



NOTA DE ESTUDIO

CONSEJO — 182º PERÍODO DE SESIONES

- Asunto núm. 12.5:** Planes respecto a las reuniones jurídicas
Asunto núm. 16: Actividades jurídicas de la Organización
Asunto núm. 16.3: Convenios de derecho aeronáutico internacional

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

(Nota presentada por el Secretario General)

RESUMEN

En esta nota se presenta, para la consideración del Consejo, un informe sobre la sexta reunión del Grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952, en la que se trató la cuestión incluida en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico con prioridad núm. 1, a saber, “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales”. El Grupo especial elaboró los textos de dos proyectos de convenio: uno, relativo a la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita, y el otro, relativo a la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves. En el **Apéndice A** se resumen las principales disposiciones de ambos proyectos, cuyos textos completos se presentan en los **Apéndices B** y **C**, respectivamente. El Grupo especial ha concluido que su labor está finalizada y recomienda al Consejo convocar un período de sesiones del Comité Jurídico para seguir avanzando en la tarea. En el 36º período de sesiones de la Asamblea, se acordó que los dos textos presentaban un grado suficiente de madurez para su traslado al Comité Jurídico. A tal efecto, se propone que se convoque el 33º período de sesiones del Comité.

Decisión del Consejo: Se invita al Consejo a:

- tomar nota del presente informe sobre la labor de la sexta reunión del Grupo especial;
- acceder a convocar el 33º período de sesiones del Comité Jurídico, a celebrarse en Montreal del 21 de abril al 2 de mayo de 2008;
- determinar el orden de prioridad que el Comité Jurídico habrá de acordar al proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita y el proyecto de Convenio sobre riesgos generales;
- aprobar el Orden del día provisional para el 33º período de sesiones del Comité Jurídico que figura en el **Apéndice D**; y
- aprobar la lista de observadores que asistirán al 33º período de sesiones del Comité Jurídico que figura en el **Apéndice E**.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico F, dado que brinda información sobre la elaboración de instrumentos de derecho aeronáutico internacional e invita a que se adopten medidas en ese sentido.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales. El costo del período de sesiones del Comité Jurídico que se propone se estima en \$141 214 y se sufragará con cargo al presupuesto para reuniones jurídicas.

<i>Referencias:</i>	A36-WP/341 – Informe de la Comisión Jurídica A36-WP/11 C-WP/12756 C-DEC 180/13 Informe de la sexta reunión del Grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952 (SG-MR/6) (cubierta amarilla) (disponible en inglés únicamente)
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la sexta sesión de su 172º período de sesiones, celebrada el 31 de mayo de 2004, el Consejo examinó un informe sobre el resultado de las deliberaciones del 32º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 15-21 de marzo de 2004) respecto a la cuestión 3 del orden del día de dicho período de sesiones (Consideración de la modernización del *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952). El Consejo decidió establecer un Grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952 para continuar avanzando en esa labor.

1.2 El Grupo ha celebrado seis reuniones. Los resultados de las reuniones cuarta y quinta se informaron al Consejo en la nota C-WP/12756.

1.3 La sexta reunión del Grupo se llevó a cabo en la Sede de la OACI entre el 26 y el 29 de junio de 2007, con la asistencia de 40 delegados de 20 Estados miembros, un miembro *ex officio*, y 15 observadores de dos Estados contratantes y siete organizaciones internacionales. El Sr. Henrik Kjellin (Suecia) y la Sra. Siew Huay Tan (Singapur) continuaron actuando como presidente y vicepresidenta, respectivamente.

1.4 El texto del informe de la sexta reunión se encuentra disponible, en idioma inglés y como documento de referencia, en la Dirección de asuntos jurídicos.

1.5 Cabe recordar que el título de esta cuestión tal como aparecía en el Programa de trabajo del Comité Jurídico fue modificado por el Consejo en la 17ª sesión de su 179º período de sesiones para que rezara: “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales”. Actualmente, se ha acordado a esta cuestión la prioridad núm. 1 en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico.

2. RESULTADOS DE LA LABOR DEL GRUPO ESPECIAL

2.1 El Grupo ha elaborado los textos de dos proyectos de convenio, a saber:

- a) El Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita (comúnmente denominado “el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita”); y
- b) El Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves (comúnmente denominado “el Convenio sobre riesgos generales”).

2.2 En el **Apéndice A** se presenta una reseña de las principales disposiciones de cada proyecto de convenio, cuyos textos completos se reproducen en los **Apéndices B y C**, respectivamente.

2.3. Al concluir la reunión, el Grupo acordó que se informara al Consejo del importante avance logrado por el Grupo en lo relativo a la formulación de políticas y en la redacción de los dos proyectos de convenio. En suma, el Grupo ha finalizado su labor y elaborado los textos que se le habían encomendado. Particularmente respecto al Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, el Grupo adoptó una serie de disposiciones de amplio alcance sobre las cuestiones de fondo que afectan al equilibrio entre la protección de las víctimas y la del sector del transporte aéreo. Este abordaje obtuvo el más amplio apoyo, pero se reconoció que la solución propuesta puede requerir algunos ajustes en los próximos debates sobre el tema. La gran mayoría estuvo de acuerdo en que el texto ha alcanzado un grado suficiente de madurez para su consideración en un período de sesiones del Comité Jurídico.

3. CONSIDERACIÓN EN LA ASAMBLEA

3.1 Reunida la Comisión Jurídica del 36° período de sesiones de la Asamblea, su presidenta sintetizó el debate sobre este tema indicando que, a excepción de una, todas las delegaciones que tomaron la palabra coincidieron en destacar que la labor del Grupo especial había arrojado un buen resultado, bien que algunas cuestiones aún quedaran por resolver. La mayoría concordó en que el producto de dicha labor ha alcanzado un grado suficiente de madurez para su traslado al Comité Jurídico, acordándose que lo dicho resultaba aplicable para ambos proyectos de convenio. Sin embargo, dos delegaciones manifestaron reservas sobre la importancia relativa del texto sobre riesgos generales y la conveniencia de trasladarlo también al Comité.

3.2 El tema volvió a plantearse durante el examen de la cuestión 47 del orden del día: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica. Al concluir la consideración de dicha cuestión, la presidenta tomó nota de que la mayoría de las delegaciones apoyaban el traslado de ambos proyectos al Comité Jurídico, e indicó que parecía no haber pleno consenso en cuanto al orden de prioridad. La presidenta sugirió entonces que el Consejo podría considerar cuidadosamente la asignación de cuestiones a tratar en el Comité Jurídico en función del tiempo y de los recursos disponibles.

4. COMITÉ JURÍDICO

4.1 Sobre la base de las conclusiones del Grupo especial y de las deliberaciones del 36° período de sesiones de la Asamblea, se propone convocar el 33° período de sesiones del Comité Jurídico para que avance en el examen y elaboración de los citados textos.

4.2 Conforme a la Constitución del Comité Jurídico y al Artículo 3 de su Reglamento interno, los períodos de sesiones del Comité tendrán lugar en las fechas y lugares que determine o apruebe el Consejo. El último período de sesiones se celebró en 2004.

4.3 Se recomienda que, en virtud del citado Artículo 3, el Consejo convoque el 33° período de sesiones del Comité a celebrarse en la Sede. Se ha determinado que es factible celebrar el período de sesiones del 21 de abril al 2 de mayo de 2008 (10 días laborables), con un costo estimado en \$141 214. Hay fondos suficientes para ese fin en el presupuesto para reuniones jurídicas.

4.4 En el **Apéndice D** de esta nota figura el orden del día provisional del 33° período de sesiones del Comité Jurídico. El Artículo 10 c) del *Reglamento interno del Comité Jurídico* dispone que el orden del día provisional deberá ser objeto de la aprobación del Consejo. Las cuestiones 1, 2, 4, 5, 7 y 8 son cuestiones ordinarias que se incluyen en el orden del día de cada período de sesiones. La cuestión principal a tratar en el Comité Jurídico será la cuestión 3, “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales”. La cuestión 4 abarcará otras cuestiones del Programa de trabajo general del Comité Jurídico. De acuerdo con el Artículo 6 del *Reglamento interno del Comité Jurídico*, la cuestión 6 se trata cada dos períodos de sesiones del Comité.

4.5 De acuerdo con las prácticas de la Organización y de conformidad con el Artículo 5 del Reglamento interno del Comité Jurídico, “los Estados que no sean contratantes y las organizaciones internacionales, si están debidamente autorizados por el Consejo, podrán estar representados en los períodos de sesiones del Comité por uno o varios observadores”. Por consiguiente, se recomienda extender una invitación a las organizaciones internacionales que figuran en el **Apéndice E** de esta nota de estudio. Asimismo, siguiendo las prácticas anteriores, se sugiere invitar a todos los Estados no contratantes de la OACI a asistir al 33º período de sesiones del Comité Jurídico.

— — — — —

APÉNDICE A

RESUMEN DE LAS PRINCIPALES DISPOSICIONES DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES EN CASO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

1. De conformidad con el Artículo 2, párrafo 1, el Convenio se aplicaría al daño a terceros causado en el territorio de un Estado Parte por una aeronave en vuelo como consecuencia de un acto de interferencia ilícita cuando el operador tenga su oficina principal o, en su defecto, su residencia permanente en otro Estado, sea o no un Estado Parte. El artículo asegura que el daño causado en cualquier Estado Parte sea indemnizado, independientemente de que el operador sea o no de un Estado Parte. El Convenio se aplicaría además al daño causado en un Estado no Parte en determinadas circunstancias: cuando un operador de un Estado Parte cause daño en un Estado no Parte, una Conferencia de las Partes (COP), que ha de crearse, podrá decidir otorgar ayuda financiera al operador (véase el Artículo 26).
2. Si bien hay un elemento internacional en el párrafo 1, el Grupo consideró que también debería existir la posibilidad de aplicar el Convenio en situaciones esencialmente nacionales. Por consiguiente, el párrafo 2 del Artículo 2 prevé que, si un Estado Parte así lo decide, el Convenio también se aplicaría al daño ocurrido en el territorio de ese Estado Parte cuando el operador tenga su oficina principal o, en su defecto, su residencia permanente en ese Estado Parte. El Grupo tuvo en cuenta las potenciales contribuciones financieras a un Mecanismo de indemnización suplementario (MIS) que podrían establecerse respecto de los vuelos interiores.
3. La responsabilidad del operador es objetiva. El Artículo 3, párrafo 1, establece que el operador será responsable por el daño sufrido por terceros con la única condición de que el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo. El demandante no tiene necesidad de probar la culpa. Sin embargo, no podrá demandarse el pago de daños y perjuicios de carácter punitivo, ejemplar, ni ningún otro tipo fuera del pago compensatorio.
4. En virtud del Artículo 4, la responsabilidad del operador es limitada, con un tope establecido sobre la base del peso de la aeronave que varía de 750 000 Derechos especiales de giro (DEG) en el caso de las aeronaves más pequeñas a 700 000 000 (setecientos millones) DEG para las aeronaves más grandes. Estas cifras permanecen entre corchetes para indicar que por el momento se las incluye únicamente para el análisis. El límite de la responsabilidad sólo podrá franquearse en circunstancias excepcionales (véase el párrafo 13 a continuación).
5. El Grupo debatió durante varias reuniones si la responsabilidad debería recaer únicamente en el operador, quedando eximidos de responsabilidad otros participantes de la industria del transporte aéreo, tales como los propietarios, arrendadores o financistas, fabricantes, proveedores de servicios de navegación aérea, aeropuertos, proveedores de servicios de seguridad de la aviación y proveedores de servicios de escala. El interrogante finalmente logró resolverse en la última reunión, cuando el Grupo adoptó una disposición de indemnización exclusiva, similar a la que se establece en el Convenio de Montreal de 1999. El Artículo 27 del proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita dispone que las acciones en reclamo de indemnización por un daño debido a un acto de interferencia ilícita sólo podrán entablarse contra el operador; no podrán efectuarse reclamaciones de indemnización por tal daño contra ninguna otra persona. No obstante, esa disposición no se aplica a las acciones contra un individuo que haya cometido intencionalmente un acto de interferencia ilícita.

6. Se ha incorporado un artículo donde se prevé un mecanismo internacional para que los terceros que sufran daños a bordo de una aeronave a consecuencia de un abordaje puedan reclamar indemnización al otro transportista. Ya el Convenio de Montreal de 1999 los habilitaría a accionar contra su propio transportista pero, según el mismo Convenio, si dicho transportista no tuviera culpa, la indemnización posible quedaría limitada a 100 000 DEG. El texto prevé la responsabilidad conjunta y solidaria de los operadores involucrados.

7. En el Artículo 8, se prevé crear una organización independiente denominada Mecanismo de indemnización suplementario (MIS), con el objetivo principal de indemnizar a las personas que sufran daños en el territorio de un Estado Parte y proporcionar ayuda financiera en los casos en que un operador de un Estado Parte provoque daños en un Estado no Parte (como se describe en el párrafo 1 precedente). El MIS pagará indemnización en la medida en que la suma total correspondiente a los daños exceda los límites fijados en el Artículo 4 (Artículo 19). En otras palabras, cuando se produzca un daño por el que sea responsable el operador, éste pagará hasta la suma fijada como límite y el MIS pagará la indemnización adicional que supere el límite. Se anticipa que los operadores podrán obtener un seguro que les proporcione cobertura hasta la suma fijada como límite. De no disponerse de tal cobertura de seguros, o si su costo fuera tal que tornara inviable la explotación del transporte aéreo, el MIS podrá prestar ayuda financiera a los operadores para hacer frente a la responsabilidad emergente de los Artículos 3 y 4. Esto es lo que el Grupo especial denomina la “función de reaseguro” (Artículo 19, párrafo 3).

8. En general, la suma máxima de indemnización que podría obtenerse del MIS se ha fijado actualmente, para los fines del análisis, en 3 000 millones de derechos especiales de giro (DEG) por suceso (Artículo 19, párrafo 2).

9. El Mecanismo estaría compuesto por una Conferencia de las Partes (COP), que sería el órgano principal que definiría las políticas y estaría formado por todos los Estados Partes y una Secretaría encabezada por un Director. Entre otras cosas, la COP establecería el reglamento del MIS, las Directrices para la indemnización y las Directrices sobre inversiones; fijaría las cuotas que deberían pagarse al MIS y decidiría en qué casos proporcionar ayuda financiera al operador cuando se trate de sucesos ocurridos en Estados no Partes. En el Artículo 9 figura una lista completa de las facultades y obligaciones de la COP. Salvo decisión en contrario, la COP se reunirá una vez al año.

10. En virtud del Artículo 12, “las cuotas de aporte al Mecanismo de indemnización suplementario serán sumas obligatorias cobradas respecto de cada pasajero y de cada [tonelada] de carga que salga de un aeropuerto de un Estado Parte en un vuelo comercial internacional. Cuando un Estado Parte haya formulado una declaración de inclusión de los vuelos interiores conforme al Artículo 2, párrafo 2, también se cobrarán esas sumas respecto de cada pasajero y de cada [tonelada] de carga que salga en un vuelo comercial entre dos aeropuertos de ese Estado Parte. El operador cobrará las sumas obligatorias y las remitirá al Mecanismo de indemnización suplementario”. En general, la suma total de los aportes que perciba el Mecanismo en dos años consecutivos no podrá superar los 9 000 millones de DEG (Artículo 13).

11. En el Artículo 15, se prevén las cuotas iniciales que deberán pagarse respecto de los pasajeros y la carga de cada Estado Parte desde la entrada en vigor del Convenio para ese Estado, y también respecto de los pasajeros y la carga que salgan en vuelos comprendidos en la declaración de inclusión de los vuelos interiores en el ámbito de aplicación. Además, se fijarán las cuotas de forma de alcanzar, en el plazo de cuatro años, un determinado porcentaje del límite máximo de indemnización que le correspondería pagar al Mecanismo.

12. Cuando un operador no remita las cuotas, el Director del MIS tomará las medidas pertinentes para la recuperación de la suma adeudada (véase el Artículo 16, párrafo 2). Cada Estado Parte se asegurará de que se proporcionen al MIS determinados datos estadísticos y de otra índole; de no hacerlo, el Estado Parte podrá ser considerado responsable por esa pérdida (véase el Artículo 17).

13. Como se menciona en el párrafo 4 precedente, los límites de responsabilidad del operador pueden excederse en circunstancias excepcionales. Cuando la suma total de los daños supere los límites de responsabilidad del operador fijados en el Artículo 4 y los pagos que corresponden al Mecanismo conforme al Artículo 19, párrafo 2 (es decir, cuando el valor de los daños exceda las dos primeras “capas” de responsabilidad), quienes hayan sufrido los daños podrán reclamar indemnización adicional del operador si se reúnen las circunstancias previstas en el Artículo 24. Para ello, deberá probarse que el operador o su administración superior han cometido el acto de interferencia ilícita intencionalmente o contribuido a que ocurriera mediante un acto u omisión que:

- i) esté comprendido en la responsabilidad regulatoria y control efectivo del operador;
- ii) hubiera sido la causa primaria del suceso, fuera del acto de interferencia ilícita; y
- iii) se hubiera realizado ignorando un riesgo conocido, probable e inminente.

14. En virtud del Artículo 25, toda vez que el Mecanismo hubiera efectuado un pago a un reclamante, tendrá también derecho de acción regresiva contra el operador con sujeción a las condiciones que fija el Artículo 24. Con el mismo criterio, tendrá derecho de acción regresiva contra toda otra persona si dicha persona o su administración superior hubiera cometido el acto de interferencia ilícita intencionalmente.

15. Para finalizar, en el Capítulo VII figuran disposiciones de procedimiento. Generalmente, sólo podrán iniciarse acciones por indemnización en una jurisdicción, a saber, ante los tribunales del Estado Parte en el que ocurrió el daño (Artículo 30, párrafo 1). Además, las sentencias dictadas por un tribunal, cuando sean aplicables en el Estado Parte de ese tribunal, serán aplicables también en cualquier otro Estado Parte, aunque en determinadas circunstancias especificadas podrá rehusarse el reconocimiento y la ejecución de dichas sentencias (Artículo 32).

RESUMEN DE LAS PRINCIPALES DISPOSICIONES DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES

16. Se aplica al daño causado a terceros en el territorio de un Estado Parte por una aeronave en vuelo sin mediar un acto de interferencia ilícita, cuando el operador tenga su oficina principal o, en su defecto, su residencia permanente en otro Estado Parte. Al igual que en el caso del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita descrito en los párrafos precedentes, está prevista la opción de incluir los vuelos interiores (véase el Artículo 2).

17. En virtud del Artículo 3, la responsabilidad del operador es objetiva hasta un determinado límite, fijado tentativamente en 250 000 a 500 000 DEG. Por encima de esa cifra, el operador es responsable por todos los daños a menos que demuestre que tales daños no se debieron a su negligencia o que los daños se debieron únicamente a la negligencia de otra persona. En otras palabras, no existe un límite para la responsabilidad del operador. Este sistema de dos niveles es similar al del Convenio de Montreal de 1999.

18. Puesto que el operador puede ser llamado a responder por el importe total de los daños provocados, en este caso no interviene el Mecanismo de indemnización suplementario.

19. Al igual que en el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, existe una disposición sobre el abordaje (Artículo 4).

20. En el marco del Artículo 10 *bis*, el propietario, arrendador o financista que retiene el dominio o es titular de la garantía de una aeronave, no siendo operador, no será responsable por daños en virtud de este Convenio ni de la ley de ningún Estado Parte. Ese Artículo se encuentra actualmente entre corchetes, ya que el Grupo todavía no adoptó una postura definitiva respecto de su inclusión.

Los artículos sobre procedimientos son similares a los del otro proyecto de convenio. En particular, se aplica el mismo principio general de que las acciones por indemnización sólo podrán iniciarse ante los tribunales del Estado Parte en el que ocurrió el daño.

— — — — —

APÉNDICE B

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES EN CASO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Capítulo I

Principios

Artículo 1 — Definiciones

Para los fines del presente Convenio, los términos y las expresiones siguientes significan:

- a) “Acto de interferencia ilícita”, un acto definido como delito en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, o en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o en cualquier enmienda o Protocolo de los mismos que se encuentre en vigor en los Estados partes afectados.
- b) “Suceso”, un suceso en el que una aeronave en vuelo causa daños como consecuencia de un acto de interferencia ilícita.
- c) Se considera que una aeronave se encuentra “en vuelo” en cualquier momento, a partir de que se cierran todas sus puertas externas, luego del embarque o la carga, y hasta que se abre cualquiera de esas puertas para el desembarque o la descarga.
- d) “Masa máxima” significa la masa máxima certificada de despegue de la aeronave, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.
- e) “Operador”, la persona que estaba utilizando la aeronave en el momento en que se causó el daño, aunque también se considera operador a quien habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación. Se considera que una persona usa una aeronave cuando lo hace personalmente o cuando lo hacen sus dependientes o agentes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones. El operador no perderá su condición de tal por el hecho de que otra persona haya cometido un acto de interferencia ilícita.
- f) “Persona”, toda persona física o jurídica, incluso un Estado.
- g) “Estado Parte”, todo Estado con respecto al cual el presente Convenio está en vigor.
- h) “Tercero”, una persona que no es el operador, pasajero ni consignador o consignatario de carga; en caso de colisión, “tercero” significa también el operador, propietario y tripulación de la otra aeronave y el pasajero o el expedidor o destinatario de la carga que esté a bordo de la otra aeronave.

Artículo 2 — Ámbito de aplicación¹

1. El presente Convenio se aplica al daño causado a terceros en el territorio de un Estado Parte por una aeronave en vuelo como consecuencia de un acto de interferencia ilícita cuando el operador de la aeronave tenga su oficina principal o, si no la posee, su residencia permanente en otro Estado, sea o no un Estado Parte. El presente Convenio se aplicará además al daño que ocurra en un Estado no Parte según se prevé en el Artículo 26.
2. Si un Estado Parte así lo declara al Depositario, el presente Convenio se aplicará también al daño que ocurra en el territorio de ese Estado Parte cuando el operador de la aeronave tenga su oficina principal o, si no la posee, su residencia permanente en ese Estado Parte.
3. Para los fines del presente Convenio, todo buque o aeronave que se encuentre en alta mar, incluso dentro de la zona económica exclusiva, o que esté sobrevolando esas zonas, se considerará parte del territorio del Estado en el que está matriculado. Las plataformas de perforación y otras instalaciones fijadas en forma permanente al suelo dentro de la zona económica exclusiva o la plataforma continental se considerarán parte del territorio del Estado que tiene jurisdicción sobre dichas plataformas o instalaciones.

Capítulo II

Responsabilidad civil del operador y cuestiones conexas

Artículo 3 — Responsabilidad civil del operador

1. El operador será civilmente responsable del daño causado a terceros, con la única condición de que el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo.
2. No habrá derecho a indemnización en el marco del presente Convenio si el daño no es consecuencia directa del suceso que lo ha originado.
3. El daño al medio ambiente será indemnizable si la ley del Estado Parte en cuyo territorio se ha causado el daño prevé dicha indemnización, y en la medida en que la prevea.
4. No serán recuperables las indemnizaciones punitivas, ejemplares o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.
5. Serán indemnizables los daños debidos a muerte, lesión corporal o daños a los bienes. Los daños debidos a lesión mental serán indemnizables si fueron causados por una enfermedad psiquiátrica reconocible resultante de una lesión corporal o de un temor razonable a morir o a sufrir lesión corporal.

Artículo 4 — Límites de la responsabilidad civil del operador

La responsabilidad civil del operador, por cada aeronave y suceso, no excederá de:

- [a) 750 000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos;

¹ Puede ser necesario seguir analizando el factor de conexión entre el operador y un Estado en particular si se modifican en la OACI las definiciones pertinentes.

- b) 1 500 000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1 000 kilogramos;
- c) 3 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1 000 kilogramos pero no exceda de 2 700 kilogramos;
- d) 7 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2 700 kilogramos pero no exceda de 6 000 kilogramos;
- e) 18 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6 000 kilogramos pero no exceda de 12 000 kilogramos;
- f) 80 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 12 000 kilogramos pero no exceda de 25 000 kilogramos;
- g) 150 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25 000 kilogramos pero no exceda de 50 000 kilogramos;
- h) 300 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50 000 kilogramos pero no exceda de 200 000 kilogramos;
- i) 500 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200 000 kilogramos pero no exceda de 500 000 kilogramos;
- j) 700 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500 000 kilogramos.]

Artículo 5 — Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores u otras personas

1. Cuando dos o más aeronaves hayan estado involucradas en un suceso que haya causado un daño al que se aplique el presente Convenio, los operadores de dichas aeronaves serán solidariamente responsables por cualquier daño sufrido por un tercero.
2. Si dos o más operadores son solidariamente responsables, la acción regresiva entre ambos dependerá de sus respectivos límites de responsabilidad civil y de su contribución al daño.
3. Ningún operador será civilmente responsable por una suma que exceda del límite, si lo hubiera, aplicable a su responsabilidad civil.

Artículo 6 — Pagos por adelantado

Si así lo exige la ley del Estado en el que ocurrió el daño, el operador efectuará pagos por adelantado sin demora a las personas físicas que puedan tener derecho a reclamar indemnización conforme al presente Convenio, a fin de satisfacer sus necesidades económicas. Dichos pagos por adelantado no constituirán un reconocimiento de responsabilidad civil y podrán deducirse de toda cantidad posteriormente pagada por el operador en concepto de indemnización por daños.

Artículo 7 — Seguro

En consideración a los artículos 4 y 19, párrafo 3, los Estados Partes exigirán a sus operadores que cuenten con un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco del presente Convenio. El Estado Parte en el que explota servicios un operador podrá exigir al operador que presente pruebas de que cuenta con seguro o garantía suficiente. Al hacerlo, el Estado Parte aplicará a los operadores de otros Estados Partes los mismos criterios que aplica a sus operadores.

Capítulo III

El Mecanismo de indemnización suplementario²

Artículo 8 — El Mecanismo de indemnización suplementario

1. Mediante el presente Convenio, se establece una organización llamada “Mecanismo de indemnización suplementario”. El Mecanismo de indemnización suplementario estará compuesto por una Conferencia de las Partes, conformada por los Estados Partes, y una Secretaría, encabezada por un Director.
2. El Mecanismo de indemnización suplementario tendrá los siguientes fines:
 - a) proporcionar indemnización por daños, conforme al Artículo 19, párrafo 1, y ayuda financiera, de conformidad con el Artículo 19, párrafo 2, y con el Artículo 26;
 - b) efectuar pagos por adelantado conforme al Artículo 20, párrafo 1, y tomar medidas razonables luego de un suceso para minimizar o mitigar los daños causados por un suceso, de conformidad con el Artículo 20, párrafo 2; y
 - c) tomar cualquier otra medida directamente compatible con estos fines.
3. El Mecanismo de indemnización suplementario tendrá su sede permanente [en el mismo lugar que la Organización de Aviación Civil Internacional].
4. El Mecanismo de indemnización suplementario tendrá capacidad jurídica internacional. En cada Estado Parte, el Mecanismo de indemnización suplementario será reconocido como persona jurídica con capacidad, conforme a las leyes de ese Estado, de asumir derechos y obligaciones y de ser parte en procesos judiciales ante los tribunales de dicho Estado. Cada Estado Parte reconocerá al Director del Mecanismo de indemnización suplementario como representante legal del Mecanismo.
5. El Mecanismo de indemnización suplementario gozará de exención impositiva y de otras prerrogativas acordadas con el Estado anfitrión. Los fondos del Mecanismo de indemnización suplementario [, y todo ingreso que generen,] estarán exentos de impuestos en todos los Estados Partes.
6. El Mecanismo de indemnización suplementario será inmune respecto de acciones judiciales o administrativas, excepto en lo que respecta a las acciones relativas a créditos obtenidos de conformidad con el Artículo 18 o acciones de indemnización que corresponda pagar conforme al Artículo 19. El Director y demás miembros del personal del Mecanismo de indemnización suplementario serán

² El nombre del Mecanismo aún no se ha decidido.

inmunes respecto de acciones judiciales o administrativas. La Conferencia de las Partes podrá revocar la inmunidad del Director. El Director podrá revocar la inmunidad de los demás miembros del personal³.

Artículo 9 — La Conferencia de las Partes

La Conferencia de las Partes:

- a) determinará su propio reglamento y elegirá a sus funcionarios en cada reunión;
- b) establecerá las normas del Mecanismo de indemnización suplementario y las Directrices para la indemnización;
- c) nombrará a su Director y determinará sus condiciones de empleo y las condiciones de empleo de los demás empleados del Mecanismo de indemnización suplementario, en la medida en que esto último no se haya delegado en el Director;
- d) delegará en el Director, además de los poderes otorgados en el Artículo 11, los poderes y facultades que puedan ser necesarios o convenientes para el cumplimiento de las funciones del Mecanismo de indemnización suplementario y revocar o modificar esa delegación de poderes en cualquier momento;
- e) decidirá el período y el monto de las cuotas iniciales y fijará las cuotas que deben pagarse al Mecanismo de indemnización suplementario cada año hasta la siguiente reunión de la Conferencia de las Partes;
- f) en los casos en que se haya aplicado el límite total a las cuotas de acuerdo con el Artículo 13, determinará la suma total que se pagará a las víctimas de todos los sucesos ocurridos durante el período respecto del cual se aplicó el Artículo 13;
- g) nombrará a los auditores;
- h) decidirá por votación los presupuestos y determinará las disposiciones financieras del Mecanismo de indemnización suplementario, incluidas las Directrices sobre inversiones; examinará los gastos, aprobará las cuentas del Mecanismo de indemnización suplementario y considerará los informes de los auditores y los comentarios del Director al respecto;
- i) examinará y adoptará las medidas apropiadas respecto de los informes del Director, incluidos los informes sobre reclamaciones de indemnización, y tomará decisiones sobre cualquier asunto que le remita el Director;

³ El Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional y de la Asociación Internacional de Fomento y el Convenio Constitutivo del Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones otorgan a los directores ejecutivos, así como a sus funcionarios y empleados :

- i) inmunidad frente a toda acción judicial respecto de los actos realizados por ellos en el ejercicio de sus funciones oficiales;
- ii) cuando no sean nacionales del Estado donde ejercen sus funciones, recibirán las mismas inmunidades respecto de restricciones de inmigración, requisitos sobre registro de extranjeros y obligaciones nacionales de servicio, e idénticas facilidades en materia de régimen cambiario que las concedidas por los miembros de que se trate a los representantes, funcionarios y empleados de rango comparable de otros Estados miembros; y
- iii) en materia de facilidades de viaje, el mismo tratamiento que los miembros de que se trate conceden a los representantes, funcionarios y empleados de rango comparable de otros Estados miembros.

- j) resolverá si corresponde aplicar el Artículo 26 y fijará la suma máxima de tal asistencia y sus condiciones ulteriores, de ser necesario;
- k) determinará cuáles Estados no Partes y cuáles organizaciones intergubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales podrán participar, sin derecho de voto, en las reuniones de la Conferencia de las Partes y sus órganos subordinados;
- l) establecerá cualquier órgano necesario para asistirle en sus funciones, incluso, si se considera apropiado, un Comité Ejecutivo formado por representantes de Estados Partes, y definirá las facultades de ese órgano; y
- m) considerará cualquier cuestión relacionada con el Convenio que le haya remitido un Estado Parte.

Artículo 10 — Reuniones de la Conferencia de las Partes

1. La Conferencia de las Partes se reunirá una vez al año, a menos que una Conferencia de las Partes decida celebrar su próxima reunión a un intervalo diferente. El Director convocará la reunión en un lugar y fecha adecuados.
2. El Director convocará a una reunión extraordinaria de la Conferencia de las Partes:
 - a) a pedido de no menos de la quinta parte del número total de Estados Partes;
 - b) si una aeronave ha causado daños comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Convenio, y si es probable que dichos daños excedan del límite de responsabilidad civil aplicable de conformidad con el Artículo 4 del Convenio en más del 50% de los fondos disponibles del Mecanismo de indemnización suplementario;
 - c) si se ha alcanzado el límite total de las cuotas conforme al Artículo 13; o
 - d) en ejercicio de la autoridad que le confiere el Artículo 11, párrafo 1 (d).
3. Todos los Estados Partes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Conferencia de las Partes, y cada Estado Parte tendrá derecho a emitir un voto.
4. Se requiere la mayoría de los Estados Partes para formar quórum para las reuniones de la Conferencia de las Partes. Las decisiones de la Conferencia de las Partes se adoptarán por mayoría de votos emitidos. Las decisiones adoptadas en el marco del Artículo 9, incisos a), b), c), d), j) y l) se adoptarán por mayoría, consistente en los dos tercios de los votos.

Artículo 11 — La Secretaría y el Director

1. El Mecanismo de indemnización suplementario tendrá una Secretaría encabezada por un Director. El Director contratará al personal, supervisará la Secretaría y dirigirá las actividades diarias del Mecanismo de indemnización suplementario. Asimismo, el Director:
 - a) presentará a la Conferencia de las Partes un informe sobre el funcionamiento del Mecanismo de indemnización suplementario, las cuentas del Mecanismo y un presupuesto;

- b) cobrará todas las cuotas pagaderas con arreglo al presente Convenio, administrará e invertirá los fondos del Mecanismo de indemnización suplementario de conformidad con las Directrices sobre inversiones, llevará la contabilidad de los fondos, y prestará asistencia en la auditoría de las cuentas y los fondos, de conformidad con el Artículo 18;
 - c) tramitará las reclamaciones de indemnización conforme a las Directrices sobre indemnizaciones y preparará un informe para la Conferencia de las Partes acerca de cómo se ha tramitado cada reclamación;
 - d) podrá decidir, cuando sea pertinente, adoptar provisionalmente las medidas previstas en el Artículo 19, párrafo 3, y en el Artículo 20 hasta la siguiente reunión de la Conferencia de las Partes; y
 - e) tomará decisiones sobre cualquier otro asunto que le delegue la Conferencia de las Partes.
2. Ni el Director ni el resto del personal de la Secretaría pedirán ni recibirán instrucciones de ninguna autoridad externa al Mecanismo de indemnización suplementario con respecto al cumplimiento de sus responsabilidades. Cada Estado Parte se compromete a respetar plenamente el carácter internacional de las responsabilidades del personal y a no ejercer influencia alguna sobre sus nacionales en el cumplimiento de sus responsabilidades.

Artículo 12 — Las cuotas del Mecanismo de indemnización suplementario

Las cuotas del Mecanismo de indemnización suplementario serán las sumas obligatorias cobradas respecto de cada pasajero y de cada [tonelada] de carga que salga de un aeropuerto de un Estado Parte en un vuelo comercial internacional. Cuando un Estado Parte haya formulado una declaración conforme al Artículo 2, párrafo 2, también se cobrarán esas sumas respecto de cada pasajero y cada [tonelada] de carga que salga en un vuelo comercial entre dos aeropuertos ubicados en ese Estado Parte. El operador cobrará las sumas obligatorias y las remitirá al Mecanismo de indemnización suplementario⁴.

Artículo 13 — Límite total de cuotas cobradas

El monto total de las cuotas cobradas por el Mecanismo de indemnización suplementario en un período de dos años consecutivos no será superior a tres veces el monto máximo de indemnización conforme a lo establecido en el Artículo 19, párrafo 2, del presente Convenio.

Artículo 14 — Base para fijar las cuotas⁵

1. Las cuotas se fijarán teniendo en cuenta los principios siguientes:
 - a) deberían alcanzarse con eficiencia los objetivos del Mecanismo de indemnización suplementario;
 - b) no debería distorsionarse la competencia en el sector del transporte aéreo; y

⁴ Es necesario considerar si, para los fines de la recaudación y el envío de las cuotas, el término “operador” abarca suficientemente el concepto de “transportista”.

⁵ Es probable que, en las cláusulas finales, se defina un umbral para la entrada en vigor, de modo de garantizar que el número de pasajeros y la cantidad de carga sean suficientes para la viabilidad financiera del Mecanismo de indemnización suplementario.

- c) no debería resultar afectada negativamente la competitividad del sector del transporte aéreo con respecto a otros medios de transporte.

2. Cuando fije las cuotas, la Conferencia de las Partes se asegurará de que se apliquen de manera uniforme y no discriminatoria a todos los Estados Partes y a sus operadores, pasajeros y expedidores o destinatarios de carga, cualquiera sea la fecha en que se conviertan en Partes, y también a Estados que aún no sean partes. Las cuotas cobradas respecto de un Estado Parte no podrán utilizarse para el pago de indemnización por un suceso ocurrido antes de la entrada en vigor del Convenio para ese Estado Parte.

3. Basándose en el presupuesto preparado de conformidad con el Artículo 11, párrafo 1 a), las cuotas se fijarán teniendo en cuenta:

- a) el límite superior para la indemnización establecido en el Artículo 19, párrafo 2;
- b) la necesidad de reservas cuando se aplique el Artículo 19, párrafo 3;
- c) las reclamaciones de indemnización, las medidas para minimizar o mitigar los daños y la asistencia financiera con arreglo al presente Convenio;
- d) los costos y gastos de la administración, incluidos los costos y gastos en que se incurra para las reuniones de la Conferencia de las Partes;
- e) los ingresos del Mecanismo de indemnización suplementario; y
- f) la disponibilidad de fondos adicionales para el pago de indemnizaciones, de conformidad con el Artículo 18, párrafo 4.

Artículo 15 — Cuotas iniciales y financiamiento previo

1. En su primera reunión, la Conferencia de las Partes decidirá el período y la tasa de contribución que se aplicará para fijar las cuotas respecto de los pasajeros y la carga que salgan de un Estado Parte que habrán de pagarse desde la entrada en vigor del Convenio para ese Estado Parte. Si un Estado Parte formula una declaración conforme al Artículo 2, párrafo 2, las contribuciones iniciales se pagarán respecto de los pasajeros y la carga que salgan en vuelos comprendidos en dicha declaración a partir del momento en que la misma surta efecto. El período y la tasa de contribución serán iguales para todos los Estados Partes.

2. Las cuotas se fijarán de manera que los fondos disponibles asciendan, como mínimo, al [25%] [100%] del límite de indemnización establecido en el Artículo 19, párrafo 2, para un período de hasta cuatro años. Si se considera que los fondos disponibles son suficientes para cubrir la indemnización o asistencia financiera que probablemente deba proporcionarse en el futuro previsible y que ascienda, como mínimo, al [50%] [100%] de dicho límite, la Conferencia de las Partes podrá decidir que cese el pago de cuotas hasta la siguiente reunión de la Conferencia de las Partes, a condición de que tanto el período como la tasa de contribución se apliquen respecto de los pasajeros y la carga que salgan de un Estado Parte para el cual entre en vigor el Convenio posteriormente.

Artículo 16 — Recaudación de las cuotas

1. La Conferencia de las Partes establecerá en su Reglamento un mecanismo transparente, responsable y eficaz en función de los costos para la recaudación de las cuotas y la remesa de los fondos recaudados. Al establecer el mecanismo, la Conferencia de las Partes se esforzará por no imponer gravámenes injustificados. Las cuotas que estén en mora generarán intereses, según se establece en el Reglamento.
2. Cuando un operador no remita al Mecanismo de indemnización suplementario las cuotas que ha recaudado, el Director adoptará las medidas necesarias contra dicho operador con miras a recuperar la suma adeudada. Cada Estado Parte se asegurará de que dentro de su jurisdicción pueda tomarse una medida para recuperar la suma adeudada, cualquiera sea el Estado Parte en que se haya generado efectivamente la deuda.

Artículo 17 — Obligaciones de los Estados Partes

1. Cada Estado Parte se asegurará de que se cumpla con toda obligación de recaudar y remitir cuotas al Mecanismo de indemnización suplementario con arreglo al presente Convenio, y tomará las medidas que resulten apropiadas conforme a su legislación, incluso las sanciones que considere necesarias, para que se dé cumplimiento efectivo a toda obligación.
2. Cada Estado Parte se asegurará de que se proporcione al Mecanismo de indemnización suplementario la información siguiente:
 - a) el número de pasajeros y la cantidad de carga que salga de ese Estado Parte en vuelos comerciales internacionales; y
 - b) la identidad de los operadores que realizan esos vuelos.

Cuando un Estado Parte haya formulado una declaración en el marco del Artículo 2, párrafo 2, se asegurará de que también se informe el número de pasajeros y la cantidad de carga que salgan en vuelos comerciales entre dos aeropuertos de ese Estado Parte, así como la identidad de los operadores que realizan dichos vuelos. En cada caso, las estadísticas proporcionadas constituirán una prueba presunta de lo declarado en ellas.

3. Cuando un Estado Parte no cumpla con las obligaciones que le impone el párrafo 2 del presente Artículo y, como consecuencia de ello, el Mecanismo de indemnización suplementario sufra una pérdida, el Estado Parte será civilmente responsable por dicha pérdida. La Conferencia de las Partes decidirá, atendiendo a la recomendación del Director, si el Estado Parte deberá pagar dicha pérdida.

Artículo 18 — Los fondos del Mecanismo de indemnización suplementario

1. Los fondos del Mecanismo de indemnización suplementario sólo podrán utilizarse para los fines establecidos en el Artículo 8, párrafo 2.
2. El Mecanismo de indemnización suplementario ejercerá el máximo grado de prudencia en la administración y conservación de sus fondos. Los fondos se conservarán de conformidad con las Directrices sobre inversiones. Sólo podrán efectuarse inversiones en los Estados Partes.

3. Se llevará la contabilidad de los fondos del Mecanismo de indemnización suplementario. Los Auditores del Mecanismo de indemnización suplementario examinarán las cuentas e informarán a la Conferencia de las Partes al respecto.

4. Cuando el Mecanismo de indemnización suplementario no pueda afrontar el pago de reclamaciones de indemnización válidas porque las cuotas recaudadas resulten insuficientes, podrá tomar créditos de entidades financieras para el pago de indemnizaciones y podrá proporcionar garantías para dichos créditos.

Capítulo IV

Indemnización del Mecanismo de indemnización suplementario

Artículo 19 — Indemnización

1. El Mecanismo de indemnización suplementario pagará indemnizaciones a las personas que sufran daños en el territorio de un Estado Parte, sea cual fuere el Estado en el que el operador tenía su oficina principal o, en caso de que no la poseyera, su residencia permanente, en las mismas condiciones que se aplican a la responsabilidad civil del operador. La indemnización sólo se pagará en la medida en que la suma total del daño exceda los límites establecidos en el Artículo 4. Cuando el operador tenga su oficina principal o, en caso de que no la posea, su residencia permanente, en el Estado Parte en el que ocurra el daño, sólo se pagará indemnización si dicho Estado Parte ha formulado una declaración conforme al Artículo 2, párrafo 2.

2. La suma máxima de indemnización que podrá obtenerse del Mecanismo de indemnización suplementario será de [3 000 000 000] de derechos especiales de giro por cada suceso. La asistencia financiera otorgada de conformidad con el párrafo 3 y la distribución de sumas recuperadas con arreglo al Artículo 25, párrafo 2, será adicional a la suma máxima de indemnización.

3. Si fuera imposible obtener, total o parcialmente, un seguro que cubriera los daños comprendidos en el presente Convenio, ya sea respecto de las sumas de la cobertura o de los riesgos cubiertos, o si dicha cobertura sólo pudiera obtenerse a un costo incompatible con la continuidad de las operaciones del transporte aéreo, la Conferencia de las Partes podrá decidir que [, con respecto a los sucesos futuros que causen un daño indemnizable con arreglo al presente Convenio,] el Mecanismo de indemnización suplementario prestará asistencia financiera a los operadores para el pago de indemnización por los daños de los que sean civilmente responsables de acuerdo con los Artículos 3 y 4. La Conferencia de las Partes podrá decidir la imposición de un derecho que deberá pagarse como condición para obtener la protección otorgada por esa decisión durante el período cubierto.

Artículo 20 — Pagos por adelantado y otras medidas

1. Con sujeción a la decisión de la Conferencia de las Partes y de conformidad con las Directrices sobre indemnizaciones, el Mecanismo de indemnización suplementario podrá efectuar pagos por adelantado, sin demora, a personas físicas que puedan tener derecho a reclamar indemnización con arreglo al presente Convenio para satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos por adelantado no constituirán un reconocimiento del derecho a recibir indemnización, y podrán descontarse de toda suma que pague ulteriormente el Mecanismo de indemnización suplementario.

2. Con sujeción a la decisión de la Conferencia de las Partes y de conformidad con las Directrices sobre indemnizaciones, el Mecanismo de indemnización suplementario también podrá tomar otras medidas para minimizar o mitigar los daños causados por un suceso.

Capítulo V

Disposiciones especiales sobre indemnizaciones y el derecho de acción regresiva

Artículo 21 — Actos u omisiones de las víctimas

Si el operador o el Mecanismo de indemnización suplementario prueba que causó el daño o contribuyó a él una acción u omisión de un reclamante o de la persona de la que provienen sus derechos, cometida intencionalmente o por imprudencia, y con conocimiento de que podía ocasionarse un daño, el operador o el Mecanismo de indemnización suplementario quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad civil con respecto a ese reclamante, en la medida en que esa acción u omisión haya causado el daño o contribuido a él.

Artículo 22 — Costas judiciales y otros gastos

Los límites establecidos en los Artículos 4 y 19, párrafo 2, no impedirán que el tribunal, de conformidad con su propia ley, adjudique además, total o parcialmente, las costas judiciales y otros gastos del litigio en que haya incurrido la parte demandante, incluidos los intereses. La disposición antedicha no se aplicará si la suma adjudicada por daños y perjuicios, excluidas las costas judiciales y otros gastos del litigio, no excede de la suma ofrecida por escrito por el transportista a la parte demandante dentro de los seis meses posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso que causó el daño o, si ya hubiera vencido ese plazo, antes del inicio de la acción judicial.

Artículo 23 — Indemnización reducida

Si la suma total pagadera por daños excede de las sumas disponibles conforme a los Artículos 4 y 19, la suma total se asignará preferentemente a cubrir en forma proporcional las reclamaciones por muerte y lesiones corporales en primera instancia. El remanente, si lo hubiere, de la suma total distribuible se asignará, en forma proporcional, a cubrir las reclamaciones respecto de otros daños.

Artículo 24 — Indemnización adicional

1. En la medida en que la suma total de los daños exceda el límite aplicable establecido en los Artículos 4 y 19, párrafo 2, las personas que hayan sufrido daños podrán reclamar indemnización al operador de conformidad con los párrafos 2 y 3 del presente Artículo.

2. El operador será civilmente responsable de pagar dicha indemnización adicional en la medida en que la persona que reclame la indemnización demuestre que el operador o, si es una persona jurídica, su administración superior:

- a) cometió intencionalmente un acto de interferencia ilícita; o
- b) contribuyó al suceso mediante una acción u omisión que:
 - i) esté comprendida en la responsabilidad del operador de asegurar el cumplimiento de las disposiciones aplicables y dentro de su control efectivo;
 - ii) haya sido la causa principal del suceso sin constituir un acto de interferencia ilícita; y
 - iii) se haya llevado a cabo desconsiderando un riesgo conocido, probable e inminente.

3. Para los fines del párrafo 2 b) iii), se considerará en forma concluyente que la administración superior de un operador no ha desconsiderado un riesgo si ha adoptado la norma aplicable de la industria⁶ para la zona de seguridad pertinente y, en el momento del suceso, tenía un certificado de evaluación válido respecto de la misma. Lo antedicho no impide que la administración superior aduzca otras razones para demostrar que no ha desconsiderado el riesgo.

Artículo 25 — Derecho de acción regresiva

1. Con sujeción al párrafo 2, ni el operador ni el Mecanismo de indemnización suplementario tendrán derecho de acción regresiva contra persona alguna, excepto cuando esa persona o, si se trata de una persona jurídica, su administración superior hubiera cometido intencionalmente un acto de interferencia ilícita.

2. El Mecanismo de indemnización suplementario podrá entablar una acción regresiva contra el operador en reclamo de indemnización con sujeción a las condiciones establecidas en el Artículo 24, a condición de que no se haga efectiva la indemnización hasta que se hayan liquidado todas las indemnizaciones correspondientes a las reclamaciones presentadas de conformidad con el Artículo 3, párrafo 1, y el Artículo 24, párrafo 1.

3. Toda suma recuperada en el marco del párrafo 2 del presente Artículo se utilizará, en primera instancia, para el pago de indemnizaciones por daños ocasionados por el suceso que dio lugar a la acción regresiva que excedan de la suma máxima establecida en el Artículo 19, párrafo 2.

Capítulo VI

Asistencia en caso de sucesos ocurridos en Estados no Partes

Artículo 26 — Asistencia en caso de sucesos ocurridos en Estados no Partes

Cuando un operador que tenga su oficina principal o, en caso de no poseerla, su residencia permanente en un Estado parte sea civilmente responsable por un daño ocurrido en un Estado no Parte, la Conferencia de las Partes podrá resolver, caso por caso, que el Mecanismo de indemnización suplementario proporcione ayuda financiera a dicho operador. Tal ayuda sólo podrá proporcionarse respecto de un daño que habría estado comprendido en el presente Convenio si el Estado no Parte hubiera sido un Estado Parte. La ayuda financiera no excederá la suma máxima de indemnización establecida en el párrafo 2 del Artículo 19. Si la solvencia del operador civilmente responsable estuviera amenazada, aun cuando se le prestara ayuda, tal ayuda se otorgará sólo si el operador civilmente responsable dispusiera de los mecanismos suficientes para proteger su solvencia.

⁶ La norma pertinente de la industria actual es la norma del Programa de Auditoria de la Seguridad Operacional de la IATA.

Capítulo VII

Ejercicio de acciones y recursos legales y disposiciones conexas

Artículo 27 — Indemnización exclusiva

1. Sin perjuicio de la cuestión de cuáles personas tienen derecho a iniciar acciones y cuáles son sus respectivos derechos, toda acción en reclamo de indemnización por daños ocasionados por un acto de interferencia ilícita, fundada en el presente Convenio, en un acto lesivo extracontractual, en un contrato o en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a las condiciones y los límites de responsabilidad civil previstos en el presente Convenio. No se reclamará indemnización por tales daños a ninguna otra persona.

2. Las disposiciones del párrafo 1 no se aplicarán a las acciones contra un individuo que haya cometido intencionalmente un acto de interferencia ilícita.

Artículo 28 — Conversión de los derechos especiales de giro

Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro, según la definición del Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procesos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor en una moneda nacional se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. El valor en una moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado para que exprese en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real de las sumas establecidas en el Artículo 4.

Artículo 29 — Revisión de los límites

1. Con sujeción al párrafo 2 que sigue, las cantidades prescritas en los Artículos 4 y 19 serán revisadas por el Director, tomando como referencia un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el Artículo 28.

2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al 10%, el Director informará a la Conferencia de las Partes acerca de una revisión de los límites de responsabilidad civil. Cualquier revisión de esa naturaleza tendrá efecto a partir de los seis meses transcurridos desde la reunión de la Conferencia de las Partes, a menos que la mayoría de los Estados Partes dejara constancia de su desaprobación. El Director notificará inmediatamente a todos los Estados Partes de la entrada en vigor de toda revisión.

Artículo 30 — Jurisdicción

1. Con sujeción al párrafo 2 del presente Artículo, podrán iniciarse acciones por indemnización conforme a las disposiciones del presente Convenio sólo ante los tribunales del Estado Parte en el que ocurrió el daño.
2. Cuando ocurran daños en más de un Estado Parte, sólo podrán iniciarse acciones conforme a las disposiciones del presente Convenio ante los tribunales del Estado Parte en cuyo espacio aéreo territorial se encontraba la aeronave, o del que estaba a punto de salir, cuando ocurrió el incidente.
3. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, se podrá solicitar ante cualquier Estado Parte que se apliquen las medidas provisionales disponibles de conformidad con las leyes de ese Estado, incluidas las medidas de protección.

Artículo 31 — Intervención del Mecanismo de indemnización suplementario

1. Cada Estado Parte garantizará que el Mecanismo de indemnización suplementario tenga derecho a intervenir en el proceso iniciado contra el operador ante sus tribunales.
2. A excepción de lo dispuesto en el párrafo 3, el Mecanismo de indemnización suplementario no estará obligado por ninguna sentencia o fallo en los procesos en los que no haya sido parte.
3. Si se inicia una acción contra el operador en un Estado Parte, cada una de las partes en ese proceso tendrá derecho a notificar al Mecanismo de indemnización suplementario acerca del proceso. Cuando la notificación se haya realizado de conformidad con la ley del tribunal pertinente y con la antelación suficiente para que el Mecanismo de indemnización suplementario haya tenido tiempo de intervenir en el proceso, el Mecanismo de indemnización suplementario estará obligado por una sentencia o fallo del proceso aunque no haya intervenido.

Artículo 32 — Reconocimiento y ejecución de las sentencias

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente Artículo, las sentencias dictadas por un tribunal competente, según lo establecido en el Artículo 30, al cabo de un juicio, o en rebeldía, cuando sean ejecutables en el Estado Parte de ese tribunal, serán ejecutables en cualquier otro Estado Parte tan pronto como se hayan cumplido las tramitaciones requeridas por ese Estado Parte.
2. Los méritos de la causa no se reabrirán en ninguna solicitud de reconocimiento o ejecución conforme al presente Artículo.
3. Podrá negarse el reconocimiento y la ejecución de una sentencia si:
 - a) su reconocimiento o ejecución fuera manifiestamente incompatible con las políticas públicas del Estado Parte en el que se solicita el reconocimiento o la ejecución;
 - b) no se hubiera notificado al demandado acerca del proceso en tiempo y forma para permitirle preparar y presentar su contestación de la demanda;
 - c) la sentencia se refiriera a un litigio entre las mismas Partes que ya hubiera sido objeto de un fallo o laudo arbitral reconocido como sentencia definitiva e inapelable según la ley del Estado Parte en el que se solicita su reconocimiento o ejecución;

- d) la sentencia se hubiera obtenido mediante fraude de cualquiera de las Partes;
 - e) y en la medida en que la sentencia ordene una indemnización por daños, incluidos los daños y perjuicios punitivos y ejemplares, que no compense a un tercero por el perjuicio real sufrido; o
 - f) el derecho de ejecutar la sentencia no se hubiera otorgado a la persona solicitante.]
4. Cuando una sentencia sea ejecutable, también se aplicará la condena al pago de todas las costas que se establezcan en la sentencia.

Artículo 33 — Acuerdos regionales y multilaterales sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias

1. Los Estados Partes podrán concertar acuerdos regionales y multilaterales sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias que sean compatibles con los objetivos del presente Convenio, siempre que tales acuerdos no ocasionen a ningún tercero o demandado una reducción del nivel de protección que le confiere el presente Convenio.
2. Los Estados Partes se mantendrán informados entre sí, por intermedio del Depositario, respecto de cualquier acuerdo regional o multilateral que hayan suscrito antes o después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.
3. Las disposiciones del Capítulo VII del presente Convenio no afectarán el reconocimiento ni la ejecución de ninguna sentencia con arreglo a tales acuerdos.

Artículo 34 — Plazo de prescripción

1. El derecho de indemnización previsto en el Artículo 3 caducará si no se inicia una acción dentro de los tres años posteriores a la fecha en que haya ocurrido el incidente que causó el daño.
2. El derecho a recibir indemnización contemplado en el Artículo 19 caducará si no se inicia una acción, o no se realiza una notificación según se establece en el Artículo 31, párrafo 3, dentro de los tres años posteriores a la fecha en que haya ocurrido el incidente que causó el daño.
3. El método para calcular ese período de tres años estará determinado por la ley del tribunal que entienda en la causa.

Artículo 35 — Muerte de la persona civilmente responsable

En caso de muerte de la persona civilmente responsable, la acción por daños y perjuicios se iniciará contra los causahabientes de su sucesión y de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

CAPÍTULO VIII

Aplicación del Convenio

Artículo 36 — Aeronave de Estado

El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves de Estado. Se considerarán aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

Artículo 37 — Daño nuclear

En el marco del presente Convenio, no habrá responsabilidad civil alguna por daños causados por un incidente nuclear si el operador de una instalación nuclear es civilmente responsable por esos daños de conformidad con el Convenio de París acerca de la responsabilidad civil respecto de terceros en materia de energía nuclear del 29 de julio de 1960 o por el Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares del 21 de mayo de 1963, o por cualquier enmienda o suplemento de los mismos que se encuentre en vigor.

[Se insertarán las cláusulas finales]

— — — — —

APÉNDICE C

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES

Capítulo I

Principios

Artículo 1 — Definiciones

Para los fines del presente Convenio, los términos y las expresiones siguientes significan:

- a) “Acto de interferencia ilícita”, un acto definido como delito en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, o en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o en cualquier enmienda o Protocolo de los mismos que se encuentre en vigor en los Estados partes afectados.
- b) Se considera que una aeronave se encuentra “en vuelo” en cualquier momento, a partir de que se cierran todas sus puertas externas, luego del embarque o la carga, y hasta que se abre cualquiera de esas puertas para el desembarque o la descarga.
- c) “Operador”, la persona que estaba utilizando la aeronave en el momento en que se causó el daño, aunque también se considera operador a quien habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación. Se considera que una persona usa una aeronave cuando lo hace personalmente o cuando lo hacen sus dependientes o agentes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.
- d) “Persona”, toda persona física o jurídica, incluso un Estado.
- e) “Estado Parte”, todo Estado con respecto al cual el presente Convenio está en vigor.
- f) “Tercero”, una persona que no es el operador, pasajero ni el expedidor o destinatario de la carga; en caso de colisión, “tercero” significa también el operador, el propietario y la tripulación de la otra aeronave y el pasajero o el expedidor o destinatario de la carga a bordo de la otra aeronave.

Artículo 2 — Ámbito de aplicación¹

1. El presente Convenio se aplica al daño a terceros causado en el territorio de un Estado Parte por una aeronave en vuelo como consecuencia de un hecho que no sea un acto de interferencia ilícita cuando el operador de la aeronave tenga su oficina principal o, si no la posee, su residencia permanente en otro Estado Parte.
2. Si un Estado Parte así lo declara al Depositario, el presente Convenio se aplicará también al daño que ocurra en el territorio de ese Estado Parte cuando el operador de la aeronave tenga su oficina principal o, si no la posee, su residencia permanente en ese Estado Parte.
3. Para los fines del presente Convenio, todo buque o aeronave que se encuentre en alta mar, incluso dentro de la zona económica exclusiva, o que esté sobrevolando esas zonas, se considerará parte del territorio del Estado en el que está matriculado. Las plataformas de perforación y otras instalaciones fijadas en forma permanente al suelo dentro de la zona económica exclusiva o la plataforma continental se considerarán parte del territorio del Estado que tiene jurisdicción sobre dichas plataformas o instalaciones.

Capítulo II**Responsabilidad civil del operador y otras cuestiones conexas****Artículo 3 — Responsabilidad civil del operador**

1. El operador será civilmente responsable del daño causado a terceros, con la única condición de que el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo.
2. El operador no será civilmente responsable por los daños comprendidos en el párrafo 1 de este Artículo cuando excedan de (250 000 – 500 000) derechos especiales de giro por cada tercero, si prueba que:
 - a) tales daños no se debieron a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del operador o de sus dependientes o agentes; o que
 - b) tales daños se debieron únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de otra persona.
3. No habrá derecho a indemnización en el marco del presente Convenio si el daño no es consecuencia directa del suceso que lo ha originado, o si se debe al mero paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.
4. El daño al medio ambiente será indemnizable si la ley del Estado Parte en cuyo territorio se ha causado el daño prevé dicha indemnización, y en la medida en que la prevea.
5. No serán recuperables las indemnizaciones punitivas, ejemplares o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

¹ Puede ser necesario seguir analizando el factor de conexión entre el operador y un Estado en particular si se modifican en la OACI las definiciones pertinentes.

6. Serán indemnizables los daños debidos a muerte, lesión corporal o daños a los bienes. Los daños debidos a lesión mental serán indemnizables si fueron causados por una enfermedad psiquiátrica reconocible resultante de una lesión corporal o de un temor razonable a morir o a sufrir lesión corporal.

Artículo 4 — Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores u otras personas

1. Cuando dos o más aeronaves hayan estado involucradas en un suceso que haya causado un daño al que se aplique el presente Convenio, los operadores de dichas aeronaves serán solidariamente responsables por cualquier daño sufrido por un tercero.
2. Si dos o más operadores son civilmente responsables, la acción regresiva entre ellos dependerá de sus respectivos límites de responsabilidad civil y de su contribución al daño.
3. Ningún operador será civilmente responsable por una suma que exceda del límite, si lo hubiera, aplicable a su responsabilidad civil.

Artículo 5 — Costas judiciales y otros gastos

El tribunal podrá, de conformidad con su propia ley, adjudicar total o parcialmente las costas judiciales y otros gastos del litigio en que haya incurrido la parte demandante, incluidos los intereses. La disposición antedicha no se aplicará si la suma de la indemnización por daños adjudicada, excluidas las costas judiciales y otros gastos del litigio, no excede de la suma ofrecida por escrito por el transportista a la parte demandante dentro de los seis meses posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso que causó el daño o, si ya hubiera vencido ese plazo, antes del inicio de la acción judicial.

Artículo 6 — Pagos por adelantado

Si así lo exige la ley del Estado en el que ocurrió el daño, el operador efectuará pagos por adelantado sin demora a las personas físicas que puedan tener derecho a reclamar indemnización conforme al presente Convenio, a fin de satisfacer sus necesidades económicas. Dichos pagos por adelantado no constituirán un reconocimiento de responsabilidad civil y podrán deducirse de toda cantidad posteriormente pagada por el operador en concepto de indemnización por daños.

Artículo 7 — Seguro

Conforme al Artículo 3, los Estados Partes exigirán a sus operadores que cuenten con un seguro o garantía suficiente para cubrir la responsabilidad civil que les corresponda en virtud del presente Convenio. El Estado Parte en el que explota servicios un operador podrá exigir al operador que presente pruebas de que cuenta con una cobertura de seguro o garantía suficiente. Al hacerlo, el Estado Parte aplicará a los operadores de otros Estados Partes los mismos criterios que aplica a sus propios operadores.

Capítulo III

Acción regresiva y exoneración

Artículo 8 — Acciones u omisiones de las víctimas

Si el operador prueba que causó el daño o contribuyó a él una acción u omisión del demandante, o de la persona de la que provienen sus derechos, cometida intencionalmente o por imprudencia, y con conocimiento de que podía ocasionarse un daño, el operador quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad civil con respecto a dicho demandante, en la medida en que esa acción u omisión haya causado el daño o contribuido a él.

Artículo 9 — Derecho de acción regresiva

[Con sujeción al Artículo 10 *bis*,] [n]inguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a la cuestión de si la persona civilmente responsable por los daños de conformidad con el mismo tiene derecho de acción regresiva contra cualquier persona.

Capítulo IV

Ejercicio de acciones y recursos legales y disposiciones conexas

Artículo 10 — Indemnización exclusiva

Toda acción de indemnización por daños causados a terceros por una aeronave en vuelo iniciada contra el operador, o sus dependientes o agentes, sea que se funde en el presente Convenio o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a las condiciones y límites de responsabilidad civil previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de cuáles personas tienen derecho de iniciar acciones y cuáles son sus respectivos derechos.

[Artículo 10 *bis* — Exoneración de la condición de civilmente responsable]

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

Artículo 11 — Conversión de los derechos especiales de giro

Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro, según la definición del Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procedimientos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en una moneda nacional, se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. El valor, en una moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la forma determinada por dicho Estado para que exprese en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real que las sumas establecidas en el Artículo 3.

Artículo 12 — Revisión de los límites

1. Con sujeción al párrafo 2 que sigue, las sumas prescritas en el Artículo 3 serán revisadas por el Depositario con referencia a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el Artículo 11.
2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al 10%, el Depositario notificará a los Estados Partes la modificación de los límites de responsabilidad civil. Dichas modificaciones serán efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes, a menos que la mayoría de los Estados Partes deje asentada su desaprobación. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda modificación.

Artículo 13 — Jurisdicción

1. Con sujeción al párrafo 2 del presente Artículo, las acciones de indemnización que se inicien en el marco de las disposiciones del presente Convenio sólo podrán entablarse ante los tribunales del Estado Parte donde haya ocurrido el daño.
2. Cuando ocurran daños en más de un Estado Parte, sólo podrán iniciarse acciones ante los tribunales del Estado Parte en cuyo espacio aéreo territorial se encontraba la aeronave, o del que estaba a punto de salir, cuando ocurrió el suceso.
3. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, se podrá solicitar ante cualquier Estado Parte que se apliquen las medidas provisionales disponibles de conformidad con las leyes de ese Estado, incluidas las medidas de protección.

Artículo 14 — Reconocimiento y ejecución de las sentencias

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente Artículo, las sentencias dictadas por un tribunal competente, según lo establecido en el Artículo 13, al cabo de un juicio, o en rebeldía, cuando sean ejecutables en el Estado Parte de ese tribunal, serán ejecutables en cualquier otro Estado Parte tan pronto como se hayan cumplido las tramitaciones requeridas por ese Estado Parte.
2. Los méritos de la causa no se reabrirán en ninguna solicitud de reconocimiento o ejecución conforme al presente Artículo.
3. Podrá negarse el reconocimiento y la ejecución de una sentencia si:
 - [a] su reconocimiento o ejecución fuera manifiestamente incompatible con las políticas públicas del Estado Parte en el que se solicita el reconocimiento o la ejecución;
 - b) no se hubiera notificado al demandado acerca del proceso en tiempo y forma para permitirle preparar y presentar su contestación de la demanda;

- c) la sentencia se refiriera a un litigio entre las mismas Partes que ya haya sido objeto de un fallo o laudo arbitral reconocido como sentencia definitiva e inapelable según la ley del Estado Parte en el que se solicita su reconocimiento o ejecución;
 - d) la sentencia se hubiera obtenido mediante fraude de cualquiera de las Partes;
 - e) y en la medida en que la sentencia ordene indemnización por daños, incluidos los daños y perjuicios punitivos o ejemplares, que no compense a un tercero por el perjuicio real sufrido; o
 - f) el derecho de ejecutar la sentencia no se hubiera otorgado a la persona solicitante.]
4. Cuando una sentencia sea ejecutable, también se aplicará la condena al pago de todas las costas que se establezcan en la sentencia.

Artículo 15 — Acuerdos regionales y multilaterales sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias

1. Los Estados Partes podrán concertar acuerdos regionales y multilaterales sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias que sean compatibles con los objetivos del presente Convenio, siempre que tales acuerdos no ocasionen a ningún tercero o demandado una reducción del nivel de protección que le confiere el presente Convenio.
2. Los Estados Partes se mantendrán informados entre sí, por intermedio del Depositario, respecto de cualquier acuerdo regional o multilateral que hayan suscrito antes o después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.
3. Las disposiciones del Capítulo IV del presente Convenio no afectarán el reconocimiento ni la ejecución de ninguna sentencia con arreglo a tales acuerdos.

Artículo 16 — Plazo de prescripción

1. El derecho de indemnización previsto en el Artículo 3 caducará si no se inicia una acción dentro de los dos años posteriores a la fecha en que ocurrió el incidente que causó el daño.
2. El método para calcular ese período de dos años se determinará de conformidad con la ley del tribunal que entienda en la causa.

Artículo 17 — Muerte de la persona civilmente responsable

En caso de muerte de la persona civilmente responsable, podrá iniciarse una acción por daños contra los causahabientes de su sucesión y la misma estará sujeta a las disposiciones del presente Convenio.

Capítulo V

Aplicación del Convenio

Artículo 18 — Aeronave de Estado

El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves de Estado. Se considerarán aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

Artículo 19 — Daño nuclear

En el marco del presente Convenio, no habrá responsabilidad civil alguna por daños causados por un incidente nuclear si el operador de una instalación nuclear es civilmente responsable por esos daños de conformidad con el Convenio de París acerca de la responsabilidad civil respecto de terceros en materia de energía nuclear del 29 de julio de 1960 o por el Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares del 21 de mayo de 1963, o por cualquier enmienda de los mismos o Convenio al respecto que se encuentre en vigor.

[Se insertarán las cláusulas finales]

— — — — —

APÉNDICE D

COMITÉ JURÍDICO — 33º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 21 de abril – 2 de mayo de 2008)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL 33º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

**Cuestión 1 del
orden del día:**

Adopción del orden del día

Nota: El Artículo 11 a) del *Reglamento interno del Comité Jurídico* (Doc 7669-LC/139/5) dispone que: “El Comité fijará en su primera sesión el orden del día definitivo del período de sesiones”.

**Cuestión 2 del
orden del día:**

Informe de la Secretaría

Nota: Todos los documentos relacionados con el orden del día se publicarán como subdivisiones de la nota LC/33-WP/2.

**Cuestión 3 del
orden del día:**

Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

Nota: Esta es la **principal cuestión** que tratará el Comité Jurídico; el Comité estudiará esta cuestión basándose en los textos preparados por el Grupo especial del Consejo sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952 y documentos conexos. Todos los documentos relacionados con esta cuestión se publicarán como subdivisiones de LC/33-WP/3.

**Cuestión 4 del
orden del día:**

Examen de otros asuntos comprendidos en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico

Nota: El Comité examinará los informes sobre los siguientes asuntos que figuran en su programa general de trabajo:

- Actos e infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico: LC/33-WP/4-1.
- Examen del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluidos el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multilaterales regionales: LC/33-WP/4-2.
- Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico): LC/33-WP/4-3.

- Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional: LC/33-WP/4-4.
- *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* — Posibles repercusiones en la aplicación del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional: LC/33-WP/4-5.

Cuestión 5 del**orden del día:****Examen del Programa general de trabajo del Comité Jurídico****Nota:** Véase LC/33-WP/5.**Cuestión 6 del****orden del día:****Elección del presidente y los vicepresidentes del Comité**

Nota: El Artículo 6 del *Reglamento interno del Comité Jurídico* dispone que: “El Comité elegirá al final de cada segundo período de sesiones, de entre los representantes de los Estados, al presidente y a los primer, segundo, tercer y cuarto vicepresidentes, los cuales ejercerán su mandato a partir de la clausura del período de sesiones en que fueron elegidos hasta el final del período de sesiones en que sus sucesores sean debidamente elegidos. No podrán ser reelegidos para ocupar el mismo cargo durante el siguiente período”. Véase LC/33-WP/6.

Cuestión 7 del**orden del día:****Fecha, lugar y orden del día para el 34º período de sesiones del Comité Jurídico****Nota:** Véase LC/33-WP/7.**Cuestión 8 del****orden del día:****Informe sobre la labor realizada en el período de sesiones**

— — — — —

APÉNDICE E

COMITÉ JURÍDICO — 33º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 21 de abril – 2 de mayo de 2008)

LISTA DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES PARA SER INVITADAS A PARTICIPAR EN EL 33º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

- Asociación de Derecho Internacional (ILA);
- Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA);
- Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA);
- Comité de Corredores de Seguros del Mercado de Londres (LMBC);
- Comunidad Europea (CE);
- Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado (HccH);
- Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI);
- Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA);
- Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación (ACVFA);
- Grupo de trabajo aeronáutico (AWG);
- Naciones Unidas (ONU);
- Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO);
- Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);
- Organización Marítima Internacional (OMI); y
- Unión Internacional de Compañías de Seguros de Aviación (UIAA).

— FIN —