

**CONJUNTO DE MATERIAL ADMINISTRATIVO
PARA LA RATIFICACIÓN DEL CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN
POR INTERFERENCIA ILÍCITA O LA ADHESIÓN AL MISMO**

1. Nombre completo del instrumento:

Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, hecho en Montreal el 2 de mayo de 2009 (Doc 9920)

2. Antecedentes:

Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico, Montreal, 20 de abril a 2 de mayo de 2009

3. Resumen:

1) Conforme a lo dispuesto en el Artículo 2, párrafo 1, el Convenio se aplica al daño a terceros en el territorio de un Estado Parte causado por una aeronave en vuelo en un vuelo internacional, como resultado de un acto de interferencia ilícita. Este Artículo asegura que el daño causado en cualquier Estado Parte sea indemnizado, independientemente de que el operador sea o no de un Estado Parte. En determinadas circunstancias, el Convenio se aplicaría además al daño causado en un Estado no Parte: cuando un operador de un Estado Parte cause daño en un Estado no Parte, la Conferencia de las Partes (COP) podrá decidir otorgar ayuda financiera al operador (el Artículo 28).

2) Si bien hay un elemento internacional en el párrafo 1 del Artículo 2, el párrafo 2 del mismo artículo prevé la posibilidad de aplicar el Convenio en situaciones esencialmente nacionales. Si un Estado Parte así lo decide, el Convenio también se aplicaría al daño ocurrido en el territorio de ese Estado Parte cuando haya sido causado por una aeronave en vuelo, sin que haya sido un vuelo internacional, como resultado de un acto de interferencia ilícita.

3) La responsabilidad de indemnizar que le corresponde al operador es objetiva. El Artículo 3, párrafo 1, establece que el operador será civilmente responsable de indemnizar por el daño ocasionado, con la única condición de que el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo. El reclamante no tendrá que probar la culpa. Los daños debidos a muerte, lesión corporal y lesión mental serán indemnizables, así como el daño a los bienes; el daño al medio ambiente también será indemnizable si la ley del Estado en cuyo territorio se ha causado el daño prevé dicha indemnización.

4) En virtud del Artículo 4, la responsabilidad civil del operador es limitada, es decir que está sujeta a un límite establecido según el peso de la aeronave, y que varía de 750 000 derechos especiales de giro (DEG), en el caso de las aeronaves más pequeñas, a 700 000 000 DEG, para las aeronaves más grandes. Este límite de la responsabilidad civil sólo podrá franquearse en circunstancias excepcionales (véase el párrafo 12).

5) En cumplimiento del Artículo 8, se prevé crear una organización denominada Fondo internacional de la aviación civil para la indemnización por daños (en adelante el “Fondo internacional”), con el objetivo principal de indemnizar a las personas que sufran daños en el territorio de un Estado Parte, proporcionar ayuda financiera en los casos en que un operador de un Estado Parte cause daños en un Estado no Parte (como se describe antes en el párrafo 1) y determinar si corresponde pagar indemnización suplementaria a los pasajeros a bordo de una aeronave que haya estado involucrada en un suceso. El Fondo internacional

pagará indemnización en la medida en que la suma total correspondiente a los daños exceda los límites fijados en el Artículo 4 (Artículo 18, párrafo 1). En otras palabras, cuando se produzca un daño por el que sea civilmente responsable el operador, éste pagará hasta la suma fijada como límite y el Fondo internacional pagará la indemnización adicional que supere dicho 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 Fondo internacional podrá pagar los daños por los que sean civilmente responsables los operadores, conforme a los Artículos 3 y 4 (Artículo 18, párrafo 3).

6) En general, la suma máxima de indemnización que podría obtenerse del Fondo internacional se ha fijado actualmente en 3 000 millones de DEG por suceso (Artículo 18, párrafo 2).

7) El Fondo internacional tendrá personería jurídica y estará compuesto por una Conferencia de las Partes (COP), integrada por todos los Estados Partes, que será el órgano principal que definirá las políticas, y una Secretaría, encabezada por un Director. Entre otras funciones, la COP establecerá el reglamento del Fondo internacional, las Directrices para la indemnización y las Directrices sobre inversiones; fijará las contribuciones que deberían pagarse al Fondo internacional y decidirá 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.

8) En virtud del Artículo 12, las contribuciones al Fondo internacional 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. Las contribuciones recaudadas respecto de cada pasajero y de cada tonelada de carga no se cobrarán más de una vez respecto de cada viaje, sea que el viaje incluya, o no, escalas o transferencias. Se prevé que la COP podría especificar sumas de contribuciones de la aviación general. El operador recaudará las sumas y las remitirá al Fondo internacional. En general, la suma total de las contribuciones que perciba el Fondo internacional en dos años consecutivos no excederá de 9 000 millones de DEG (Artículo 14, párrafo 3).

9) En el Artículo 14, se dispone que la COP decidirá el período y la tasa de las contribuciones 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. Las contribuciones iniciales también se pagarán respecto de los pasajeros y la carga que salgan en vuelos comprendidos en la declaración de inclusión de vuelos interiores. Las contribuciones se fijarán de forma que los fondos disponibles asciendan a 3 000 millones de DEG en un plazo de cuatro años. Si se considera que los fondos disponibles son suficientes para cubrir la indemnización o asistencia financiera que probablemente sea preciso proporcionar en el futuro previsible y llegan a los 3 000 millones de DEG, la COP podrá decidir que no se paguen más contribuciones.

10) Cuando un operador no recaude o remita las contribuciones, el Director tomará las medidas pertinentes para la recuperación de la suma adeudada (Artículo 15, párrafo 2). Cada Estado Parte se asegurará de que se proporcionen al Fondo internacional determinados datos estadísticos y de otra índole; de no hacerlo, el Estado Parte podrá ser considerado responsable por cualquier déficit de contribuciones que resulte de dicha omisión (véase el Artículo 16).

11) Cuando el reclamante o la víctima hayan causado el daño o contribuido a él, el operador o el Fondo internacional quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad civil de indemnizar (Artículo 20).

12) Como se menciona antes en el párrafo 4, los límites de responsabilidad del operador podrán franquearse en circunstancias excepcionales. Con arreglo al Artículo 23, cuando la suma total de los daños supere los límites de responsabilidad civil del operador fijados en el Artículo 4 y las sumas que deba pagar el Fondo internacional, conforme al Artículo 18, párrafo 2 (es decir, cuando el valor de los daños exceda los dos primeros niveles de responsabilidad), la persona que haya sufrido los daños podrá reclamar indemnización adicional al operador. Para tener éxito, esa persona debe probar que el operador o sus empleados han contribuido a que ocurriera el suceso mediante una acción u omisión cometida intencionalmente o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría un daño. Cuando un empleado haya contribuido a que ocurriera el daño, el operador no será civilmente responsable de ninguna indemnización adicional si prueba que se ha establecido y aplicado un sistema apropiado para la selección y supervisión de sus empleados. En el Artículo 23, párrafo 4, se especifica en qué circunstancias se presumirá que el operador no ha actuado temerariamente.

13) Conforme al Artículo 24, el operador tendrá derecho de acción regresiva contra toda persona que haya cometido, organizado o financiado el acto de interferencia ilícita y contra cualquier otra persona. Asimismo, cuando el Fondo internacional haya efectuado pagos a los reclamantes, tendrá derecho de acción regresiva contra toda persona que haya cometido, organizado o financiado el acto de interferencia ilícita; contra el operador, con sujeción a las condiciones establecidas en el Artículo 23; y contra cualquier otra persona (Artículo 25).

14) El Artículo 26 establece ciertas restricciones al derecho de acción regresiva.

15) En virtud del Artículo 27, no habrá derecho de acción regresiva contra un propietario, arrendador o financista de una aeronave que no sea un operador, o contra un fabricante, en determinadas circunstancias.

16) En el Artículo 29 se dispone la acción exclusiva. Fundamentalmente, toda acción de indemnización por daños a terceros, ocasionados por un acto de interferencia ilícita, solamente podrá iniciarse contra el operador o contra el Fondo internacional con sujeción a las condiciones y los límites de responsabilidad civil previstos en el Convenio. Los terceros no reclamarán indemnización por tales daños a ninguna otra persona. Sin embargo, la disposición sobre acción exclusiva no se aplica a las acciones contra una persona que haya cometido, organizado o financiado un acto de interferencia ilícita.

17) El Capítulo VII contiene otras disposiciones de procedimiento. Las acciones en reclamación de indemnización sólo podrán iniciarse ante una sola jurisdicción, a saber, los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio haya ocurrido el daño (Artículo 32, párrafo 1). Asimismo, las sentencias dictadas por un tribunal, cuando sean ejecutables en el Estado Parte al que pertenece dicho tribunal, serán ejecutables en cualquier otro Estado Parte, aunque el reconocimiento y la ejecución de una sentencia podrán denegarse en ciertas circunstancias específicas (Artículo 34).

4. Motivos principales para la ratificación:

Este Convenio procura proteger tanto los intereses de las víctimas como los de la industria del transporte aéreo en conjunto.

El Convenio asegura la plena indemnización para las víctimas en la mayoría de los casos; no hay límites con respecto a las víctimas individuales y no es necesario que los reclamantes prueben la culpa del transportista o de otra persona. Las reclamaciones de terceros serán aceptadas por la totalidad de los daños probados, independientemente de la disponibilidad de seguro para cubrirlos. Con la adopción del concepto de canalizar al transportista la responsabilidad de indemnizar, las víctimas tendrán un solo punto identificado, el transportista, contra quien presentar reclamaciones. El tratamiento general respecto a terceros resultará en una disminución de litigios costosos y que requieren mucho tiempo.

Los transportistas están protegidos por medio del mecanismo de un límite de responsabilidad global por suceso, basado en la masa de la aeronave. Esto debería resultar en una situación estable a largo plazo para la aviación civil con respecto al seguro por riesgo de guerra, asegurando que los costos de explotación sean predecibles y que la industria esté libre de pérdidas por catástrofes no asegurables que están fuera de su control.

5. Entrada en vigor:

De conformidad con los Artículos 38 y 39, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados y organizaciones regionales de integración económica (REIO) en la Sede de la OACI en Montreal hasta su entrada en vigor.

De conformidad con el Artículo 40, el Convenio entrará en vigor el 180° día siguiente al depósito del 35° instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, con la condición de que el número total de pasajeros que hayan salido el año anterior de aeropuertos de los Estados que lo hayan ratificado ascienda a 750 000 000 como mínimo, según resulte de las declaraciones hechas por esos Estados. Un Estado que haya hecho una declaración de inclusión de los vuelos interiores deberá declarar el número total de pasajeros en vuelos interiores el año anterior, y esa cantidad se contabilizará como parte de los 750 000 000.

6. Depositario:

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
A la atención de: Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores
999 University Street
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

Adjuntos:

Modelo de instrumento de ratificación y modelo de instrumento de aceptación, aprobación o adhesión.

Importante:

En el momento de depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión cada Estado debe declarar, de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 40 del Convenio, el número total de pasajeros que hayan salido en vuelos comerciales internacionales el año anterior de los aeropuertos situados en su territorio. El Estado que haga una declaración de inclusión de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 2 debe declarar también el número de pasajeros en vuelos interiores el año anterior.

**MODELO DE INSTRUMENTO DE RATIFICACIÓN
DEL CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR INTERFERENCIA ILÍCITA**

**(Debe ser firmado por el Jefe de Estado, el Jefe de Gobierno
o el Ministro de Relaciones Exteriores)**

CONSIDERANDO que el *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* fue adoptado en Montreal el 2 de mayo de 2009;

CONSIDERANDO que el Convenio fue firmado en nombre del Gobierno de (nombre del Estado) el [fecha];

Y CONSIDERANDO que en el párrafo 2 del Artículo 38 del Convenio se especifica que el mismo está sujeto a la ratificación de los Estados signatarios;

POR CONSIGUIENTE YO, (nombre y título del Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores), declaro que el Gobierno de (nombre del Estado), habiendo considerado dicho Convenio, lo *RATIFICA* y se compromete a cumplir fielmente todas las disposiciones del mismo.

AL HACERLO, DECLARO, de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 40 del Convenio, que el número total de pasajeros que salieron en vuelos comerciales internacionales el año anterior de (año) de los aeropuertos situados en el territorio de (nombre del Estado) fue (número de pasajeros).

[*DECLARO ADEMÁS*, de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 2, que este Convenio se aplicará también al daño a terceros que ocurra en el territorio de (nombre del Estado) causado por una aeronave en vuelo que no es un vuelo internacional, como resultado de un acto de interferencia ilícita y que el número total de pasajeros en vuelos interiores en (nombre del Estado) el año anterior de (año) fue (número de pasajeros)].

EN FE DE LO CUAL, firmo este instrumento de ratificación en (lugar) el (fecha).

(Firma) (Sello)

**MODELO DE INSTRUMENTO DE [ACEPTACIÓN DEL]
[APROBACIÓN DEL] [ADHESIÓN AL]
CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR INTERFERENCIA ILÍCITA**

**(Debe ser firmado por el Jefe de Estado, el Jefe de Gobierno
o el Ministro de Relaciones Exteriores)**

CONSIDERANDO que el *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* fue adoptado en Montreal el 2 de mayo de 2009;

CONSIDERANDO que en el párrafo 3 del Artículo 38 del Convenio se especifica que todo Estado que no haya firmado el Convenio puede aceptarlo, aprobarlo o adherirse al mismo en cualquier momento;

POR CONSIGUIENTE YO, (nombre y título del Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores), declaro que el Gobierno de (nombre del Estado), habiendo considerado dicho Convenio, [LO APRUEBA] [LO ACEPTA] [SE ADHIERE AL MISMO] y se compromete a cumplir fielmente todas las disposiciones del mismo.

AL HACERLO, DECLARO, de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 40 del Convenio, que el número total de pasajeros que salieron en vuelos comerciales internacionales el año anterior de (año) de los aeropuertos situados en el territorio de (nombre del Estado) fue (número de pasajeros).

[*DECLARO ADEMÁS*, de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 2, que este Convenio se aplicará también al daño a terceros que ocurra en el territorio de (nombre del Estado) causado por una aeronave en vuelo que no es un vuelo internacional, como resultado de un acto de interferencia ilícita y que el número total de pasajeros en vuelos interiores en (nombre del Estado) el año anterior de (año) fue (número de pasajeros).

EN FE DE LO CUAL, firmo este instrumento de [aceptación] [aprobación] [adhesión] en (lugar) el (fecha).

(Firma) (Sello)
