentes, lo cual se hace extensible a piezas y equipo de repuesto para la aeronave, y su derecho, únicamente, a instalarlos en la reparación. Esta prohibición solo se hace exigible cuando los Estados (i) sean parte del Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, y (ii) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados-parte del Convenio de Chicago¹⁶³.

Con posterioridad, el Convenio de Ginebra de 1948 persiguió el reconocimiento internacional de ciertos derechos registrables en el plano nacional:

¹⁶² Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al Embargo Precautorio de Aeronaves, 29 mayo 1933. Art. 8.

¹⁶³ Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, 7 diciembre 1944. Art. 27.

1. propiedad;
2. adquisición por compra, junto a su posesión;
3. tenencia bajo arriendos por plazos inferiores a 6 meses; y
4. *mortgages*, hipotecas¹⁶⁴, y otros derechos similares creados como medios de seguridad para el pago de obligaciones¹⁶⁵.

Además, se regula la venta forzada para el pago de obligaciones, con purga de garantías¹⁶⁶.

Respecto de los bienes regulados, el Convenio de Roma no hace definición sobre lo que habrá de entenderse por “aeronave”. Al contrario, Ginebra incluye en el concepto a la célula misma, motores, hélices, aparatos de radio y otros artículos para ser usados en ella, aun cuando hayan sido temporalmente removidos¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Inapropiadamente, se hacen sinónimos a la *mortgage* (*Common Law*) con la hipoteca (*Ius Civile*). Mientras en la segunda no hay transferencia de título sobre el bien, en la primera si los hay.

¹⁶⁵ Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, 19 junio 1948. Art. I.

¹⁶⁶ Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, 19 junio 1948. Art. VI y ss.

¹⁶⁷ Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, 19 junio 1948. Art. XVI.

Los convenios de Roma-1933 y Ginebra-1948 comparten su ámbito de regulación territorial: tendrán aplicación en el territorio de un Estado parte, respecto de todas las aeronaves registradas en otro¹⁶⁸, excluyendo las situaciones de tráfico jurídico interno.

Un punto relevante de Ginebra es que no elige un sistema jurídico, sino que descansa en el de los Estados o sus unidades constituyentes. Si bien flexible, provoca problemas de informalidad internacional al no elegirse los marcos básicos de regulación a los que acreedores y deudores deberán atenerse. Sin embargo, facilita la transferencia de aeronaves entre distintos registros nacionales¹⁶⁹, cumpliendo con su principal objetivo: fomentar la inversión financiera¹⁷⁰.

El Convenio de Ginebra no hace referencia al de Roma; solamente se

¹⁶⁸ Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al Embargo Precautorio de Aeronaves, 29 mayo 1933. Art. 9. *Cfr.* Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, 19 junio 1948. Art. XI.1.

¹⁶⁹ VON PLANTA, N. 2009. *The Aircraft Protocol to the Cape Town Convention on Aircraft Financing: A Civil Lawyer's Perspective*. Tesis de Magister en Derecho. Montreal, Universidad McGill, Facultad de Derecho, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial. 34p.

¹⁷⁰ MATEESCO MATTE, N. *Op. cit.*, 553p.

vinculan expresamente a través de los instrumentos de Ciudad del Cabo¹⁷¹. En todo caso, una aplicación conjunta de Roma y Ginebra no debería provocar problemas: Roma regula inmunidades y Ginebra, derechos y procedimientos. Los convenios se complementan en las actitudes negativas y positivas que deben adoptarse, tanto por los Estados como los particulares.

3.3. Presentación del Convenio y Protocolo de Ciudad del Cabo

Sin embargo, la necesidad de establecer un régimen común que pudiera gobernar las transacciones trans-fronterizas en bienes móviles de alto valor (*v. gr.*: naves, aeronaves, motores, ferrocarriles, bienes espaciales, plataformas petroleras) se volvía una creciente necesidad para la década de 1981. La multiplicidad de tratados inexistentes no tan solo en el Derecho Aeronáutico, sino Marítimo o Ferroviario, o la nula regulación en Espacial, era incompatible con la concordancia de actores financieristas internacionales.

¹⁷¹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 60 y s.

Después de múltiples negociaciones, se llegó a la idea que el método más efectivo era la creación un convenio general con protocolos adaptativos a cada mercado a regular¹⁷².

El objetivo general del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 es implementar un régimen jurídico eficiente para el financiamiento de equipos móviles¹⁷³, regulando las tres principales operaciones en estos mercados:

1. mutuo asegurado con garantía sobre el objeto;
2. venta¹⁷⁴ con reserva de dominio hasta el pago total del precio; y
3. arrendamiento, financiero u operativo, que puede o no incluir la opción de compra¹⁷⁵.

Cabe precisar que se aplica a las ventas presentes y futuras, personales e

¹⁷² CLARK, L. S. 2004. The 2001 Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and Aircraft Equipment Protocol: Internationalizing Asset-Based Financing Principles for the Acquisition of Aircraft and Engines. *Journal of Air Law and Commerce* 69 (3): 3-19. *Cfr.* VON PLANTA, N. *Op. cit.* 43p.

¹⁷³ VON PLANTA, N. *Op. cit.* 42p.

¹⁷⁴ Para los Estados de lengua española y portuguesa, “compraventa” y “*compra-e-venda*” emula la terminología “*emptio venditio*” latina. En francés se ocupa solamente “*vente*”. En el *Common Law*, un “*buy-sell agreement*” conduce a un contrato distinto que se da en la copropiedad (uno de los titulares sale de la relación, obligando a vender su cuota a los otros, los que están obligados a comprar). Los textos en español, portugués, francés e inglés ocupan solamente “venta”.

¹⁷⁵ VON PLANTA, N. *Loc. cit.*

interpósitas¹⁷⁶.

La eficiencia se obtendría al aumentar la seguridad de los acreedores mediante¹⁷⁷: (i) la creación de garantías internacionales, reconocidas en todos los Estados contratantes; (ii) la consagración internacional de un rango básico de medidas ante el incumplimiento e insolvencia del deudor, capaces de proveer asistencia cautelar; y (iii) el establecimiento de un registro internacional electrónico de garantías internacionales, capaz de dar noticia a terceros y asegurar preferencias de pago ante acreedores registrados, no-registrados y el administrador del insolvente.

Así se intenta abordar la incertidumbre en el reconocimiento de derechos, procedimientos de ejecución, prioridad de créditos e insolvencia del deudor. Ello conlleva a la rebaja de costos y posibilita a los actores de menor poder adquisitivo a equipamiento moderno, fomentando el crecimiento

¹⁷⁶ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 6 y s.

¹⁷⁷ VON PLANTA, N. *Op. cit.* 43p.

y modernización de las respectivas industrias reguladas¹⁷⁸.

El ámbito de aplicación territorial se diseñó amplio, y opera en tanto el deudor se encuentra en un Estado-parte al celebrar el contrato que crea o prevé la garantía internacional, bajo alguna de las siguientes situaciones de localización estatal¹⁷⁹:

1. bajo cuyo Derecho¹⁸⁰ se constituyó o formó la persona jurídica;
2. en el cual se tenga la sede social o estatutaria;
3. administración central; o
4. establecimiento.

La localización del acreedor no es relevante¹⁸¹.

¹⁷⁸ GOODE, R. 2003. International Interests in Mobile Equipment: A Transnational Juridical Concept. *Bond Law Review* 15 (2): 9-19.

¹⁷⁹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 4.

¹⁸⁰ La traducción al español escrituró “ley”. Al contrastarla con la inglesa, portuguesa y francesa se buscaba el vocablo “Derecho”. Dado que en los países de lengua española “ley” no es lo mismo que “Ley”, “derecho” o “Derecho”, se ocupará esta última que desea significar ordenamiento jurídico.

¹⁸¹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 3 y s.

Respecto de las transacciones internas (los intereses de todas las partes y el objeto aeronáutico se encuentran en el mismo lugar donde se celebra el contrato y registra nacionalmente la garantía¹⁸²), los Estados pueden declararlas fuera de la regulación de los instrumentos¹⁸³. Sin embargo, las normas relativas a (i) notificaciones a acreedores garantizados en caso de venta, (ii) transferencias de consuno por los acreedores garantizados respecto del objeto garantizado, (iii) habilitación de aviso de las garantías nacionales ante el Registro Internacional, (iv) modalidades de inscripción, (v) rango de las garantías inscritas, y (vi) todas aquellas las relativas a garantías inscritas, no pueden ser excluidas. De allí que se recomiende inscribir la garantía en el registro nacional, para que este notifique al internacional, y así protegerla contra acreedores concurrentes¹⁸⁴.

¹⁸² Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 1 letra (aa).

¹⁸³ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 66.

¹⁸⁴ AVIATION WORKING GROUP. 2012. Practitioners' Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol. *S. d.* 95p.

Tanto Convenio como Protocolo Aeronáutico no admiten reservas¹⁸⁵.

En cambio, se establece un sistema de declaraciones clasificables en:

1. obligatorias;
2. optativas, tanto de actitud positiva como negativa;
3. de vinculación;
4. de no-vinculación; y
5. específicas.

Este diseño reduce la informalidad del sistema de reservas, al tiempo que favorece la adhesión al sistema. La denuncia se consagra con cláusula de supervivencia¹⁸⁶.

En pos de la uniformidad, el Convenio hace suyo el sistema del *common law* con exclusión del *ius civile*. La preferencia del *security interest* (garantía de seguridad) con exclusión del *iura in re* (derecho en la cosa; derecho

¹⁸⁵ Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, 16 noviembre 2001. Art. 56. *Cfr.* Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. XXXII.

¹⁸⁶ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 23

real)¹⁸⁷ pudiera ser criticable desde el pluralismo jurídico. Sin embargo, la existencia de Estados que no contemplan el instituto del derecho real —en especial, respecto de la taxativa legal— hace preferible un sistema que no los consagre. Cabe notar que el instituto del *security interest* posee una notable flexibilidad por sobre el *iura in re*¹⁸⁸, el cual constituye uno de los objetivos del tratado: solidez del marco regulatorio sin caer en la rigidez.

Se regulan con detalle los derechos y deberes de las partes contractuales, medidas ante incumplimiento e insolvencia, efectos contra terceros y actos en los que estos pueden participar. Las figuras de la Autoridad Supervisora y el Registro se encuentran a un nivel regulatorio similar. Sin embargo, la forma de los actos jurídicos está regulada de manera escueta. Asimismo, los derechos del Estado son mencionados de manera general.

En otro punto, se faculta a las organizaciones regionales de integración económica hacerse parte, dentro de las facultades que la rigen y haciendo

¹⁸⁷ VON PLANTA, N. *Op. cit.* 13p. y ss.

¹⁸⁸ VON PLANTA, N. *Op. cit.* 26p.

una declaración de ellas al depositario¹⁸⁹.

3.4. Elementos de Orden Público Aeronáutico

3.4.1. Jerarquía del ordenamiento aeronáutico

En el preámbulo del Protocolo Aeronáutico de Ciudad del Cabo, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 es reafirmado como la cima jurídica del ordenamiento aeronáutico internacional, tanto en principios como en objetivos¹⁹⁰.

En otro punto, bajo ciertas condiciones se puede cancelar la matrícula y

¹⁸⁹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 64.

¹⁹⁰ Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Preámbulo.

exportar una aeronave¹⁹¹. Nada impide que una aeronave se dirija por sus propios medios al territorio de otro Estado. En este caso, deberá cumplir con las normativas legales de ambos Estados, y con las normativas de la O.A.C.I.¹⁹².

3.4.2. Distinción civil – estatal y derecho de propiedad privada

Los instrumentos de Ciudad del Cabo justifican su existencia en tanto provean de medios para que los sujetos de derecho privado puedan adquirir bienes aeronáuticos bajo propiedad. Los Estados fueron “conscientes de la necesidad de adquirir y usar equipo aeronáutico de gran valor o particular importancia económica (...)”¹⁹³. En esto se incluyen las células de aere-

¹⁹¹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 15 y 25.

¹⁹² Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 23 opción A.

¹⁹³ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Preámbulo.

ve, motores de aeronaves y helicópteros¹⁹⁴. Si bien el contrato de venta está regulado de manera escueta¹⁹⁵, debe tenerse presente la definición del texto: “designa una transferencia de la propiedad de un objeto aeronáutico en virtud de un contrato de venta”¹⁹⁶.

El Convenio no hace referencia a la propiedad de sujetos “privados” en oposición a la de “públicos”. Sin embargo, las medidas de seguridad para el acreedor contemplan la posibilidad de la ejecución de los bienes bajo garantía. Hasta que el Derecho Internacional Público no uniforme su parecer respecto del embargo y ejecución de bienes estatales en un foro distinto al del titular de ellos, solamente se puede establecer que consagra la ejecución privada. Será carga de los vendedores, garantidos y Estados el hacer aplicar contra estos últimos las provisiones de los instrumentos. La carencia de expresiones de inmunidad respecto de aeronaves estatales es un punto que

¹⁹⁴ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 1 letras (d), (f), (c), y (v); y 3.

¹⁹⁵ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 11.

¹⁹⁶ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 1, letra (vv). Subrayado del memorista.

contribuye a esta discusión.

3.4.3. Pacta sunt servanda y Responsabilidad

Los instrumentos de Ciudad del Cabo consagran el financiamiento internacional, el cual ha estado lejos de una aproximación regulatoria global codificada. Salvo por la Convención de UNIDROIT sobre Arrendamiento Financiero Internacional de 1988 y los instrumentos que son objeto de estudio en este capítulo, el Derecho Financiero Internacional se configura principalmente desde el *soft law*, sin perjuicio de la “cooperación transfronteriza reforzada por mecanismos de reputación, mercado e institucionales”¹⁹⁷.

Así, representa mayor trascendencia lo planteado en el preámbulo del Convenio de Ciudad del Cabo cuando sostiene que los Estados Parte son conscientes “(...) de facilitar la financiación de la adquisición y el uso de equipo [móvil] de forma eficiente”, reconociendo “(...) las ventajas de la

¹⁹⁷ BRUMMER, C. 2009. How International Financial Law Works (and How it Doesn't). The Georgetown Law Journal 99 (2): 257-327. Traducción del memorista.

financiación garantizada por activos (...)", las cuales "(...) deben reflejar los principios que fundamentan la financiación garantizada por activos y el arrendamiento (...)"¹⁹⁸. Este es uno de los grandes aportes del Convenio de Ciudad del Cabo y sus posteriores protocolos: crear regulación —si bien escasa para el espectro que abarca— sobre financiamiento internacional, reconociendo su existencia y función.

3.4.4. Cooperación internacional

Los instrumentos sostienen que las garantías deben ser "(...) reconocidas y protegidas universalmente"¹⁹⁹, abarcando más allá de las disposiciones relativas al incumplimiento de las obligaciones²⁰⁰. Incluye la interpretación acorde a los fines internacionales y su necesidad de aplicación uniforme y

¹⁹⁸ Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, 16 noviembre 2001. Preámbulo.

¹⁹⁹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Preámbulo.

²⁰⁰ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 12 y ss. *Cfr.* Art. 70.

previsible²⁰¹; el respeto a la autonomía e inmunidad de la Autoridad Supervisora y el Registro, y la inviolabilidad de los registros y bases de datos²⁰²; y el respeto a las normas de prelación de pagos, sea cualquiera el foro actual de conocimiento²⁰³.

3.5. Interacción de planos normativos

3.5.1. Delegaciones al Derecho interno

Los instrumentos están diseñados para sustraer la mayor cantidad de regulaciones desde el ámbito estatal. Los capítulos “Medidas ante el incum-

²⁰¹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 5 y ss.

²⁰² Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 40.

²⁰³ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 42.

plimiento de las obligaciones” (III), “Sistema de inscripción internacional” (IV), “Modalidades de inscripción” (V), “Efectos contra terceros de las garantías internacionales” (VIII) y “Cesión de derechos accesorios y garantías internacionales; derechos de subrogación” (IX) regulan pormenorizadamente las operaciones realizables por particulares, y el rol que compete al Estado en tanto autoridad, reglamentando plazos, acciones esgrimibles y valor probatorio de distintos documentos.

Lo expresado viene precedido por la elección interpretativa que se manifiesta en el artículo 5 “Interpretación y ley aplicable”²⁰⁴:

- “1. En la interpretación del presente Convenio se tendrán en cuenta sus fines, tal como se enuncian en el preámbulo, su carácter internacional y la necesidad de promover su aplicación uniforme y previsible.
2. Las cuestiones relativas a las materias regidas por el presente Convenio y que no estén expresamente resueltas en el mismo se resolverán de conformidad con los principios generales en los que se funda o, a falta de tales principios, de conformidad con la ley aplicable.

²⁰⁴ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 5.

3. Las referencias a la ley aplicable son referencias a las normas de derecho interno de la ley aplicable en virtud de las normas de derecho internacional privado del Estado del tribunal²⁰⁵ que conoce el caso.
4. Cuando un Estado abarca varias unidades territoriales, cada una de las cuales tiene sus propias normas jurídicas con respecto al asunto que debe decidirse, y cuando no hay indicación de la unidad territorial pertinente, la ley de ese Estado decide cuál es la unidad territorial cuyas normas regirán. A falta de esas normas, se aplicará la ley de la unidad territorial con la cual el caso tenga un nexo más estrecho.”

La redacción establece una prelación de fuentes interpretativas, la cual posterga al Derecho nacional: (1º) texto de los instrumentos, (2º) principios generales imbuidos, y (3º) Derecho nacional. Cualquiera sea el nivel al que se haya debido recurrir, la interpretación debe fluir desde lo internacional (fines del convenio, carácter internacional, aplicación uniforme y previsible).

No obstante lo comentado, se consagran ciertas delegaciones a los Dere-

²⁰⁵ Para los efectos de los instrumentos, el vocablo “tribunal” designa una “jurisdicción judicial, administrativa o arbitral establecida por un Estado Contratante”. V. Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aero-náutico, 16 noviembre 2001. Art. 1 letra (p).

cho nacionales:

1. se establecen tres tipos de contratos constituyentes de garantías internacionales, entre sí excluyentes. Es la normativa del Derecho nacional aplicable la que determina su especie²⁰⁶.
2. solamente en los contratos (i) constitutivos de garantía, (ii) con reserva de dominio, (iii) arrendamiento, (iv) de garantía o (v) de subordinación de rango accesorio, las partes podrán elegir el Derecho aplicable a su relación contractual. Sin embargo, está sujeto a una declaración opcional positiva del Estado parte²⁰⁷.
3. el acreedor está investido con medidas ordinarias y especiales ante el incumplimiento del acreedor. Sin embargo, se autoriza que las partes establezcan otras, sean de su propia creación o establecidas en el Derecho nacional aplicable; con la salvedad que las primeras sean compatibles con el ordenamiento nacional aplicable²⁰⁸.

²⁰⁶ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 2.3.

²⁰⁷ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 9.

²⁰⁸ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 12, 15 y 16.

4. mientras el deudor esté cumplido en su obligación, y salvo que no haya pacto en contrario, tiene derecho al uso y posesión del objeto aeronáutico. Ello no afecta la responsabilidad del acreedor, la cual se rige por las normas del Derecho nacional aplicable²⁰⁹.
5. en uno de los escenarios de insolvencia, se entrega el objeto aeronáutico al acreedor.
 - (i) En el intertanto de solicitud a entrega, el acreedor puede solicitar medidas provisionales conservativas del objeto, de acuerdo con el Derecho nacional aplicable.
 - (ii) Se consagra a favor del acreedor la potestad que el administrador de insolvencia no modifique ninguna obligación del deudor en virtud del contrato suscrito. Ello no afectará las facultades que tuviera el administrador de insolvencia de acuerdo al Derecho nacional aplicable²¹⁰.
6. en otro escenario de insolvencia, se puede requerir de pago al deudor y de nueva promesa de cumplir todas sus obligaciones, concediéndolo-

²⁰⁹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 18.

²¹⁰ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 23 opción A.

se al acreedor la posibilidad de tomar posesión del objeto conforme al Derecho nacional aplicable. El deudor podrá requerir al tribunal, contra el acreedor, la adopción de una medida adicional conservatoria o una garantía adicional²¹¹.

7. al regular los efectos contra terceros, los instrumentos no afectan los derechos que una persona tenga sobre un objeto no-aeronáutico (conforme al texto de los instrumentos), antes o después de la instalación en un objeto de aquellos, siempre que se esté de acuerdo con el Derecho aplicable²¹².
8. los Estados podrán comunicar al Depositario una lista de derechos, garantías, y categorías de estas últimas, que tienen rango equivalente o superior al de una garantía internacional, de acuerdo al Derecho aplicable²¹³.

²¹¹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 23 opción B.

²¹² Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 42.8.

²¹³ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 52 y s.

Vale mencionar otras delegaciones son relevantes:

1. de los requisitos de existencia y validez de los actos jurídicos, solo algunos están regulados, y de manera escueta, en el capítulo II “Constitución de garantías internacionales; contratos de venta”²¹⁴. Por ende, los restantes, y aun los existentes de manera pormenorizada, son de regulación del Derecho nacional aplicable en virtud del principio *Lex loci contractus*.
2. los Estados podrán designar puntos nacionales de acceso al Registro Internacional de garantías, haciendo de este solo de entrada indirecta para su inscripción. Los instrumentos autorizan a los Estados a imponer determinados requisitos a satisfacer por los interesados²¹⁵.

²¹⁴ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 10 y s.

²¹⁵ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 29 y s. Esta disposición no es empecible a los motores de aeronave.

3.5.2. Determinación de la jurisdicción

3.5.2.1. Generalidades

Como se había mencionado *supra*, el vocablo “tribunal” tiene un significado amplio, pudiendo representar autoridad judicial, administrativa o arbitral establecida por un Estado contratante²¹⁶. En este acápite solo nos referiremos a la primera acepción.

Los instrumentos son amplios para determinar las posibles jurisdicciones:

1. lugar de celebración del acto;
2. aquella elegida por las partes;
3. lugar donde está ubicado el objeto aeronáutico;
4. Estado de registro de la matrícula;

²¹⁶ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 1 letra (p).

5. domicilio del deudor; y
6. domicilio de la administración central del registrador.

Salvo la número 6, las anteriores tienen ámbitos especiales de aplicación, si bien muchas veces pueden solaparse en la práctica. Esto dice relación con la amplitud que se intenta dar a la aplicación del Convenio. Los Estados pueden determinar uno o más tribunales para conocer de los asuntos relativos a los instrumentos²¹⁷.

La jurisdicción en casos de insolvencia no se ve afectada por las normas a analizar, quedando sometida a las normas generales del Derecho Internacional Privado²¹⁸.

²¹⁷ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 58.

²¹⁸ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 58.

3.5.2.2. *Jurisdicción elegida por las partes*

Las partes de un contrato regulado por el Convenio pueden sortear los posibles inconvenientes de reenvíos, y eventualmente de la aplicación del *forum non conveniens*, designando a los tribunales de un Estado en particular como los competentes para resolver un determinado conflicto, con tal que sea parte del Convenio²¹⁹. También puede designarse un tribunal arbitral²²⁰.

El acuerdo debe figurar por escrito, o de conformidad con los requisitos de forma del Derecho del tribunal elegido²²¹. Nada obsta para que sea en un acto posterior al contrato mismo, aunque si se diera el caso que las formas requeridas por ambos actos fueran distintas e incompatibles en un mismo

²¹⁹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 54.1.

²²⁰ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 55.3.

²²¹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 54.2.

instrumento —el contrato debe siempre figurar por escrito²²²— deba realizarse esta por separado.

3.5.2.3. *Jurisdicción en medidas provisionales precautorias*

La disposición se altera un tanto cuando se refiere a la jurisdicción de las medidas provisionales precautorias del artículo 20, planteando dos escenarios distintos.

En el primero, se puede solicitar la (i) conservación del objeto aeronáutico y su valor, (ii) su posesión, control o custodia, (iii) inmovilización, u (iv) otras medidas que recaigan sobre el objeto. En este, podrán conocer del asunto los tribunales (a) elegidos por las partes, (b) donde esté ubicado el

²²² Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 10 y s.

objeto, o (c) del Estado donde se encuentre matriculado²²³.

El segundo plantea una solicitud de (i) arrendamiento del objeto, la gestión del mismo o de los ingresos que produzca, (ii) la venta y aplicación del producto de la misma a la deuda, o (iii) una medida provisional que no recaiga sobre el objeto aeronáutico. En este, solo podrán conocer los tribunales (a) elegidos por las partes, o (b) los del Estado donde esté situado el deudor (recordemos la amplia provisión del artículo 4) cuando la orden que se intenta ejecutar sea aplicable en el territorio de dicho Estado²²⁴.

El artículo finalmente señala que no es obstáculo para la competencia de los antedichos tribunales que la decisión final deba ser resuelta por otra jurisdicción²²⁵. En resumen, descarta el principio de radicación a escala in-

²²³ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 55.1, 20.1 letras (a), (b) y c), y 20.8.

²²⁴ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 55.2, 20.1 letras (d) y (e), y 20.8.

²²⁵ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 55.3.

ternacional.

3.5.2.4. *Renuncias a la inmunidad de jurisdicción*

Las inmunidades de jurisdicción que pactaron o les empezcan a las partes pueden renunciarse, siempre que sea por escrito y con especificación del objeto aeronáutico *sub lite*²²⁶.

Esto dice relación para con (i) la jurisdicción pactada, (ii) en medidas provisionales, y (iii) medidas de ejecución²²⁷.

²²⁶ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 57.1.

²²⁷ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 56.1.

3.5.2.5. *Jurisdicción en causas contra el Registrador*

En las causas contra el Registrador (i) por indemnizaciones o (ii) que tengan por fin dictar órdenes contra este solo podrá haber un tribunal competente: los del territorio del Estado donde está localizado el Registrador²²⁸²²⁹. Fuera de los casos señalados, otros tribunales no están autorizados para expedir órdenes contra el Registrador²³⁰, reafirmando su inmunidad²³¹, la cual podrá ser levantada por la Autoridad Supervisora.

Es el caso cuando un acreedor no responde, haya cesado de existir o es

²²⁸ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 56.2.

²²⁹ Al momento de escribirse estas líneas, el Registrador Internacional es Aviareto, una empresa conjunta entre SITA (una empresa con asientos corporativos en Suiza, Países Bajos y Bélgica) y el Gobierno de Irlanda. Aviareto tiene su sede en Dublín. V.: AVIARETO. [Portal principal]. [en línea] <<http://www.aviareto.aero/>> [consulta: 13 enero 2014] Cfr. SITA. 2013. About us. [en línea] <<http://www.sita.aero/about-sita>> [consulta: 13 enero 2014]

²³⁰ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 56.4.

²³¹ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 40.

inubicable, y se requiere cancelar o modificar la inscripción practicada²³². Sin embargo, si la orden ha sido expedida conociendo de una garantía nacional o internacional, por el tribunal competente acorde a las normas expuestas con anterioridad, este podrá encargar al tribunal del Estado del Registrador que tome las medidas para hacerla efectiva²³³.

3.5.3. Reconocimiento y ejecución de las Sentencias Extranjeras

Como se mencionó *supra*, una de las cuestiones reconocidas en los instrumentos es la necesidad de establecer un marco jurídico para las garantías internacionales²³⁴, importando el reconocimiento y cumplimiento más allá de los límites de un Estado.

²³² Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 56.2.

²³³ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 56.3.

²³⁴ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Preámbulo.

La posibilidad que los instrumentos otorgan a los Estados que sea su Derecho interno el que determine si las cuestiones son resueltas por jurisdicción administrativa, arbitral o judicial pudiera ser problema. Por regla general, los Estados reservan las materias más sensibles para conocimiento exclusivo judicial. En un aspecto más basal, un Estado puede no aceptar que algunos derechos del acreedor no puedan ser ejercidos sin autorización de tipo alguno. A este respecto, el Convenio señala:

Un Estado contratante declarará en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación del Protocolo, o en el de la adhesión al mismo, si todo recurso de que disponga el acreedor de conformidad con cualquiera de las disposiciones del presente Convenio, y cuyo ejercicio no esté subordinado en virtud de dichas disposiciones a una petición al tribunal, podrá ejercerse únicamente con la autorización del tribunal²³⁵.

La ausencia de normas que expresamente aboquen el tema en discusión no debería ser un inconveniente. El Derecho Internacional Privado, como

²³⁵ Texto refundido del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, 16 noviembre 2001. Art. 70.2.

sistema regulatorio general, es capaz de solventar los problemas que pudieran ocasionarse. Si bien la aplicación de cláusulas de orden público pudiera dificultar lo anterior, una decisión en ese sentido pudiera generar responsabilidad internacional del Estado al no cumplir lo pactado: respetar un sistema basado en el cumplimiento recíproco de órdenes y derechos emitidos desde otras jurisdicciones.

CAPÍTULO 4

CONVENIOS DE MONTREAL DE 2009

4.1. Presentación del capítulo

El presente capítulo analizará los convenios sobre “Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves” (conocido como “Riesgos Generales”) e “Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves” (conocido como “Interferencia Ilícita). Ambos fueron hechos en Montreal el 2 de mayo de 2009. Dichos instrumentos regulan los derechos que amparan a los terceros que, estando en la superficie, han sufrido daños por objetos aeronáuticos, o partes de ellos, que precipitan desde las alturas.

Al igual que en el capítulo 2, los Convenios de Montreal de 2009 deben muchas de sus disposiciones a la historia normativa anterior. Atendido esto, se realizarán las correspondientes menciones, tanto en texto como en cita.

Cabe mencionar que los instrumentos bajo estudio prevalecen expresamente sobre los siguientes²³⁶:

1. “Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras” (hecho en Roma, el 7 de octubre de 1952); y el
2. “Protocolo que modifica el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma el 7 de octubre de 1952” (hecho en Montreal, el 23 de septiembre de 1978).

El número 1 prevaleció tácitamente sobre los siguientes:

- A. “Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño

²³⁶ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 25. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 44.

causado por Aeronaves a Terceros en Superficie” (hecho en Roma el 29 de mayo de 1933) —en la misma conferencia del “Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Embargo Preventivo de Aeronaves” que se viera en el capítulo 3—; y el

- B. “Protocolo Complementario al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, concluido en Roma el 29 de Mayo de 1933” (hecho en Bruselas el 3 septiembre 1938).

Se atenderá: (i) una breve presentación de la temática a regular, incluyendo el estado normativo anterior a los instrumentos de estudio, (ii) los objetivos y diseño de estos; (iii) sus elementos de Orden Público Aeronáutico; y (iv) la interacción que se suscita entre los planos normativos nacional e internacional, en tanto (a) delegación o retención regulatoria, (b) determinación de la jurisdicción, y (c) reconocimiento y ejecución de sentencias extranjeras.

4.2. Problemática a regular y estado normativo anterior

Sustentar un objeto en el aire es un fenómeno que contradice la fuerza más patente de todas: gravedad. Pero el acto del vuelo no es algo ininteligible. Para entenderlo a cabalidad hay que clasificar los objetos voladores: aquellos más livianos, y aquellos más pesados que el aire.

Los primeros se sirven del Principio de Arquímedes²³⁷, el cual permite entender porque peces (gracias a la vejiga natatoria), submarinos (tanques de lastre), globos aerostáticos (aire caliente) y dirigibles (helio u otros gases), puedan flotar en el fluido que los rodea, sea agua o aire.

En el caso de los objetos más pesados que el aire, el principio que opera es el de Bernoulli²³⁸ y su corolario, el Efecto Venturi²³⁹. En conjunto²⁴⁰,

²³⁷ Un cuerpo sumergido en un fluido en reposo recibe, verticalmente y desde abajo, un empuje igual al peso (masa por la aceleración de gravedad) del volumen que desplaza. Si el objeto es más pesado que el fluido, precipitará; si es igual, flotará; si es menos, elevará.

²³⁸ La energía de un fluido en movimiento por un conducto cerrado se mantiene constante.

permiten entender por qué pájaros, aviones y helicópteros pueden volar. Es la superficie sustentadora, unida a una adecuada velocidad, la que permite el vuelo.

El diseño de un objeto que le permita volar es de alta complejidad. Y si bien se puede contar con márgenes de tolerancia y disponer de medidas de seguridad, la posibilidad de fallo es siempre existente. Sea por causa de un atentado terrorista, capas de hielo, problemas de electrónica, hidráulica o mecánica, o falla del piloto, el resultado puede implicar un objeto precipitado. Probablemente, se dañe a alguna persona en superficie, o algún objeto de su pertenencia. De allí que es de especial importancia la regulación de la responsabilidad civil del sujeto dañador. Sobre todo en el ámbito del transporte internacional.

Las razones son las mismas que esgrimíamos en el capítulo 2: el tránsito

²³⁹ Dentro de un conducto cerrado, un fluido en movimiento disminuye su presión cuando aumenta la velocidad al pasar por una zona de sección menor, y viceversa.

²⁴⁰ Si se curva la parte superior de una superficie, manteniendo la inferior en menor grado, el objeto podrá suspenderse en el aire si viaja a una determinada velocidad debido a la fuerza que ejerce el fluido debajo de la superficie sustentadora.

de un Estado a otro supone *prima facie* un cambio de la normativa aplicable, siendo el detalle de la regulación el que marca la diferencia entre una tutela efectiva y la amenaza a una actividad comercial. El tránsito de una aeronave por el espacio aéreo de varios Estados complica la determinación del foro aplicable. Ello expone a las partes en conflicto a buscar el foro apropiado para hacer valer sus alegaciones, como también el más conveniente para sus pretensiones. Esto altera, comparativamente, el estándar que se aplica a los diversos casos que se suscitan en el globo.

Por ello, en 1933 —y en la misma conferencia en que se regularon las excepciones de embargos preventivos que viéramos en el capítulo 3— se intentó regular los daños extracontractuales ocasionados a terceros ante²⁴¹:

- (i) la caída de cualquier objeto o aeronave, incluyendo lastre y eyecciones, y
- (ii) el daño posible de prevenir, causado por una persona conectada con el operador o miembro de la tripulación. Exceptuaba de regulación a las aeronaves militares, aduaneras y policiales²⁴². Sin embargo, los problemas en la

²⁴¹ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 2.2.

²⁴² Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 21.

regulación de las garantías²⁴³ llevaron a que el Convenio no entrase en vigor. El Protocolo de Bruselas de 1938 dedicó su único artículo sustancial a consagrar nuevas excepciones que pudieran interponer las aseguradoras; entre ellas, la de disturbios civiles²⁴⁴. No obstante, la cuestión de los seguros, primero, y la emergencia de la II Guerra Mundial, después, hicieron fracasar tanto el Convenio de Roma de 1933 como el Protocolo de Bruselas de 1938²⁴⁵.

Dada la gravedad del asunto regulado, y la variedad de lineamientos regulatorios a nivel nacional²⁴⁶, la O.A.C.I. otorgó prioridad a la cuestión al salir del conflicto mundial²⁴⁷. Se procuró balancear, adecuadamente, (i) los legítimos intereses de los explotadores, y (ii) del público, junto con (iii) un

²⁴³ VIDELA ESCALADA, F. N. 1970. *Op. cit.* T. IV vol. B, 586p. *Cfr.* MATEESCO MATTE, N. *Op. cit.*, 517p. y s.

²⁴⁴ Protocolo Complementario al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, concluido en Roma el 29 de Mayo de 1933, 3 septiembre 1938. Art. 1. En especial, *V.* Art. 1.1. letra (c).

²⁴⁵ MILDE, M. 2008. *International Air Law and ICAO*. Utrecht, Eleven International Publishing. 286p (Essential Air and Space Law).

²⁴⁶ Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Preámbulo.

²⁴⁷ VIDELA ESCALADA, F. N. 1970. *Op. cit.* T. IV vol. B, 590p.

análisis económico-contractual de los seguros de aviación²⁴⁸. El resultado fue el Convenio de Roma de 1952, que retoma los grandes lineamientos del de 1933 aunque con mejoras sustantivas, incluyendo el aumento de los montos de indemnización²⁴⁹. Es de destacar que se añade una excepción de responsabilidad por disturbios civiles o actos de la autoridad²⁵⁰.

Con el curso del tiempo, y atendida la baja recepción entre los Estados, las reformas se hicieron necesarias. En 1978 se hizo un protocolo de reforma que procuraba refinar las normas respecto de los operadores, actualizar los montos de indemnización, estudiar el impacto de la explosión sónica, y regular, nuevamente, las garantías²⁵¹. Exceptuó de regulación el daño nu-

²⁴⁸ VIDELA ESCALADA, F. N. 1970. *Op. cit.* T. IV vol. B, 592p. Lo mencionado se menciona en el preámbulo de manera expresa. *V.:* Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Preámbulo.

²⁴⁹ VIDELA ESCALADA, F. N. 1970. *Op. cit.* T. IV vol. B, 591p.

²⁵⁰ Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 5.

²⁵¹ Protocolo que modifica el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, 23 septiembre 1978. *Cfr.* FITZGERALD, G. F. 1979. The protocol to amend the convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface (Rome, 1952) signed at Montreal, September 23, 1978. *Annals of Air and Space Law* IV: 29-73.

clear en un amplio espectro, abarcando tanto causa como efecto²⁵².

4.3. Presentación de los Convenios de Montreal

A pesar de todo, el estado de ratificaciones ha sido magro, tanto en número de Estados como de grandes potencias aeronáuticas²⁵³. Las oposiciones pueden agruparse en²⁵⁴: (i) bajos montos de indemnización, (ii) falta de consenso en internacionalizar la regulación, (iii) inexistencia de reglas relativas al ruido, explosión sónica o desastres nucleares, y (iv) oposición a la consagración de una jurisdicción única. La regulación de la responsabilidad civil para con los terceros en superficie no fue un tema de importancia.

²⁵² Protocolo que modifica el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, 23 septiembre 1978. Art. XIV. V. BAILEY, E. O. 1968. Air carrier liability for nuclear damage. *Journal of Airl Law and Commerce* 34 (4): 524-552.

²⁵³ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. Current lists of parties to multilateral air law treaties. [en línea] <<http://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>> [consulta: 17 febrero 2014]

²⁵⁴ LEE, J. W. The regime of compensable damage in the Modernized Rome Conventions: A comparison between article 3 of the general risks convention of 2009 and article 17 of the Montreal convention of 1999. *Annals of Air and Space Law* XXXV: 213-230.

Ello hasta el año 2000. Después de la modernización al contrato de transporte internacional y la responsabilidad contractual que trajo el Convenio de Montreal de 1999, había un desbalance importante entre los derechos consagrados para los usuarios aeronáuticos y los terceros en superficie. Sin embargo, el tema no adquiriría nueva relevancia hasta los eventos del 11 de septiembre de 2001²⁵⁵, y los sucesivos desafíos legales y económicos que impusieron a la industria aeronáutica y aseguradora. En particular, dada la revocación del aseguramiento ante eventos bélicos y terroristas²⁵⁶. El adecuado balance entre la compensación a las víctimas y la estabilidad de las líneas aéreas, a través proceso codificador armonioso, volvía a ser el punto de partida²⁵⁷.

²⁵⁵ LEE, J. W. *Op. cit.* El grupo islamista *Al-Qaeda* secuestró cuatro aviones civiles en vuelos domésticos en Estados Unidos de América: dos de American Airlines (AA 11 y AA 77) y dos de United Airlines (UA 175 y UA 93). Los aviones de los vuelos AA 11 y UA 175 se estrellaron contra los edificios WTC1 y WTC2 del Centro Mundial de Comercio de Nueva York. El desplome del WTC 1 y WTC 2 conllevó el del WTC 3; el del WTC 1 el del WTC 7. Los restantes edificios tuvieron que ser demolidos ante la severidad de los daños. El avión del vuelo AA 77 se estrelló contra el Pentágono en Washington D.C. El avión del vuelo UA 93 fue derribado como medida de precaución sobre Stonycreek Township. En total, 2.996 personas fallecieron, y más de 6.000 quedaron directamente heridas. En esta cuenta no se incluye las personas que colaboraron con el rescate o residentes de la ciudad que, por la aspiración de los restos, han contraído severas patologías pulmonares. Ciertamente, tampoco se han contado las patologías psiquiátricas y psicológicas ocasionadas.

²⁵⁶ LEE, J. W. *Op. cit.*

²⁵⁷ LAUZON, G. 2009. The new ICAO Conventions on third party liability. *Uniform Law Review* 14 (3): 676-699. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros

El resultado de este nuevo proceso fueron dos convenios (Riesgos Generales e Interferencia Ilícita), los que si bien comparten un mismo objetivo (indemnizar a terceros en superficie), tienen distinto ámbito de aplicación material. Si bien ambos aplican a vuelos internacionales —con la facultad estatal de hacerlos aplicables a los nacionales—, Interferencia Ilícita solo opera cuando en el acaecimiento del hecho dañoso ha existido intervención ilegal en el sistema aeronáutico. Si bien en ambos sistemas de Roma se podía responder de actos mediados por interferencia ilícita, los operadores podían excepcionar por debida diligencia²⁵⁸, dejando a las víctimas sin reparación alguna.

Interferencia ilícita se define por remisión²⁵⁹ a otros instrumentos del Derecho Aeronáutico Internacional:

resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Preámbulo. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Preámbulo.

²⁵⁸ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 2.2.(b). *Cfr.* Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 4.

²⁵⁹ Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.1. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.1.

1. Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves²⁶⁰, de 1970:

Comete un delito (que en adelante se denominara “el delito”) toda persona que a bordo de una aeronave en vuelo,

a) ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos (...)

2. Protocolo Complementario de Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, de 2010 [que reemplaza el art. 1 del Convenio anterior]²⁶¹:

1. Comete delito toda persona que ilícita e intencionalmente se apodere o ejerza el control de una aeronave en servicio mediante violencia o amenaza de ejercerla, mediante coacción o cualquier otra forma de intimidación, o mediante cualquier medio tecnológico. (...)

3. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, de 1971²⁶²:

Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

²⁶⁰ Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, 16 diciembre 1970. Art. 1.

²⁶¹ Protocolo Complementario de Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, 10 septiembre 2010. Art. I.

²⁶² Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, 23 septiembre 1971. Art. 1.1.

a) realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave;

b) destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

c) coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

e) comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;

4. Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan servicio a la Aviación Civil Internacional, de

1988 [que añade un art. 1 bis al Convenio anterior]²⁶³:

Comete un delito toda persona que ilícita e intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma:

a) ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; o

b) destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto, si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeropuerto.

Cabe notar que el año 2010, en Beijing, se hizo el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional, el cual viene a reemplazar al Convenio de Montreal de 1971 y su Protocolo de 1988²⁶⁴. Si bien no hay mención expresa, la lógica dicta que la remisión también debería realizarse a este instrumento. En él, la lista de eventos que

²⁶³ Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan servicio a la Aviación Civil Internacional, 24 febrero 1988. Art. 1.

²⁶⁴ Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional, 10 septiembre 2010. Art. 24.

interfieren ilícitamente con la aviación civil es extensa²⁶⁵:

1. Comete delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

a) realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave; o

b) destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo; o

c) coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo; o

d) destruya o dañe las instalaciones o servicios de navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo; o

e) comunique a sabiendas informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo; o

f) utilice una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesio-

²⁶⁵ Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional, 10 septiembre 2010. Art. 1.

nes corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o

g) libere o descargue desde una aeronave en servicio un arma BQN o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o

h) utilice contra o a bordo de una aeronave en servicio un arma BQN o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o

i) a bordo de una aeronave, transporte o haga que se transporte o facilite el transporte de:

1) material explosivo o radiactivo, a sabiendas de que se prevé utilizarlo para causar, o amenazar con causar, muertes o lesiones o daños graves, imponiendo o no una condición, como dispone la legislación nacional, con el objeto de intimidar a una población o forzar a un gobierno u organización internacional a realizar o abstenerse de realizar un acto dado; o

2) armas BQN, a sabiendas de que las mismas están comprendidas en la definición de armas BQN del Artículo 2; o

3) materias básicas, material fisionable especial o equipo o materiales especialmente diseñados o preparados para el tratamiento, utilización o pro-

ducción de material fisionable especial, a sabiendas de que están destinados a ser utilizados en una actividad con explosivos nucleares o en cualquier otra actividad nuclear no sometida a salvaguardias de conformidad con un acuerdo de salvaguardias con el Organismo Internacional de Energía Atómica; o

4) equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexas que contribuye considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas BQN, sin autorización legal y con la intención de que se utilicen con tales fines;

con la condición de que con respecto a las actividades relacionadas con un Estado Parte, incluidas las llevadas a cabo por una persona o entidad jurídica autorizada por un Estado Parte, no constituirá un delito previsto en los incisos 3 y 4 si el transporte de dichos artículos o materiales es compatible con sus derechos, responsabilidades y obligaciones en virtud del tratado multilateral aplicable sobre la no proliferación en el cual es Parte, incluidos los mencionados en el Artículo 7.

2. Comete delito toda persona que ilícita e intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma:

a) ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; o

b) destruya o cause daños graves en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y se encuentre en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto, si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad en ese aeropuerto.

Esta cesura en los ámbitos de aplicación se sustenta en un punto no menor de la política internacional: el terrorismo se dirige contra los Estados, no contra las aerolíneas, siendo estas últimas también víctimas de su accionar antisocial. La industria aeronáutica sostuvo que si los Estados, con todas sus herramientas y facultades, no pueden impedir que el terrorismo se desarrolle, con menor razón las aerolíneas²⁶⁶. En resumen: porqué las víctimas (aerolíneas) deberían pagar por lo que el victimario había realizado. En adición, existe el deber del Estado por ofrecer seguridad pública²⁶⁷. El

²⁶⁶ ABEYRATNE, R. 2010. The Unlawful Interference Compensation Convention of 2009 and Principles of State Responsibility. *Annals of Air and Space Law* XXXV (1): 177-211. La presentación en la conferencia diplomática se realizó a través de un documento conjunto de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, la Asociación de Aseguradores Aeroespaciales, la *London & International Insurance Brokers' Association*, la Organización de Servicios de Aeronavegación, el Consejo Internacional de Aeropuertos, la Asociación Internacional de Servicios de Seguridad en Aviación, y el Grupo de Trabajo Aeronáutico.

²⁶⁷ Un caso extremo fue el atentado terrorista de Lockerbie. El 21 de diciembre de 1988 en un vuelo de Pan Am (PA 103) fue colocado un artefacto explosivo, el cual estalló

Grupo Aeronáutico Internacional rechazó la creación del Convenio sobre Riesgos Generales. Sostuvo que la responsabilidad civil está adecuadamente regulada por los diversos Derechos internos, así como las industrias aseguradoras²⁶⁸.

Ambos convenios cubren los daños a terceros que hayan sido ocasionados por una aeronave, abarcando: (i) muerte, (ii) lesión corporal, y (iii) lesión mental, siempre que sea una enfermedad psiquiátrica producto de una (a) lesión corporal o (b) directa exposición a la probabilidad de muerte inmediata o lesión corporal. También se cubren los daños a la propiedad y al medioambiente²⁶⁹.

Excluyen el daño de causa indirecta, a lo cual se suma en Riesgos Gene-

sobre la localidad escocesa. Un total de 270 personas (11 de ellas en tierra) fallecieron. Posteriores investigaciones dieron cuenta que miembros de la inteligencia libanesa —entonces bajo el régimen de Muammar Gaddafi— estuvieron detrás del diseño y perpetración del hecho. Solamente el año 2003 la dictadura aceptó responsabilidad y pagó indemnización a las víctimas.

²⁶⁸ WOOL, J. 2010. Lessor, Financier, and Manufacturer Perspectives on the New Third-Party Liability Conventions. *The Air & Space Lawyer* 22 (4): 1, 23-27.

²⁶⁹ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.

rales aquel que se origine por el mero paso por el espacio aéreo, de acuerdo a la normativa de un Estado²⁷⁰. Así, excluye el ruido y las turbulencias.

También se excluyen las consecuencias de incidentes nucleares, tal como están contemplados en los convenios sobre (i) Responsabilidad Civil en el campo de la Energía Nuclear (París, 1960), y (ii) Responsabilidad Civil por Daños Nucleares (Viena, 1963), a los cuales se añaden (iii) sus respectivos instrumentos complementarios²⁷¹. La indemnización por daño medioambiental se excluye cuando también lo sea en la legislación del Estado que ha sufrido el daño²⁷².

En ambos convenios se hace una clara diferenciación de responsabilidad-

²⁷⁰ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.2. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.2.

²⁷¹ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.6. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.6.

²⁷² Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.5. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.5.

des entre los distintos grupos involucrados: operadores, dueños, arrendatarios y financistas. Separando los roles, se ha inaugurado el principio de la industria agregada²⁷³. En concreto, no pueden ser civilmente responsables los dueños, arrendatarios y financistas²⁷⁴.

En Riesgos Generales, el operador queda exento de responsabilidad si es que el daño ha sido consecuencia directa de conflicto armado o disturbios civiles²⁷⁵. En consecuencia, queda abierta la posibilidad de hacer responsable al Estado. Los daños provocados por aeronaves estatales también quedan excluidos²⁷⁶.

En los convenios se regulan los incidentes que se produzcan por una aeronave que provoca daño en el territorio de un Estado-parte. Se extiende

²⁷³ WOOL, J. *Op. cit.*

²⁷⁴ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 12 y s. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 29.

²⁷⁵ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.8.

²⁷⁶ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.4. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.4.

dicha noción a los daños a ocurridos a: (i) naves y aeronaves en Zona Económica Exclusiva y (ii) plataformas perforadoras u otras instalaciones permanentemente adheridas al suelo de la Zona Económica Exclusiva o Plataforma Continental.²⁷⁷

Las reservas están prohibidas, pero se permiten algunas declaraciones: (i) aplicación de los convenios a vuelos nacionales, (ii) aplicación a parte o totalidad de las unidades territoriales de un Estado, y (iii) obligación de reportar el volumen de tráfico de pasajeros, a efectos de la cumplir con la condición de entrada en vigencia del Convenio sobre Interferencia Ilícita²⁷⁸.

La denuncia se consagra con cláusula de supervivencia²⁷⁹. El Convenio

²⁷⁷ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.

²⁷⁸ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 27. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 46.

²⁷⁹ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 24. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 41.

sobre Interferencia Ilícita consagra un mecanismo de terminación por votación de la conferencia de Estados-parte cuando su número caiga por menos de ocho²⁸⁰.

Ambos instrumentos están abiertos a la firma de organizaciones de integración regional económica, dentro de las facultades que la rigen y haciendo una declaración de ellas al depositario²⁸¹.

²⁸⁰ Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 42.

²⁸¹ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 22. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 39.

4.4. Elementos de Orden Público Aeronáutico

4.4.1. Jerarquía del ordenamiento aeronáutico

Los únicos instrumentos que hacen referencia a un sistema normativo jerárquico son los convenios de Riesgos Generales²⁸² e Interferencia Ilícita²⁸³. Valga lo dicho en los anteriores capítulos: la expresa mención al Convenio de Chicago extiende el rango de la interpretación normativa con el objeto de unificar a todos los instrumentos del ordenamiento, proveyendo de coherencia, solidez y eficacia al quehacer aeronáutico.

4.4.2. Distinción civil - estatal

La distinción entre los campos civil y estatal está presente desde el Con-

²⁸² Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Preámbulo.

²⁸³ Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Preámbulo.

venio de Roma de 1933, donde se refiere a las aeronaves militares, aduaneras o policiales²⁸⁴. Misma distinción se hace en el de Roma de 1952²⁸⁵. En la reforma del Protocolo de Montreal, se sostiene que ante una aeronave de propiedad estatal que ha originado el daño, la responsabilidad se devuelve al operador y no al propietario, acentuando la separación la modificación que cambia el parámetro de “aeronaves” a “aeronaves en servicio”²⁸⁶.

Los convenios de Montreal, en idénticas disposiciones, sostienen la separación de los campos estatal y civil, excluyendo a las aeronaves estatales de la aplicación de los convenios, incluyendo en esta categoría a las que cumplen servicios militares, aduaneras o policiales²⁸⁷.

²⁸⁴ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 21.

²⁸⁵ Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 26.

²⁸⁶ Protocolo que modifica el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, 23 septiembre 1978. Art. II y XIII.

²⁸⁷ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.4. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.4.

4.4.3. *Neminem laedere y Responsabilidad*

El sustento de los instrumentos bajo estudio está en un principio básico: no es lícito dañar. En caso que ocurriese, surge la obligación de responder ante la persona que ha sufrido dicho acto injusto²⁸⁸. Se deben reparar lesiones tanto a cuerpo, psique y objetos²⁸⁹.

Cabe notar que se consagra, en todos los sistemas normativos, el principio *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*²⁹⁰.

²⁸⁸ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 2. *Cfr.* Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 1. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.1. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 2.1.

²⁸⁹ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 8.3. *Cfr.* Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 14. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, 23 septiembre 1978. Art. IV. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 5. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 22.

²⁹⁰ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 8.3. *Cfr.* Convenio sobre Daños

4.4.4. Prioridad de la vida humana

La vida humana tiene relevancia por sobre la integridad de los objetos. Así lo demuestra la reglamentación que se da a las prioridades de pago en los distintos instrumentos.

Originalmente se ideó un sistema de cuotas respecto del máximo total indemnizable: $\frac{2}{3}$ en el Convenio de Roma de 1933²⁹¹ y $\frac{1}{2}$ en el de Roma de 1952²⁹². Sin embargo, en el Protocolo de Montreal²⁹³, y en los convenios Riesgos Generales²⁹⁴ e Interferencia Ilícita²⁹⁵, se normó que, primero, debía

Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 14. *Cfr.* Protocolo que modifica el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, 23 septiembre 1978. Art. IV. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 5. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 22.

²⁹¹ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 8.3

²⁹² Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 14.

²⁹³ Protocolo que modifica el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, 23 septiembre 1978. Art. IV.

²⁹⁴ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 5.

responderse a todas las indemnizaciones debidas por daños personales antes de proceder a las objetuales.

4.4.5. Seguridad jurídica

Con el objeto de estabilizar las relaciones jurídicas, el instituto de la prescripción se hace presente en todos los instrumentos estudiados, al consagrar plazos máximos para interponer la demanda correspondiente.

El sistema de Roma de 1933 establecía uno máximo de 3 años desde la ocurrencia del evento²⁹⁶, que se mantuvo en el Convenio de Roma de 1952²⁹⁷. Dicho plazo máximo se disminuyó a 2 años en los instrumentos de

²⁹⁵ Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 22.

²⁹⁶ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 17.

²⁹⁷ Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 21.

Montreal²⁹⁸.

4.4.6. Economía Procesal

La cantidad y diversidad de personas que pueden resultar afectadas por un accidente aéreo internacional puede ser alta en cantidad y amplia en nacionalidades. Por ello, la consagración de normas que permitan la concentración de causas para evitar progresivos desgastes de la actividad jurisdiccional nacional, y con mayor razón del operador, es esencial.

Este tipo de normas no fueron contempladas en el Convenio de Roma de 1933, donde se facultaba la interposición de múltiples demandas, tanto en uno como en varios Estados²⁹⁹.

²⁹⁸ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 19. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 36.

²⁹⁹ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 11.

La situación cambió en el Convenio de Roma de 1952, donde se concentraban las demandas ante (1º) el Estado donde ocurrió el daño, con la posibilidad de pactos que alteren la competencia, y (2º) donde los Estados se obligaban a concentrar las causas ante un mismo tribunal³⁰⁰. Mismas disposiciones pueden ser encontradas en los convenios sobre Riesgos Generales e Interferencia Ilícita³⁰¹.

4.4.7. Buena fe procesal y Bilateralidad de la audiencia

Considerando lo complejo de los juicios, y una posibilidad de multiplicidad de jurisdicciones involucradas (investigación del accidente, juzgamiento, ejecución) se previno que los Estados que han sido llamados a ejecutar los fallos pueden, y deben, rechazar sentencias que han sido dictadas contra las normas básicas de un debido proceso, tales como la notificación del procedimiento, derecho al juez competente, o el procedimiento obtenido

³⁰⁰ Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 20.1 y 20.3.

³⁰¹ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 16. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 32.

por fraude. Los Convenios de Roma de 1952³⁰², Riesgos Generales³⁰³ e Interferencia Ilícita³⁰⁴ consagran potestades para el tribunal ejecutor para rechazar sentencias que hayan sido obtenidas contra estos lineamientos básicos de un justo y debido proceso.

4.5. Interacción de planos normativos

4.5.1. Delegaciones al Derecho interno

A diferencia de sus antecesores, los Convenios de Montreal retienen una gran cantidad de elementos a ser regulados por el plano internacional. Sin embargo, existen delegaciones regulatorias al plano nacional:

³⁰² Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 20.2 y 20.5.

³⁰³ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 17.

³⁰⁴ Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 34.

1. la regulación de las costas queda regulada por la *lex fori*³⁰⁵;
2. si el Derecho interno lo exige, se deberán realizar pagos por adelantado de la indemnización, los cuales no presumirán responsabilidad alguna³⁰⁶;
3. los Estados exigirán que los operadores constituyan seguros que cubran los posibles montos a indemnizar. Su constitución y calificación quedan entregadas a la legislación interna. A los operadores extranjeros se les puede exigir demostrar la contratación de un seguro, pero no imponer condiciones más rigurosas que a los operadores nacionales³⁰⁷;

³⁰⁵ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 7. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 21.

³⁰⁶ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 8. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 6.

³⁰⁷ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 9. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 7.

4. si el Derecho interno lo autoriza, los actores por compensación pueden solicitar medidas provisionales en la extensión que dicho Derecho lo consagre³⁰⁸;
5. el cálculo de los plazos de prescripción queda entregado a la *lex fori*³⁰⁹;
6. la sucesión por causa de muerte de los responsables por el daño ocasionado se regula de acuerdo al Derecho interno³¹⁰;

La diferencia se encuentra en el Convenio sobre Interferencia Ilícita. En dicho instrumento, el operador no será encontrado culpable de comportamiento temerario si prueba que su actuar ha sido acorde (i) al Anexo 17 del Convenio de Chicago (Seguridad Aeronáutica) y (ii) al Derecho interno del principal lugar de sus negocios o su residencia permanente. En este caso, el

³⁰⁸ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 16.3. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 32.3.

³⁰⁹ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 19. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 36.

³¹⁰ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 20. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 37.

Fondo Internacional de la Aviación Civil para la Indemnización por Daños³¹¹ podría asumir la totalidad de la compensación debida a las víctimas³¹². La combinación de condiciones normativas nacionales e internacionales no deja de ser interesante, recordando la obligación que tienen los Estados de actualizar su normativa conforme a las nuevas regulaciones que fluyan desde la I.C.A.O.³¹³

4.5.2. Determinación de la jurisdicción

El Convenio de Roma de 1933 contemplaba dos opciones a elección del demandante: (i) lugar ordinario de residencia del demandado, o (ii) lugar donde el daño fue ocasionado. Cualquiera fuera la escogida, no perjudica el

³¹¹ El Fondo Internacional sería una persona jurídica de Derecho Internacional Público, independiente de la O.A.C.I. Tiene por fines compensar a las víctimas en superficie de Estados-parte, y ayudar económicamente a las víctimas en superficie de Estados-no-parte. *V.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 8 y 18 y ss.

³¹² Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 23.4 y 18.

³¹³ *V.* Cap. 1.3.1. Beneficio general de la humanidad.

accionar contra los aseguradores³¹⁴.

En los Convenios de Montreal, al igual que el de Roma de 1952, se consagra solo una posible jurisdicción: la del territorio del daño ocurrido. En el caso que haya ocurrido en más de uno, la regla se adecúa al permitir la acción únicamente en el Estado en que se encontraba la nave en vuelo o a punto de salir.

A pesar de lo restrictivo, se permite entablar medidas provisionales ante los tribunales de cualquier Estado parte³¹⁵.

El arbitraje se encuentra permitido, al no encontrarse norma expresa que lo prohíba.

³¹⁴ Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Daño causado por Aeronaves a Terceros en Superficie, 29 mayo 1933. Art. 16.

³¹⁵ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 16. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 32.

Respecto del Fondo Internacional creado en el Convenio sobre Interferencia Ilícita, los Estados-parte le reconocen personalidad jurídica y legitimación ante sus tribunales³¹⁶. Dado lo anterior, no es necesario demandar al fondo en Montreal³¹⁷, sino meramente notificarlo.

4.5.3. Reconocimiento y ejecución de las Sentencias Extranjeras

Los Convenios de Montreal señalan una regla general: cualquier sentencia final, aun en rebeldía, emitida por un tribunal competente de un Estado-parte, ejecutable conforme su Derecho interno, será ejecutable en los Estados-parte³¹⁸.

³¹⁶ Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 8.5.

³¹⁷ Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 8.4 y 8.3. El Fondo Internacional debe tener asiento en la misma ciudad que la O.A.C.I.

³¹⁸ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 17.1. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 34.1.

A diferencia del Convenio de Roma de 1952, no se establecen causales que esgrimir al solicitar la ejecución en otro Estado parte³¹⁹. Se mantiene la imposibilidad de reabrir la discusión sobre el fondo de la causa durante los procedimientos de ejecución³²⁰.

Los convenios de Montreal consagran una serie de causales para rechazar la ejecución solicitada³²¹. Estas se pueden clasificar por protección a:

1. el Orden Público interno:
 - a. cláusula de orden público interno;

³¹⁹ Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 20.4. Los casos eran (i) el deudor tiene residencia o principal lugar de negocios en el Estado solicitado de ejecución, y (ii) los bienes del deudor eran insuficientes tanto en el Estado-parte fallador como en los del caso (i).

³²⁰ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 17.2. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 34.2. *Cfr.* Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 20.6.

³²¹ Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 17.3. y 17.4. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 34.3. y 34.4.

2. el debido proceso:

- a. en sentencia dictada en rebeldía, el demandado no tuvo conocimiento de los procedimientos en tiempo y manera suficiente para preparar y someter su defensa;
- b. cosa juzgada, tanto ordinaria como arbitral;
- c. cosa juzgada fraudulenta;
- d. carencia de legitimidad activa; y

3. los lineamientos fundamentales de los convenios:

- a. otorgamiento de daños no-compensatorios, tales como los punitivos o los ejemplares³²².

Se excluyeron del Convenio de Roma de 1952 las siguientes causales:

(i) inexistencia de una primera ejecución en el Estado fallador que no sea aquel donde sea causaron los daños, (ii) litis pendencia de otras causas contra el deudor en el Estado fallador, probándose que los bienes serían insuficientes para solventar todas las indemnizaciones, y (iii) cuando la suma

³²² Convenio sobre Indemnización por Daños causados a Terceros por Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.7. *Cfr.* Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan Involucrado a Aeronaves, 2 mayo 2009. Art. 3.7.

agregada de todos los fallos exceda los límites indemnizatorios del convenio, y no han sido reducidas proporcionalmente para respetarlos³²³.

Tanto el respeto al debido proceso como a los lineamientos fundamentales de un instrumento en vigor es un elemento central de cualquier orden jurídico, sea en el plano nacional o internacional. Pero la consagración de la cláusula de Orden Público interno para rechazar la ejecución de un fallo es un problema no menor. En primer lugar, porque atenta contra su principal objetivo: hacer efectiva la responsabilidad civil en cualquier Estado-parte. En segundo, porque establece una causal amplia sin mayores contornos o límites, no sujetos a control alguno.

Atendidos los principios generales del Derecho Procesal, por aplicación de la radicación y la cosa juzgada no se puede accionar ante el Estado rechazador. Una opción sería volver a accionar ante el Estado fallador, intentando burlar la cosa juzgada ya establecida. Sin embargo, si el rechazo es

³²³ Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 20.9.

por cláusula de orden público interno, pudiera dar origen a responsabilidad internacional del Estado rechazador por denegación de justicia. Así, una controversia de origen jurídico se transforma en uno de corte político. En el Convenio de Roma de 1952, por algunas causales de denegación, se permitía volver a accionar ante los tribunales del Estado rechazador³²⁴. Lo anterior, si bien no es una solución eficiente o completa, era al menos una alternativa.

Dada la inexistencia de normas que rijan la prescripción de la ejecución, el plazo queda sujeto a la regulación interna de cada Estado.

³²⁴ Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, 7 octubre 1952. Art. 20.8.

CONCLUSIONES

Los tratados estudiados no resultan ser, en conjunto, giros copernicanos en el Derecho Internacional Aeronáutico. Sin embargo, varios de ellos presentan cambios no menores respecto de sus antecesores. Claramente, cada instrumento se hace cargo de su historia regulatoria precedente, la cual ha influido en mayor o menor medida en la nueva regulación. Valga recordar, en puntos extremos, el Convenio de Montreal-1999 y el Convenio de Ciudad del Cabo-2001.

Respecto de la producción de la norma jurídica, aún se mantiene el basamento del actual orden jurídico internacional: todo tratado requiere el consentimiento estatal para obligar. Si bien se ha transitado hacia un ámbito de generación normativa extra-estatal (*v. gr.*: las regulaciones gremiales, o la normativa de la O.A.C.I. y con claras limitaciones), el tratado sigue

siendo la principal fuente normativa. Sin embargo, cabe recordar que son los propios Estados los que han aceptado a renunciar parte importante de su potestad productiva para que esta sea elevada al plano internacional.

Ello tiene concordancia con los fines generales de la regulación internacional privada: hacer expedito el tráfico jurídico y el económico, fluido; y ambos, seguros. En efecto, todos los preámbulos revalorizan los objetivos de protección de derechos, armonización normativa, fluidez del tráfico (personal, material y económico) en la industria. Y que ello sólo puede ser logrado por el correcto balance de intereses, a través del actuar colectivo de la sociedad internacional.

Sin empecer, los Estados han decidido retener alguna regulación en su espectro. Notablemente, los requisitos de existencia y validez de los actos jurídicos (Montreal-1999 y Ciudad del Cabo-2001), la utilización de las medidas provisionales nacionales y sus efectos para con terceros (Ciudad del Cabo-2001 y Montreal-2009; tácitamente en Montreal-1999 por aplicación de la *lex fori*) y la calificación de los seguros (Montreal-1999 y Mon-

treal-2009). No obstante, estas y las otras delegaciones a los Derechos internos siguen sujetas a un orden interpretativo donde lo internacional tiene preferencia. Valga recordar que, si bien en Ciudad del Cabo-2001 se manifiesta expresamente, los principios que imbuyen los otros tres tratados hacen difícil una interpretación diferente.

La razón de estas retenciones no dice tan solo con la protección de aspectos considerados esenciales de su ordenamiento, sino también con la practicidad envuelta. No es útil (jurídica- o materialmente) que una resolución pudiera no ser llevada a la realidad material. La protección internacional de los derechos personales involucrados (tanto individuales como empresariales) requieren una efectividad de lo resuelto por los órganos judiciales.

De allí que, en la función aplicativa, pudiera parecer extraño que no se haya creado una judicatura de corte internacional privado para la resolución de controversias. Sin embargo, debe tomarse en cuenta que una adecuada protección de derechos requiere, ante todo, que exista igualdad de armas

entre las partes. Estado, líneas aéreas, aseguradoras, empresas de turismo, y usuarios tienen cuotas de poder y recursos muy distintos que afectan su posición ante el malleto. Una judicatura internacional solo hubiera atentado contra los intereses de los usuarios, generalmente los más escasos de dinero y tiempo para defender sus intereses ante los tribunales nacionales, y con mayor razón ante uno hipotético internacional.

De allí que las jurisdicciones posibles sean limitadas en Montreal-1999, atendido que la inmensa mayoría de los contratos celebrados en ese régimen adscriben a la clase de adhesión, donde se reconoce la notoria diferencia de poder negociador del usuario frente a la línea aérea. En cambio, la amplia negociabilidad que se otorga en Ciudad del Cabo-2001. De la misma manera, la limitación del arbitraje en el primero evita la inclusión de cláusulas abusivas que hagan impracticable una adecuada defensa de los usuarios. No obstante, las limitaciones a la nueva quinta jurisdicción hacen eco de los temores a las abultadas indemnizaciones que se estilan conceder en Estados Unidos de América, aun descartando los daños punitivos. Al contrario, en Montreal-2009 son las víctimas extracontractuales quienes tienen el poder

negociador de trasladar una controversia desde una sede ordinaria a una arbitral.

A pesar de las disímiles regulaciones, el consenso normativo es patente: los conflictos jurídicos requieren resolverse de manera pacífica, en igualdad de condiciones para todas las partes involucradas. De allí que sea de especial importancia que la sentencia sea, realmente, exigible.

La carencia de normas sobre reconocimiento y ejecución de sentencias extranjeras en Montreal-1999 y Ciudad del Cabo-2001 es preocupante. Si bien las normas del Derecho Internacional Privado pudieran parecer suficientes, la existencia general de la cláusula de orden público, o su consagración expresa en Montreal-2009, son la última barrera que los Estados no están dispuestos a bajar en la protección de su Derecho interno. Así, toda sentencia extranjera, aun resuelta acorde a un tratado, enfrenta la posibilidad de ser denegada de ejecución, descontinuando el espíritu de coordinación y armonización general del Derecho Internacional Privado.

En este último aspecto, la no-existencia de normas de articulación expresas entre los tratados estudiados es un punto destacado. No obstante, es la interpretación conjunta con los principios lo que permite una armonía entre los diversos tratados estudiados.

Entre ellos no son pocos los principios compartidos. La sostenibilidad del sistema aeronáutico, la distinción entre aeronaves civiles y estatales, la solución pacífica de las controversias jurídicas, la responsabilidad civil, y la seguridad jurídica son todos principios no tan solo compartidos entre los instrumentos privados. Son compartidos con el Convenio de Chicago de 1944, incluyendo el principio de ordenamiento jerárquico del Derecho Aeronáutico (con Chicago en la cima de la pirámide).

Si bien las facultades de la O.A.C.I. dicen, fundamentalmente, con lo público, no en vano todos los instrumentos estudiados nacieron al alero de conferencias auspiciadas por la Organización, y con posteriores resoluciones que motivaban a su ratificación. En adición, las amplias potestades del Consejo (aun cuando no sean ocupadas) pueden englobar controversias en

el ámbito del Derecho Privado. Nuevamente, la influencia de los principios del Derecho Aeronáutico se vuelve patente, sea cual sea el campo en el cual se hubieran de aplicar. Ambos son partícipes de su estabilidad y fluidez internacional y, dada la interrelación existente, también de las respectivas facetas nacionales.

Entender que el derecho al transporte aéreo, sobre todo en las condiciones actuales de economía e interconexión de la humanidad, abarca más que regulaciones propias de la [relativamente nueva] rama de Derecho del Consumidor. Es comprender que el transporte aéreo, en cualquiera de sus especies (pasaje, equipaje, carga), constituye un servicio público esencial³²⁵.

Lo manifestado es clave para una correcta inteligencia del sistema jurídico aeronáutico. Sea desde la integridad e independencia del Estado, la seguridad de las líneas aéreas o la protección de los usuarios y terceros que se exponen a la aviación, la aproximación armonizada no tan solo promueve

³²⁵ RINALDI BACCELLI, Guido. 1989. Le droit au transport aérien comme liberté fondamentale de la personne. *Annals of Air and Space Law* (XIV): 3-20.

la estabilidad del sistema, sino su potenciación como elemento clave del transporte global. Desde el ámbito general o particular, o la regulación pública o privada, sigue siendo un fenómeno de escala global. La necesaria co-ordinación depende de un marco regulatorio conjunto que, acorde a principios claros, permite un sano y ordenado desarrollo. Tal como se manifestó en el preámbulo de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, de 1944.

BIBLIOGRAFÍA

Normativa

La dispersión de fuentes obliga a una presentación heterodoxa. Por ello, se presentará la fuente y, a continuación, los instrumentos consultados desde cada una.

AVIATION SECURITY SERVICES ASSOCIATION -
INTERNATIONAL. Conventions [en línea] < <http://www.assa-int.org/?CategoryID=178>> [consulta: 19 noviembre 2013].

— Capítulo 4: Convenio de Roma de 1933.

DEPARTAMENTO DE DERECHO INTERNACIONAL, ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS. Tratados Multilaterales [en línea] <<http://www.oas.org/juridico/spanish/firmas/a-29.html>> [27 enero 2015]

— Capítulo 1: Convención de La Habana de 1928.

INSTITUTE OF AIR AND SPACE LAW, MCGILL UNIVERSITY. Private Air Law Treaties and Conventions [en línea] <<http://www.mcgill.ca/iasl/research/air-law/private-air-law-treaties>> [consulta: 13 julio 2013].

— Capítulo 2: Convenio de Varsovia de 1929; Protocolo de La Haya de 1955; Protocolo de Guadalajara de 1961; Protocolo de Guatemala de 1971; Protocolos de Montreal (1, 2, 3, y 4) de 1975; Convenio de Montreal de 1999.

— Capítulo 3: Convenio de Roma de 1948.

— Capítulo 4: Convenio de Roma de 1952; Protocolo de Montreal de 1978.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. Convention on International Civil Aviation - Doc 7300 [en línea] <<http://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>> [consulta: 22 noviembre 2013].

— Capítulo 1: Convenio de Chicago de 1944.

INTERNATIONAL INSTITUTE FOR THE UNIFICATION OF PRIVATE LAW. [Portal en inglés] [en línea] <<http://www.unidroit.org/news>> [consulta: 13 julio 2013].

— Capítulo 3: Convenio de Roma de 1933; Convenio de Ciudad del Cabo de 1999; Protocolo Aeronáutico de Ciudad del Cabo de 1999.

INTERNATIONAL REGISTRY ON MOBILE ASSETS [Portal principal] [en línea] < <https://www.internationalregistry.aero/ir-web/>> [consulta: 23 noviembre 2013].

— Capítulo 3: Texto refundido de Convenio y Protocolo Aeronáutico de Ciudad del Cabo de 2001.

MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES.
Document No. 244; January, 1939.

— Capítulo 4: Protocolo de Bruselas de 1938.

NATIONAL CENTER FOR REMOTE SENSING, AIR AND SPACE
LAW, THE UNIVERSITY OF MISSISSIPPI SCHOOL OF LAW. Digital
Library [en línea]
<<http://web1.olemiss.edu/ncrsasl/atlas/collections/show/33>> [consulta: 22
enero 2014]

— Capítulo 1: Convenio de París de 1919.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. Current lists
of parties to multilateral air law treaties. [en línea]

<<http://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>> [consulta: 17 febrero 2014]

General sobre sistema y Derecho Aeronáutico

AIRBUS. 2012. Global Market Forecast for 2012-2031. Francia.

BALILES, G. L. 2010-2011. Time Flies: Observations about the Decade Past, and a Look Toward the Future. *Issues in Aviation Law and Policy* 10 (2): 177-182.

BELOBABA, P.; ODONI, A.; y BARNHART, C. (Eds.). 2009. *The Global Airline Industry*. Chichester, Wiley. (Aerospace Series).

DEMPSEY, P. S. 2008. Public International Air Law. Montreal, McGill Institute and Center for Research in Air & Space Law.

JEANNIOT, P. J. 2001. The Future of Aviation – Can we get There from Here. *Issues in Aviation Law and Policy* 10 (2): 101-108.

RINALDI BACCELLI, Guido. 1989. Le droit au transport aérien comme liberté fon-damentale de la personne. *Annals of Air and Space Law* (XIV): 3-20.

Capítulo 1: Norma jurídica en el Derecho Aeronáutico Internacional

ABEYRATNE, R.

–1966. Would Competition in Commercial Aviation Ever Fit into the World Trade Organization? *Journal of Air Law and Commerce* 61 (4): 793-

856.

–2008. Blacklisting of Airlines by the European Union and the Disclosure of Safety Critical Information. *Issues in Aviation Law and Policy* 14 (5): 1135-1152.

DEMPSEY, P. S.

–1987. The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination, and Dispute Resolution. *Journal of Air Law and Commerce* 52 (3): 530-583.

–2008. *Public International Air Law*. Montreal, McGill University Institute and Center for Research in Air and Space Law.

DUCREST, J. 1995. Legislative And Quasi-Legislative Functions of ICAO: Towards Improved Efficiency. *Annals of Air and Space Law* XX (I): 343-358.

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE. 2012. 100km Altitude Boundary for Astronautics. [en línea] <<http://www.fai.org/icare-records/100km-altitude-boundary-for-astronautics>> [consulta: 26 Enero 2015].

FOSSUNGU, P. A.-A. 1998. The ICAO Assembly: The Most Unsupreme of Supreme Organs in the United Nations System? A Critical Analysis of Assembly Sessions. *Transportation Law Journal* 26 (1): 1-49.

HAVEL, B. 2001. International Instruments in Air, Space, and Telecommunications Law: The Need for a Mandatory Supranational Dispute Settlement Mechanism. *Issues in Aviation Law and Policy* 10 (1): 4051-4096.

HUANG, J. Aviation Safety and ICAO. Tesis de Doctorado en Derecho. Leiden, Universidad de Leiden, Facultad de Derecho.

JEREMIC, Z. 1996. *Dispute Resolution in International Civil Aviation*. Tesis de Magister en Derecho Aéreo y Espacial. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

KAKKAR, G. M. 1968. *The Settlement of Disputes in International Civil Aviation*. Tesis de Magister en Derecho Aéreo y Espacial. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

REINHARDT, D. 2007. *The Vertical Limit of State Sovereignty*. *Journal of Air Law and Commerce* 72 (3): 65-137.

S.n. 2007. *Mayday!* Temporada 4, episodio 9: "Vertigo". Canadá, Cineflix Productions. 1 disco óptico (DVD), s.d., sonido, color.

TATSUZAWA, K. 2002. *The Concept of International Public Services in International Law*. *Ritsumeikan Annual Review of International Studies* 15

1: 1-14.

VARÓN MEJÍA, A. 2010. Orden Público Internacional y normas "ius cogens": una perspectiva desde la Comisión de Derecho Internacional y la Convención de Viena de 1969. *Diálogos de Saberes* (32): 211-229.

VIDELA ESCALADA, F. 1979. *Manual de Derecho aeronáutico*. Buenos Aires, Víctor P. de Zavalía Editor. 9p.

Capítulo 2: Convenio de Montreal de 1999

ABEYRATNE, R. 2005. Electronic Ticketing – current legal issues. *Journal of Air Law and Commerce* 70 (2): 141-170.

AMANA, I. E. 2002. The Montreal Convention of 1999: Problems and Prospects. Tesis de Magister en Derecho Aéreo y Espacial. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

ANDEMARIAM, S. W. 2006. Does the Montreal Convention of 1999 require that a notice be given to passengers? What is the Validity of notice of a choice of forum clause under Montreal 1999? *Journal of Air Law and Commerce* 71 (2): 251-294.

BATRA, J.C. 1999-2000. Modernization of the Warsaw System: Montreal 1999. *Journal of Air Law and Commerce* 65 (3): 429-444.

BEAUMONT, K. M. 1955. The Warsaw Convention of 1929, as amended by the protocol signed at The Hague, on september 28, 1955. *Journal of Air Law and Commerce* 22 (4): 414-433.

FITZGERALD, G. F. 1976. The four Montreal protocols to amend the Warsaw Convention regime governing international carriage by air. *Journal of Air Law and Commerce* 42 (2): 273-350.

GAZDIK, J. G. The conflicts and State obligations under the Warsaw Convention, The Hague Protocol and the Guadalajara Convention. *Journal of Air Law and Commerce* 28 (4): 373-384.

GINSBERG, S. I. 1970. Forum Non Conveniens - Nonresident Parties - Special Circumstances. *Journal of Air Law and Commerce* 36 (4): 759-770.

HEINONEN, J. 1999-2000. The Warsaw Convention jurisdiction and the Internet. *Journal of Air Law and Commerce* 65 (3): 453-496.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. *S. a.* E-

ticketing [en línea] <<https://www.iata.org/whatwedo/stb/Pages/e-ticketing.aspx>> [consulta: 12 marzo 2014].

LATCHFORD, S. 1935. The Warsaw Convention and the C.I.T.E.J.A. *Journal of Air Law and Commerce* 6 (1): 79-93.

LEWIS, M. R. 2013. The "lawfare" of Forum Non Conveniens: suits by foreigners in U.S. courts for air accidents occurring abroad. *Journal of Air Law and Commerce* 78 (2): 319-354.

LICHTMAN, R. M. 1972. Regularization of the legal status of international air charter services. *Journal of Air Law and Commerce* 38 (4): 441-471.

LU, A. C.-J. 1997. *The Crisis of Unification of Private Air Law. Problems and Solutions*. Tesis de Magister en Derecho Aéreo y Espacial. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

LUONGO, N. E. 2009. The fifth jurisdiction: the “american dream”. *Annals of Air and Space Law* XXXIV: 437-479.

MACINTYRE, J. D. 1994-1995. Where are you going? Destination, Jurisdiction, and the Warsaw Convention: Does passenger intent enter the analysis?. *Journal of Air Law and Commerce* 60 (2): 657-697.

MANKIEWICZ, R. H. 1972. The 1971 Protocol of Guatemala City to further amend the 1929 Warsaw Convention. *Journal of Air Law and Commerce* 38 (4).

MATEESCO MATTE, N. *Traité de Droit Aérien-Aéronautique*. 3^a ed. Montreal y París, McGill University Institute and Centre of Air and Space Law y A. Pedone.

MENDELSON, A. I., LIEUX, R. 2003. The Warsaw Convention article

28, the doctrine of Forum Non Conveniens, and the foreign plaintiff. *Journal of Air Law and Commerce* 68 (1): 75-113.

MENDES DE LEON, P., WERNER, E. 2000-2001. The Montreal Convention: analysis of some aspects of the attempted modernization and consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law and Commerce* 66 (3): 1155-1185.

MIDDELDORP, G. 2012. Substantial Ownership and Effective Control of International Airlines: The Netherlands. *Electronic Journal of Comparative Law* 6 (4): 269-283.

PRADHAN, D. 2003. The fifth jurisdiction under the Montreal liability convention: wandering American or wandering everybody? *Journal of Air Law and Commerce* 68 (4): 717-730.

PRADO DONOSO, M. 2005. Responsabilidad civil en el transporte aéreo: daños a los pasajeros en el transporte internacional. Santiago de Chile, Lexis Nexis.

RAVAGE, M., SIFF, B. H., SPEISER, S. M. 1959. Report on the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol. *Journal of Air Law and Commerce* 26 (3): 255-268.

RUEDA, A. 2002. The Warsaw Convention & electronic ticketing. *Journal of Air Law and Commerce* 67 (2): 401-464.

RUSHING, D. G., ADLER, E. N. 2009. Some inconvenient truths about Forum Non Conveniens law in international aviation disasters. *Journal of Air Law and Commerce* 74 (2): 403-433.

SACK, A. N. 1933. International unification of Private Law rules on air

transportation and the Warsaw Convention. *Air Law Review* 4 (4): 345-388.

STARING, G. S. 2004. Forum Non Conveniens Between Aliens In Admiralty. The Long and Short of It. *Benedict's Maritime Bulletin* 2 (1): 45-49.

VIDELA ESCALADA, F. N. 1970. *Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires, Víctor P. de Zavala ed. T. IV vol. A.

Capítulo 3: Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo Aeronáutico de 2001

AVIARETO. [Portal principal]. [en línea] <<http://www.aviareto.aero/>> [consulta: 13 enero 2014].

AVIATION WORKING GROUP. 2012. Practitioners' Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol.

BRUMMER, C. 2009. How International Financial Law Works (and How it Doesn't). *The Georgetown Law Journal* 99 (2): 257-327.

CLARK, L. S. 2004. The 2001 Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and Aircraft Equipment Protocol: Internationalizing Asset-Based Financing Principles for the Acquisition of Aircraft and Engines. *Journal of Air Law and Commerce* 69 (3): 3-19.

DEVÍNSKY, P. 2008. Speedy Relief? The Default Remedies as set out in the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol. Tesis de Magister en Derecho. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

FORTIER, J.-M. 1980. Real Rights in Aircraft: an international comparative study. Tesis de Magister en Derecho. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

GOODE, R. 2003. International Interests in Mobile Equipment: A Transnational Juridical Concept. *Bond Law Review* 15 (2): 9-19.

GUNNEHED, J. 2012. The Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on Aircraft Equipment: Predictability and enforcement of international security agreements. Tesis de Magister en Derecho. Lund, Universidad de Lund, Facultad de Derecho.

HONNEBIER, B. P. 2006. The Cape Town Convention and International Registry for Mortgages and other Secured Interest in Aircraft. *Notarius International* 11 (1-2): 21-38.

LIPPÉ, E. 2009. Are you in or out? The Impact of Declarations under the Cape Town Convention / Aircraft Protocol on Achieving Global Legal Uniformity of Aircraft Financing Law. Tesis de Magister en Derecho. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

MATEESCO MATTE, N. Traité de Droit Aérien-Aéronautique. 3^a ed. Montreal y París, McGill University Institute and Centre of Air and Space Law y A. Pedone.

SITA. 2013. About us. [en línea] <<http://www.sita.aero/about-sita>> [consulta: 13 enero 2014]

UTTARACHAI, P. 2008. The Legal Impacts of the Cape Town Convention on Aircraft Financing Transactions. Tesis de Magister en Derecho. Montreal, Universidad McGill, Facultad de Derecho, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

VAN ZWIETEN, K. 2012. The insolvency provisions of the Cape Town Convention and Protocols: historical and economic perspectives. Cape Town Convention Journal 1: 53-77.

VIDELA ESCALADA, F. N. 1970. Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, Víctor P. de Zavala ed. T. II, 306p.

VON PLANTA, N. 2009. The Aircraft Protocol to the Cape Town Convention on Aircraft Financing: A Civil Lawyer's Perspective. Tesis de Magister en Derecho. Montreal, Universidad McGill, Facultad de Derecho, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

Capítulo 4: Convenios de Montreal de 2009

ABEYRATNE, R.

—2010. *Aviation Security Law*. Heidelberg, Dordrecht Londres, Nueva York; Springer.

—2010. The Unlawful Interference Compensation Convention of 2009 and Principles of State Responsibility. *Annals of Air and Space Law XXXV* (1): 177-211.

ADELFINO, A. 1955. Particular aspects of the Rome Convention 1952 on damages at the surface. Tesis de Magister en Derecho. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

BAILEY, E. O. 1968. Air carrier liability for nuclear damage. *Journal of Airl Law and Commerce* 34 (4): 524-552.

BROWN, E. G. 1961-1962. The Rome conventions of 1933 and 1952: do they point a moral? *Journal of Air Law and Commerce* 28 (4): 418-443.

FITZGERALD, G. F. 1979. The protocol to amend the convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface (Rome, 1952) signed at Montreal, September 23, 1978. *Annals of Air and Space Law* IV: 29-73.

JENNISON, M. 2005. Rescuing the Rome Convention of 1952: Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties. *Uniform Law Review* 10 (4): 785-823.

LAUZON, G. 2009. The new ICAO Conventions on third party liability. *Uniform Law Review* 14 (3): 676-699.

LEE, J. W. The regime of compensable damage in the Modernized Rome

Conventions: A comparison between article 3 of the general risks convention of 2009 and article 17 of the Montreal convention of 1999. *Annals of Air and Space Law* XXXV: 213-230.

MATEESCO MATTE, N. *Traité de Droit Aérien-Aéronautique*. 3^a ed. Montreal y París, McGill University Institute and Centre of Air and Space Law y A. Pedone.

MILDE, M. 2008. *International Air Law and ICAO*. Utrecht, Eleven International Publishing. 286p (Essential Air and Space Law).

PINO MUÑOZ, J. H. 1978. *La Legislación Aérea de México y Centroamérica*. México, Universidad Nacional Autónoma de México. (Serie B. Estudios comparativos).

RINCK, G. 1961-1962. Damage caused by foreign aircraft to third parties. *Journal of Air Law and Commerce* 28 (4): 405-417.

SHAN J. 2011. Aviation insurance under the modernization of Rome Convention 1952. Tesis de Magister en Derecho. Montreal, Universidad McGill, Instituto de Derecho Aéreo y Espacial.

VIDELA ESCALADA, F. N. 1970. Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, Víctor P. de Zavala ed. T. IV vol. B.

WOOL, J. 2010. Lessor, Financier, and Manufacturer Perspectives on the New Third-Party Liability Conventions. *The Air & Space Lawyer* 22 (4): 1, 23-27.