



**CONFERENCIA INTERNACIONAL  
SOBRE DERECHO AERONÁUTICO**

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

**INFORME DEL COMITÉ DE REDACCIÓN  
SOBRE EL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN  
POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES**

(Presentado por el presidente del Comité de redacción)

1. Durante sus primeras cinco sesiones, el Comité de redacción examinó las cuestiones relativas al Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, contenido en DCCD Doc núm. 4, que le había remitido la Comisión Plenaria.
2. Como resultado de su labor, el Comité de redacción hizo varias modificaciones que se reflejan en el texto presentado en este Informe. Para facilitar la referencia, el Informe contiene también un texto que indica los cambios introducidos en DCCD Doc núm. 4.

-----

**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, con sus enmiendas en vigor en el momento del suceso.
- (b) Un “suceso” ocurre cuando una aeronave en vuelo causa daños que no son el resultado de un acto de interferencia ilícita.
- (c) Se considera que una aeronave se encuentra “en vuelo” en todo momento desde el instante en que se cierran todas sus puertas externas, después del embarque o la carga, hasta que se abra cualquiera de esas puertas para el desembarque o la descarga.
- (d) “Vuelo internacional”, todo vuelo cuyo lugar de salida y el de destino previsto están situados en los territorios de dos Estados, sea que haya una interrupción en el vuelo o no, o en el territorio de un Estado si hay un lugar de escala previsto en el territorio de otro Estado.
- (e) “Masa máxima”, la masa máxima certificada de despegue de la aeronave, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.
- (f) “Operador”, la persona que usa la aeronave, aunque se considerará 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.
- (g) “Persona”, toda persona física o jurídica, incluso un Estado.
- (h) “Estado Parte”, todo Estado con respecto al cual el presente Convenio está en vigor.
- (i) “Tercero”, una persona que no es el operador, el 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 aplicación**

1. El presente 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 hecho que no es un acto de interferencia ilícita.
2. Si un Estado Parte así lo declara al Depositario, el presente Convenio se aplicará también cuando una aeronave en vuelo que no sea un vuelo internacional cause daños en el territorio de ese Estado Parte, como resultado de un hecho que no es un acto de interferencia ilícita.
3. Para los fines del presente Convenio:
  - (a) el daño a un buque o a una aeronave que se encuentre en alta mar y en la zona económica exclusiva, o que esté sobrevolando esas zonas, se considerará un daño ocurrido en el territorio del Estado en el que está matriculado; sin embargo, si el operador de la aeronave tiene su oficina principal en el territorio de un Estado que no es el Estado de matrícula, se considerará que el daño a la aeronave ha ocurrido en el territorio del Estado en el que el operador tiene su oficina principal; y
  - (b) el daño a una plataforma de perforación o a otra instalación fijada en forma permanente al suelo dentro de la zona económica exclusiva o la plataforma continental se considerará un daño ocurrido en el territorio del Estado que tiene jurisdicción sobre dicha plataforma o instalación de conformidad con el derecho internacional, incluida la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

### *Opción 1*

4. 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.

### *Opción 2*

4. El presente Convenio no se aplica a los daños causados por una aeronave operada directamente por un Estado para fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones soberanas.

## **Capítulo II**

### **Responsabilidad civil del operador y cuestiones conexas**

#### **Artículo 3 — Responsabilidad civil del operador**

1. El operador será civilmente responsable del daño sufrido por 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, o si se debe al mero paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.
3. Serán indemnizables los daños debidos a muerte, lesión corporal y lesión mental. Los daños debidos a lesión mental serán indemnizables únicamente si fueron causados por una enfermedad psiquiátrica reconocible resultante de una lesión corporal o de exposición directa a la probabilidad de muerte o lesiones corporales inminentes.

4. El daño a los bienes será indemnizable<sup>1</sup>.
5. El daño al medio ambiente será indemnizable si el derecho del Estado Parte en cuyo territorio se ha causado el daño prevé dicha indemnización, y en la medida en que la prevea.
6. En el marco del presente Convenio no habrá responsabilidad civil alguna por el daño causado por un incidente nuclear, como lo define 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 daño nuclear, como lo define el Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares del 21 de mayo de 1963, y toda enmienda o suplemento de dichos Convenios en vigor en el momento del suceso.
7. No se admitirán reclamaciones por indemnizaciones punitivas, ejemplares o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.
8. Toda persona que de otro modo sería civilmente responsable en el marco del presente Convenio, no lo será si el daño es consecuencia directa de conflicto armado o disturbios civiles.

#### **Artículo 4 — Límites de la responsabilidad civil del operador**

1. La responsabilidad civil del operador prevista en el Artículo 3, por un suceso, no excederá el siguiente límite basado en la masa de la aeronave involucrada:
  - (a) 750 000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos;
  - (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;

---

[<sup>1</sup> Las cláusulas finales deberán aclarar la relación entre el presente Convenio y otros instrumentos jurídicos internacionales con respecto a reclamaciones por daños a los bienes].

- (j) 700 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500 000 kilogramos.
2. Si en un suceso han estado involucradas dos o más aeronaves operadas por el mismo operador, se aplicará el límite de responsabilidad respecto de la aeronave cuya masa máxima sea más elevada.
  3. Los límites del párrafo 1 de este Artículo se aplicarán únicamente si el operador prueba que los daños
    - (a) no se debieron a la negligencia u otra acción u omisión indebida del operador o de sus dependientes o agentes; o que
    - (b) se debieron únicamente a la negligencia u otra acción u omisión indebida de otra persona.

### **Artículo 5 — Orden de prioridad de la indemnización**

#### *Opción 1*

Si la suma total pagadera por daños excede de las sumas disponibles conforme al Artículo 4, la suma total se asignará preferentemente a cubrir en forma proporcional las reclamaciones, en primer lugar, por muerte, en segundo lugar, por lesiones corporales, y en tercer lugar, por lesiones mentales, en primera instancia. El remanente, si lo hubiere, de la suma total pagadera se asignará, en forma proporcional, a las reclamaciones respecto de otros daños.

#### *Opción 2*

Si la suma total pagadera por daños excede de las sumas disponibles conforme a los Artículos 4 y 18, la suma total se asignará preferentemente a cubrir en forma proporcional las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y lesiones mentales en primera instancia. El remanente, si lo hubiere, de la suma total pagadera se asignará, en forma proporcional, a las reclamaciones respecto de otros daños.

### **Artículo 6 — 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 7 — Costas y otros gastos**

1. El tribunal podrá, de conformidad con su propia ley, liberar al reclamante, total o parcialmente, del pago de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido dicha parte, incluidos los intereses.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 no se aplicará si la indemnización acordada, excluidas las costas y otros gastos del litigio, no excede de la suma ofrecida por escrito por el operador al reclamante dentro de los seis meses posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso que causó el daño o, antes del inicio de la acción judicial, lo que ocurra en último término.

### **Artículo 8 — Pagos adelantados**

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

### **Artículo 9 — Seguro**

#### *Opción 1*

1. Conforme al Artículo 4, los Estados Partes exigirán a sus operadores que mantengan un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco del presente Convenio. Si un operador no pudiera obtener dicho seguro o garantía por suceso, podrá cumplir esta obligación tomando un seguro global.

#### *Opción 2*

1. Conforme al Artículo 4, los Estados Partes exigirán a sus operadores que mantengan un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco del presente Convenio.

2. El Estado Parte en o hacia el cual explota servicios un operador podrá exigir a éste que presente pruebas de que mantiene un 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**

### **Exoneración y acción regresiva**

#### **Artículo 10 — Exoneración**

Si el operador prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida del reclamante, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el operador quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad civil con respecto a dicho reclamante en la medida en que esa negligencia, acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.

#### **Artículo 11 — Derecho de acción regresiva**

Con sujeción al Artículo 13, ninguna 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 12 — Indemnización exclusiva**

1. Toda acción de indemnización por daños a terceros causados 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 previstas en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de quiénes son las personas que tienen derecho a iniciar acciones y cuáles son sus respectivos derechos.

2. Lo dispuesto en el Artículo 3, párrafos 6, 7 y 8, se aplicará a cualquier otra persona que de otro modo sería responsable de indemnizar el daño al que se refieren los párrafos indicados, sea con fundamento en este Convenio o en un acto ilícito, o en cualquier otra causa.

#### **Artículo 13 — Exclusión de la responsabilidad**

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 a terceros en virtud del presente Convenio ni de la ley de ningún Estado Parte.

#### **Artículo 14 — 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 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 que las sumas establecidas en el Artículo 4.

#### **Artículo 15 — Revisión de los límites**

1. Con sujeción al párrafo 2 que sigue, las sumas prescritas en el Artículo 4 serán revisadas por el Depositario 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 14.

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 revisión de los límites de responsabilidad civil. Toda revisión de esa naturaleza tendrá efecto seis meses después de la notificación a los Estados Partes, a menos que la mayoría de los Estados Partes dejen constancia de su desaprobación. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.

**Artículo 16 — Jurisdicción**

1. Con sujeción al párrafo 2 de este Artículo, sólo podrán iniciarse acciones de indemnización conforme a las disposiciones del presente Convenio ante los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio ocurrió el daño [o del Estado en que el operador de la aeronave tiene su oficina principal].
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 territorio 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 de este 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 17 — Reconocimiento y ejecución de sentencias**

1. Con sujeción a lo dispuesto en este Artículo, las sentencias dictadas por un tribunal competente, según lo establecido en el Artículo 16 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 de conformidad con este Artículo.
3. Podrá negarse el reconocimiento y la ejecución de una sentencia si:
  - (a) su reconocimiento o ejecución fuera manifiestamente contrario al orden público 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 a 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; o
  - (e) el derecho de ejecutar la sentencia no se hubiera otorgado a la persona solicitante.
4. El reconocimiento y la ejecución de una sentencia también podrán negarse 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.
5. Cuando una sentencia sea ejecutable, también se exigirá el pago de todas las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido la parte demandante, incluidos los intereses, que ordene la sentencia.

**Artículo 18 — Acuerdos regionales y multilaterales  
sobre reconocimiento y 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 todo 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 al reconocimiento ni a la ejecución de sentencia alguna con arreglo a tales acuerdos.

**Artículo 19 — Plazo de prescripción**

1. El derecho de indemnización previsto en el Artículo 3 se extinguirá si no se inicia una acción dentro de los dos años posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso 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 20 — Muerte de la persona civilmente responsable**

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

*[Se insertarán las cláusulas finales]*

**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:

- ~~l~~(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, con sus enmiendas en vigor en el momento del suceso.
- ~~b~~(b) Un “suceso ” ocurre cuando una aeronave en vuelo causa daños que no son el resultado de un acto de interferencia ilícita.
- ~~b~~(c) Se considera que una aeronave se encuentra “en vuelo” en todo momento desde el instante en que se cierran todas sus puertas externas, después del embarque o la carga, hasta que se abra cualquiera de esas puertas para el desembarque o la descarga.
- ~~e~~(d) “Vuelo internacional”, todo vuelo cuyo lugar de salida y el de destino previsto están situados en los territorios de dos Estados, sea que haya una interrupción en el vuelo o no, o en el territorio de un Estado si hay un lugar de escala ~~convenido~~ previsto en el territorio de otro Estado.
- ~~d~~(e) “Masa máxima”, la masa máxima certificada de despegue de la aeronave, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.
- ~~e~~(f) “Operador”, la persona que ~~estaba utilizando~~ usa la aeronave ~~en el momento en que se causó el daño~~, aunque ~~también~~ se considerará 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.
- ~~f~~(g) “Persona”, toda persona física o jurídica, incluso un Estado.
- ~~g~~(h) “Estado Parte”, todo Estado con respecto al cual el presente Convenio está en vigor.
- ~~h~~(i) “Tercero”, una persona que no es el operador, el 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 aplicación

1. El presente 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 hecho que no es un acto de interferencia ilícita.
2. Si un Estado Parte así lo declara al Depositario, el presente Convenio se aplicará también cuando una aeronave en vuelo que no sea un vuelo internacional cause daños en el territorio de ese Estado Parte, como resultado de un hecho que no es un acto de interferencia ilícita.
3. Para los fines del presente Convenio:
  - (a) ~~todo el daño a un~~ buque o ~~a una~~ aeronave que se encuentre en alta mar, ~~incluso dentro de y~~ en la zona económica exclusiva, o que esté sobrevolando esas zonas, se considerará ~~parte del un daño ocurrido en el~~ territorio del Estado en el que está matriculado; sin embargo, si el operador de la aeronave tiene su oficina principal en el territorio de un Estado que no es el Estado de matrícula, se considerará que el daño a la aeronave ha ocurrido en el territorio del Estado en el que el operador tiene su oficina principal; y
  - (b) ~~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. El~~ daño a una plataformas de perforación yo a otras instalaciones son fijadas en forma permanente al suelo dentro de la zona económica exclusiva o la plataforma continental se considerarán ~~parte del un~~ daño ocurrido en el territorio del Estado que tiene jurisdicción sobre dichas plataformas o instalaciones son de conformidad con el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

### Opción 1

4. 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.

### Opción 2

4. El presente Convenio no se aplica a los daños causados por una aeronave operada directamente por un Estado para fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones soberanas.

## 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~~ sufrido por 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, o si se debe al mero paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

3. Serán indemnizables los daños debidos a muerte, lesión corporal y lesión mental. Los daños debidos a lesión mental serán indemnizables únicamente si fueron causados por una enfermedad psiquiátrica reconocible resultante de una lesión corporal o de exposición directa a la probabilidad de muerte o lesiones corporales inminentes.
4. El daño a los bienes será indemnizable<sup>1</sup>.
5. El daño al medio ambiente será indemnizable si el derecho del Estado Parte en cuyo territorio se ha causado el daño prevé dicha indemnización, y en la medida en que la prevea.
6. En el marco del presente Convenio no habrá responsabilidad civil alguna por el daño causado por un incidente nuclear, como lo define 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 daño nuclear, como lo define el Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares del 21 de mayo de 1963, y toda enmienda o suplemento de dichos Convenios en vigor en el momento del suceso.
7. No se admitirán reclamaciones por indemnizaciones punitivas, ejemplares o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.
8. Toda persona que de otro modo sería civilmente responsable en el marco del presente Convenio, no lo será si el daño es consecuencia directa de conflicto armado o disturbios civiles.

#### Artículo 4 — Límites de la responsabilidad civil del operador

- 1). La responsabilidad civil del operador ~~en virtud del~~ prevista en el Artículo 3, por ~~cada aeronave y un~~ suceso, no excederá de el siguiente límite basado en la masa de la aeronave involucrada:
  - (a) 750 000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos;
  - (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;

---

<sup>1</sup> Las cláusulas finales deberán aclarar la relación entre el presente Convenio y otros instrumentos jurídicos internacionales con respecto a reclamaciones por daños a los bienes.

- (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.}

2. Si en un suceso han estado involucradas dos o más aeronaves operadas por el mismo operador, se aplicará el límite de responsabilidad respecto de la aeronave cuya masa máxima sea más elevada.

2)3. Los límites del párrafo 1 de este Artículo se aplicarán únicamente si el operador prueba que los daños

- (a) no se debieron a la negligencia u otra acción u omisión indebida del operador o de sus dependientes o agentes; o que
- (b) se debieron únicamente a la negligencia u otra acción u omisión indebida de otra persona.

#### **Artículo 5 — ~~Indemnización reducida~~ Orden de prioridad de la indemnización**

##### Opción 1

Si la suma total pagadera por daños excede de las sumas disponibles conforme al Artículo 4, la suma total se asignará preferentemente a cubrir en forma proporcional las reclamaciones, en primer lugar, por muerte, en segundo lugar, por lesiones corporales, y en tercer lugar, por lesiones mentales, en primera instancia. El remanente, si lo hubiere, de la suma total pagadera se asignará, en forma proporcional, a las reclamaciones respecto de otros daños.

##### Opción 2

Si la suma total pagadera por daños excede de las sumas disponibles conforme a los Artículos 4 y 18, la suma total se asignará preferentemente a cubrir en forma proporcional las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y lesiones mentales en primera instancia. El remanente, si lo hubiere, de la suma total ~~distributable~~ pagadera se asignará, en forma proporcional, a las reclamaciones respecto de otros daños.

#### **Artículo 6 — 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 7 — Costas y otros gastos judiciales

1. El tribunal podrá, de conformidad con su propia ley, adjudicar liberar al reclamante, total o parcialmente, del pago de las costas judiciales y otros gastos del litigio en que haya incurrido la dicha parte demandante, incluidos los intereses. La disposición anterior

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 no se aplicará si la suma adjudicada por daños y perjuicios indemnización acordada, excluidas las costas judiciales y otros gastos del litigio, no excede de la suma ofrecida por escrito por el operador a la parte demandante al reclamante 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, lo que ocurra en último término.

### Artículo 8 — Pagos adelantados

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

### Artículo 9 — Seguro

#### Opción 1

1. Conforme al Artículo 4, los Estados Partes exigirán a sus operadores que mantengan un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco del presente Convenio. Si un operador no pudiera obtener dicho seguro o garantía por suceso, podrá cumplir esta obligación tomando un seguro global.

#### Opción 2

1. Conforme al Artículo 4, los Estados Partes exigirán a sus operadores que mantengan un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco del presente Convenio.

2. El Estado Parte en o hacia el cual explota servicios un operador podrá exigir a éste que presente pruebas de que mantiene un 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

### Exoneración y Acción regresiva y exoneración

#### **Artículo 10 — ~~Acciones u omisiones de las víctimas~~ Exoneración**

Si el operador prueba que ~~causó el daño o contribuyó a él una~~ negligencia u otra acción u omisión indebida del reclamante, o de la persona de la que provienen sus derechos, causó el daño o contribuyó a él, cometida intencionalmente o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría un daño, el operador quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad civil con respecto a dicho reclamante, en la medida en que esa negligencia, acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.

### **Artículo 11 — Derecho de acción regresiva**

Con sujeción al Artículo 13, ninguna 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 12 — Indemnización exclusiva**

1.          Toda acción de indemnización por daños a terceros causados 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 los límites de responsabilidad civil~~ previstas en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de quiénes son las personas que tienen derecho a iniciar acciones y cuáles son sus respectivos derechos.

2.          Lo dispuesto en el Artículo 3, párrafos 6, 7 y 8, se aplicará a cualquier otra persona que de otro modo sería responsable de indemnizar el daño al que se refieren los párrafos indicados, sea con fundamento en este Convenio o en un acto ilícito, o en cualquier otra causa.

### **Artículo 13 — ~~Exoneración~~ Exclusión de la ~~condición de civilmente responsable~~ responsabilidad**

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 a terceros en virtud del presente Convenio ni de la ley de ningún Estado Parte.

### **Artículo 14 — 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 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 que las sumas establecidas en el Artículo 4.

### **Artículo 15 — Revisión de los límites**

1. Con sujeción al párrafo 2 que sigue, las sumas prescritas en el Artículo 4 serán revisadas por el Depositario ~~entomando como~~ entomando como 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 14.

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~~ revisión de los límites de responsabilidad civil. ~~Dichas modificaciones serán efectivas~~ Toda revisión de esa naturaleza tendrá efecto seis meses después de su ~~la~~ notificación a los Estados Partes, a menos que la mayoría de los Estados Partes ~~dejen asentada constancia de~~ su desaprobación. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda ~~modificación~~ revisión.

### Artículo 16 — Jurisdicción

1. Con sujeción al párrafo 2 de este Artículo, sólo podrán iniciarse acciones de indemnización conforme a las disposiciones del presente Convenio ~~sólo~~ ante los tribunales del Estado Parte en ~~que~~ cuyo territorio ocurrió el daño [o del Estado en que el operador de la aeronave tiene su oficina principal].
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~~ territorio 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 de este 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 17 — Reconocimiento y ejecución de sentencias

1. Con sujeción a lo dispuesto en este Artículo, las sentencias dictadas por un tribunal competente, según lo establecido en el Artículo 16 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 de conformidad con este Artículo.
3. Podrá negarse el reconocimiento y la ejecución de una sentencia si:
  - (a) su reconocimiento o ejecución fuera manifiestamente contrario al orden público 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; o
  - (e) el derecho de ejecutar la sentencia no se hubiera otorgado a la persona solicitante; ~~o~~
  - ~~f) si, antes de que ocurriera el suceso, la razón de la negativa hubiera sido notificada al Depositario por el Estado Parte en el que se solicita el reconocimiento o la ejecución.~~

4. El reconocimiento y la ejecución de una sentencia también podrán negarse 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.

5. Cuando una sentencia sea ejecutable, también se exigirá el pago de todas las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido la parte demandante, incluidos los intereses, que ordene la sentencia.

### **Artículo 18 — Acuerdos regionales y multilaterales sobre reconocimiento y 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 todo 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 al reconocimiento ni a la ejecución de sentencia alguna con arreglo a tales acuerdos.

### **Artículo 19 — Plazo de prescripción**

1. El derecho de indemnización previsto en el Artículo 3 se extinguirá si no se inicia una acción dentro de los tres años posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso que causó el daño.

2. El método para calcular ese período de tres años se determinará de conformidad con la ley del tribunal que entienda en la causa.

### **Artículo 20 — Muerte de la persona civilmente responsable**

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

## **Capítulo V**

### **Aplicación del Convenio**

### **Artículo 21 — 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 22 — Daño nuclear**

~~En el marco del presente Convenio, no habrá responsabilidad civil alguna por daños causados por un incidente nuclear como lo define 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 daño nuclear como lo define el Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares del 21 de mayo de 1963, y toda enmienda o suplemento de dichos Convenios en vigor en el momento del suceso.~~

*[Se insertarán las cláusulas finales]*

— FIN —