



## **CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO**

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

### **COMENTARIOS ADICIONALES RECIBIDOS SOBRE LOS DOS PROYECTOS DE CONVENIOS**

(Presentado por la Secretaría)

1. El Consejo, al convocar esta Conferencia Diplomática, también decidió invitar a los Estados, organizaciones y comisiones regionales de aviación civil a que presenten sus comentarios sobre los dos proyectos de convenios. Por consiguiente, en la comunicación LM 1/15.1-08/61 del 7 de noviembre de 2008 invitó a que se enviaran dichos comentarios. Además de notas de estudio, se recibieron varios comentarios sobre los dos proyectos de convenios. Las partes pertinentes de estos comentarios se reproducen en los apéndices de esta nota en el orden en que se recibieron:

Apéndice A – Reino de Bahrein

Apéndice B – República de Guyana

Apéndice C – República de Madagascar

Apéndice D – Rumania

Apéndice E – República de Sudáfrica

Apéndice F – República Democrática Federal de Etiopía

Apéndice G – República del Perú

Apéndice H – República del Senegal

-----

## APÉNDICE A

### REINO DE BAHREIN

...

1. La traducción árabe necesita revisión para asegurar su conformidad con el texto en inglés de los proyectos de convenios.
  2. El proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita prevé que se aplica en casos de accidentes de un operador de un Estado contratante en un Estado no contratante. Sin embargo, no especifica los criterios para tal aplicación. Además, esta disposición hará que un Estado no contratante se beneficie del Convenio y de las contribuciones pagadas por los pasajeros en un Estado contratante sin soportar ninguna carga por sí mismo. Esta sería una razón por la que los Estados no acelerarían su adhesión al Convenio una vez que se den cuenta que pueden beneficiarse de esta disposición.
  3. El Convenio no especifica los límites ni el valor de la indemnización en caso de muerte o lesiones, como ocurre en el Artículo 22 del Convenio de Montreal. En este último Convenio la indemnización se establece en dos niveles. El primer nivel asciende a 100 000 derechos especiales de giro como indemnización mínima cuando se ha establecido la indemnización para cada incidente. Esto soslaya la cuestión de qué pasaría si el número de víctimas y los bienes perdidos fueran mínimos; y cuál serían los límites máximo y mínimo de indemnización y si se pagará la suma en su totalidad si el incidente resulta, por ejemplo, en la muerte o en lesiones de una sola persona.
  4. El Artículo 22 se refiere a una indemnización reducida si las reclamaciones exceden los límites indicados en los Artículos 4 y 18. El Artículo da prioridad a los casos de muerte, lesiones corporales y lesiones mentales; el resto se asignará proporcionalmente entre las reclamaciones con respecto a otros daños. La pregunta que surge aquí es cómo puede ocurrir esto cuando no hay límites claros de indemnización, de porcentajes específicos para los casos de muerte, lesiones u otros casos.
  5. El Artículo 30 del proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita da al Director el derecho de revisar los límites especificados en el Artículo 4 cuando el Director asume la gestión del mecanismo de indemnización suplementario y cuando los límites del Artículo 4 están regidos por consideraciones de seguro. Es decir, ¿qué pasaría si se elevaran los límites y no se previera cobertura de seguro para los nuevos límites? ¿Tendría el Director en ese caso el derecho de modificar el texto del Convenio que va más allá de su mandato?
  6. Ninguno de los dos proyectos de convenios han tratado la cuestión de las aeronaves empleadas en trabajos aéreos ni y las operaciones de helicópteros.
-

**APÉNDICE B**  
**REPÚBLICA DE GUYANA**

...

1. Los proyectos de convenios propuestos se consideran favorables. ...
2. Guyana continúa apoyando las iniciativas para llevar a la práctica los convenios propuestos.

...

-----

## APÉNDICE C

### REPÚBLICA DE MADAGASCAR

#### COMENTARIOS SOBRE EL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS A TERCEROS RESULTANTES DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA QUE HAYAN INVOLUCRADO A AERONAVES

##### 1. **Artículo 12 — Contribuciones al Mecanismo de indemnización suplementario**

1.1 En la aplicación del apartado b) del Artículo 12, el tratamiento debe ser igual en el cobro de las sumas por pasajeros en vuelos directos y por pasajeros en tránsito.

##### 2. **Artículo 23 — Indemnización adicional**

2.1 En el párrafo 5, ¿puede especificarse en términos de días la expresión “respuesta pronta”? ¿Cuándo puede calificarse una respuesta como “pronta”?

##### 3. **Artículo 35 — Plazo de prescripción**

3.1 A fin de asegurar la uniformidad con los plazos estándar para las acciones relacionadas con la responsabilidad civil del transporte aéreo (véase el Convenio de Montreal de 1999), proponemos que el plazo de prescripción para la acción se reduzca a dos años.

#### COMENTARIOS SOBRE EL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES

##### 1. **Artículo 1 — Definiciones**

1.1 A fin de asegurar una comprensión estándar del texto, en este artículo debería darse una definición del término “suceso”.

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

2.1 Con respecto al grado de prueba, nosotros reformularíamos el apartado b) del párrafo 2 del Artículo 4 como sigue:

“(2) b) se debieron **únicamente o en parte** a la negligencia u otra acción u omisión indebida de otra persona.”

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

3.1 A fin de asegurar la uniformidad con los plazos estándar para las acciones relacionadas con la responsabilidad civil del transporte aéreo (véase el Convenio de Montreal de 1999), proponemos que el plazo de prescripción para la acción se reduzca a dos años.

4. **Otros comentarios**

4.1 ¿Abarca este proyecto de Convenio los riesgos de guerra y los daños debidos a desobediencia civil?

4.2 ¿Es posible prever un marco para la indemnización por seguro no disponible en el mercado?

-----

## APÉNDICE D

### RUMANIA

#### **PREGUNTAS Y COMENTARIOS RESPECTO AL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS A TERCEROS RESULTANTES DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA QUE HAYAN INVOLUCRADO A AERONAVES**

##### **1. LESIÓN MENTAL**

1.1 El párrafo 3 del Artículo 3 prevé que “serán indemnizables los daños debidos a (...) lesión mental” con la condición de que dichas lesiones hayan sido causadas por una “enfermedad siquiátrica reconocible resultante de una lesión corporal o de exposición directa a la probabilidad de muerte o lesiones corporales inminentes”. Además, el Artículo 22 establece que tales lesiones serán indemnizadas preferentemente y con prioridad.

1.2 La simple condición de que la lesión mental haya sido causada por una enfermedad siquiátrica reconocible parece ser arriesgada, dado que cualquier persona que ha sufrido un daño puede reclamar indemnización por lesión mental; pues en algunos países un certificado médico podría obtenerse fácilmente.

1.3 Dar prioridad a la indemnización por lesión mental podría crear el riesgo de que no queden fondos disponibles para indemnizar los daños a los bienes o las lesiones corporales.

1.4 Desearíamos saber cómo consideran esta cuestión y sus implicaciones los redactores del proyecto.

##### **2. ADMINISTRACIÓN SUPERIOR**

2.1 El siguiente elemento importante sería una definición adecuada de “administración superior”. La definición actual que figura en el apartado h) del Artículo 1 no se refiere a un criterio puramente formal, sino que está relacionado con la verdadera facultad para tomar decisiones de la persona involucrada. En este sentido, sugeriríamos reemplazar el texto “miembros de la junta supervisora de un operador, los miembros de su consejo de administración u otros funcionarios superiores del operador” por “persona que ha sido debidamente nombrada por el operador y a quien el órgano de reglamentación del país de que se trata ha encomendado la función que desempeña” a fin de tener una definición más clara.

##### **3. CONTRIBUCIONES AL MIS**

3.1 Con respecto al MIS y a la obligación del operador de recaudar y remitir las contribuciones al MIS, considerando la función de los operadores en diversos acuerdos, como código compartido, el mecanismo de recaudar contribuciones debe ser conocido en el momento en que el texto del Convenio se examine en la Conferencia Diplomática. ¿Cómo ven los redactores del Convenio la funcionalidad de ese mecanismo?

3.2 Otra pregunta respecto a las contribuciones está relacionada con el párrafo 1 del Artículo 14, que prevé: “(...) 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 problema es si estamos hablando de una contribución o de dos contribuciones, porque del texto actual resulta que hay dos contribuciones:

- a) una contribución inicial; y
- b) contribuciones permanentes al MIS.

No está claro qué es cada una y qué significan. ¿Hay en realidad dos tipos de contribuciones? De ser así, ¿qué son estas contribuciones?

#### 4. **OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS**

4.1 El Artículo 16 establece una serie de obligaciones de los Estados. Una de ellas es tomar medidas apropiadas, incluso imponer sanciones para asegurar que los operadores cumplan sus obligaciones de recaudar y remitir las contribuciones. Considerando el hecho de que las contribuciones se cobran por cada salida de un operador, el Estado debe verificar que se cumplan las obligaciones no sólo de sus propios operadores, sino la de los operadores de otros Estados también. En esta situación, ¿cuáles son las medidas que un Estado debería tomar para verificar efectivamente si los operadores cumplen sus obligaciones?

-----

**APÉNDICE E**  
**REPÚBLICA DE SUDÁFRICA**

**COMENTARIOS SOBRE LOS PROYECTOS DE CONVENIOS**

1. Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves.

<b>CUESTIONES</b>	<b>COMENTARIOS</b>	<b>SOLUCIÓN PROPUESTA</b>
Artículos 1; 3; 7; 16 y 37	La definición del término “ <i>operador</i> ” en el apartado f) del Artículo 1 se refiere a la palabra “ <i>persona</i> ” cuya definición en el apartado g) del Artículo 1 incluye la palabra “ <i>Estado</i> ”. Esto significa que un Estado puede ser un operador y, por lo tanto, responsable en términos del Convenio. Esta es una contradicción con las disposiciones del Artículo 37.	La definición de “ <i>operador</i> ” debería ser modificada añadiendo las palabras “ <i>que no sea un Estado</i> ” después de “ <i>persona</i> ” en la primera línea.
Artículo 24	Los Artículos 24 y 25 parecen sugerir que sólo se puede iniciar una reclamación contra el perpetrador del acto ilícito después de que se hayan liquidado definitivamente todas las reclamaciones. Algunas reclamaciones complicadas pueden tomar más de tres años hasta que queden resueltas. En muchas jurisdicciones, las reclamaciones prescriben en un plazo de tres años. Por consiguiente, el derecho de acción regresiva quizá no se ejerza porque la reclamación prescribió.	Deberían insertarse las palabras “ <i>sentencia respecto de una</i> ” entre “ <i>Ninguna</i> ” y “ <i>reclamación</i> ” en los Artículos 24, párrafo 1, y 25, párrafo 1. En la versión inglesa “ <i>suffering</i> ” debería sustituirse por “ <i>who suffered</i> ”. Por consiguiente, el texto de la segunda oración del párrafo 1 de ambos Artículos, Artículo 24 y Artículo 25, debería ser el siguiente: “ <i>Ninguna sentencia respecto de una reclamación podrá hacerse efectiva hasta que no se hayan liquidado definitivamente y satisfecho todas las reclamaciones de las personas que han sufrido daños debido a un suceso</i> ”.

2. Los comentarios sobre el proyecto de Convenio anterior también son aplicables, cuando es pertinente, al proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves.

-----

## APÉNDICE F

### REPÚBLICA DEMOCRÁTICA FEDERAL DE ETIOPÍA

#### 1. CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR INTERFERENCIA ILÍCITA

1.1 A fin de proveer una protección adecuada para el sistema de transporte aéreo y sostener los principios de protección de las víctimas, nuestro Gobierno desearía proponer los siguientes comentarios sobre los proyectos de convenios mencionados.

1.1.1 El Artículo 3 del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita incluye una responsabilidad civil por lesión mental reconocible como enfermedad siquiátrica. La responsabilidad civil por lesión mental podría ser muy controvertida, dado que el concepto podría variar de un Estado a otro. Por lo tanto, su consideración como norma internacional es discutible.

1.1.2 El concepto de límite de responsabilidad civil por suceso y por aeronave en el Artículo 4 amplía el límite de responsabilidad a un máximo más elevado. Establece una indemnización que se extiende desde 750 000 DEG por aeronave con una masa de 500 kg hasta 700 0000 000 DEG por aeronave con una masa de más de 500 000 kgs. Nos preocupa que esto pueda constituir una amenaza para los transportistas de los países en desarrollo, una amenaza que podría ponerlos fuera del mercado aun con un solo suceso.

1.1.3 El concepto de “administración superior” en el Artículo 1, apartado h), Artículo 5 y Artículo 23, párrafo 5, del proyecto de Convenio parece ambiguo en cuanto a sobre qué miembro de la administración se intenta hacer recaer la responsabilidad. Sería necesario definir el concepto de un modo más limitado.

1.1.4 De conformidad con el Artículo 6 del proyecto de Convenio, los pagos adelantados estarían sujetos a las leyes nacionales del lugar en que ocurrió el daño. Esto podría exponer al operador a un riesgo financiero, dado que el pago debe efectuarse antes de que se determine su responsabilidad civil. No se prevé ningún mecanismo para recuperar el pago cuando el operador es absuelto ulteriormente de la responsabilidad por el daño.

1.1.5 El requisito de proveer la garantía de seguro máximo por suceso parece ser oneroso y podría repercutir en la ventaja competitiva de las líneas aéreas más pequeñas del mundo en desarrollo, incluida Etiopía.

1.1.6 El proyecto de Convenio, en el Artículo 8, prevé la creación de una organización llamada mecanismo de indemnización suplementario (MIS). Si bien el MIS estará administrado por una Secretaría encabezada por un Director, es necesario volver a examinar los fundamentos para crear una organización independiente y distinta de la OACI, dado que la OACI debería mantener su función de liderazgo en la aviación civil internacional. El nombre del MIS, como mecanismo, también debe ser reexaminado.

1.1.7 De acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 13, las contribuciones al MIS deben fijarse de modo uniforme, independientemente de la capacidad de los Estados Partes y de un modo que no sea discriminatorio. Dado que el daño causado por una aeronave empleada como arma terrorista podría estar más allá de cualquier cobertura de seguro concebible y por encima de la intervención de un gobierno, sería necesario que las contribuciones tuvieran en consideración la situación económica de los países en desarrollo.

1.1.8 Las sanciones contra el operador que no cumple sus obligaciones, previstas en el Artículo 16, párrafo 1, del Convenio, necesitan aclaración.

1.1.9 El proyecto de Convenio prevé que cuando la cuantía del daño esté más allá de los límites previstos en el MIS, los Estados contratantes pueden intervenir para asegurar que las víctimas sean indemnizadas adecuadamente (Artículos 16 a 18). Las circunstancias que exceden la capacidad del MIS parecen remotas. La amplitud de la intervención del gobierno tampoco está claramente estipulada. ¿Cómo se invocará este nivel de responsabilidad civil del Convenio, como tercer nivel, y cómo reclamarán los transportistas indemnización por daños más allá del primer y del segundo nivel de responsabilidad? Tampoco son claras las disposiciones sobre qué debería hacerse en caso de que un Estado contratante no provea los fondos necesarios para reparar el daño.

1.1.10 ¿Cómo podría abordar el Convenio la cuestión de plena responsabilidad del gobierno considerando el hecho de que una indemnización considerable es menos probable si tal incidente ocurre en un país en desarrollo?

## 2. CONVENIO SOBRE RIESGOS GENERALES

2.1 En virtud del Artículo 3, la responsabilidad del operador es objetiva, hasta un cierto umbral, establecido provisionalmente en 250 000 a 500 000 DEG. Más allá de esta cantidad, el operador es responsable por todos los daños a menos que pruebe la “culpa de la víctima”. No hay un límite para la responsabilidad civil del operador. Si la intención del Convenio es cubrir la totalidad del daño o la satisfacción de la víctima, ¿por qué no hacer que el MIS funcione aquí? De no ser así, ¿cómo podrá afrontar el operador la indemnización más allá de su seguro o de sus medios?

2.2 El fundamento para excluir el daño causado por aeronaves de Estados no Parte en el Convenio, como es el caso de la indemnización por interferencia ilícita, no está claro para nosotros.

-----

## APÉNDICE G

### REPÚBLICA DEL PERÚ

A continuación figuran los comentarios con respecto a la adopción de los instrumentos del Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves y del Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves.

1. Del tenor de ambos proyectos de convenios se desprende que éstos tienen como objetivo principal garantizar el pago de una indemnización a terceros.
2. Ambos proyectos distinguen los daños causados a terceros por aeronaves, como consecuencia de actos de interferencia ilícita que serían regulados por el Convenio respectivo, de aquellos otros daños a terceros producidos por aeronaves, a los cuales se aplicaría el otro Convenio.
3. Es importante señalar que, en el caso del proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, el proyecto procura establecer un ámbito de aplicación mayor que el establecido en el Convenio de Roma ampliando además el concepto de “tercero”, que ya no está limitado a la persona que se encuentra en la superficie.
4. A diferencia del Convenio de Roma, que hace referencia a los daños de manera genérica, el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves distingue como daños indemnizables los daños personales (muerte, lesión corporal y lesión mental) de los daños patrimoniales (daños a los bienes).
5. Otro aspecto que cabe destacar es la amplitud de la responsabilidad del operador. De acuerdo con el proyecto de texto, el operador es responsable del daño causado por su aeronave por el solo hecho de operarla, no siendo necesario que haya culpa o dolo de su parte en la producción de dicho daño, considerándose también el pago adelantado para atender las necesidades inmediatas de las víctimas cuando la legislación nacional del Estado así lo exija.
6. Con relación al proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, cabe mencionar que nuestra normativa nacional es similar a la contemplada en el análisis del proyecto anterior. Es necesario precisar que en ambos proyectos los límites de responsabilidad civil del operador se clasifican en relación a la masa máxima de las aeronaves, lo que evidentemente podrá tener efectos económicos para los operadores, pues podrán incidir en los costos de operación, dado que esto implicará un aumento en las primas de los seguros que habrán de pagarse.
7. Sin embargo, es importante mencionar que en el proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves se menciona la creación de un organismo encargado de aplicar el mecanismo de indemnización por los daños producidos a terceros en Estados Parte por actos de interferencia ilícita en aeronaves, cuando sean superiores a dichos límites. Este organismo tendrá la participación de todos los Estados Parte, contando dentro de su organización interna con una Secretaría encabezada por un Director.

8. El proyecto en análisis contempla que el organismo antes mencionado asumirá la obligación de indemnizar a terceros por los daños, en los casos en que el operador no hubiera podido contratar el seguro y cuando así lo determine el organismo, pudiendo asimismo otorgar ayuda financiera al operador del Estado Parte que sea responsable por daños a terceros producidos en Estados que no son Parte.

9. Con relación a la materia regulada en los proyectos, nuestra legislación aeronáutica nacional regula la responsabilidad del transportista por daños causados por aeronaves a terceros en la superficie, en el caso de transporte aéreo nacional, y señala que la responsabilidad del transportista en el transporte aéreo internacional se rige por los instrumentos internacionales vigentes.

10. En materia de responsabilidad, el Perú ha ratificado el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. Dicho Convenio regula exclusivamente la responsabilidad del transportista frente al pasajero, el equipaje y la carga transportada, mas no los daños que se produzcan frente a terceros.

11. Nuestro despacho debe señalar que la opinión alcanzada respecto a los proyectos de convenios no debe significar una expresión de voluntad sobre la adhesión del Estado Peruano al proyecto de acuerdo alcanzado, pues dicha adhesión deberá ser analizada posteriormente cuando se formalicen los proyectos y se evalúe la conveniencia de su suscripción para nuestro país.

— — — — —

## APÉNDICE H

### REPÚBLICA DEL SENEGAL

#### OPINIÓN Y COMENTARIOS DEL ORGANISMO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

##### 1. NÚMERO DE TEXTOS

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha propuesto a los Estados miembros dos proyectos de instrumentos que, en realidad, legislan únicamente una cuestión: el daño causado a terceros en la superficie.

1.2 Si hay una diferencia entre ambos instrumentos, es la cuestión de la causa del daño.

1.3 Dada esta circunstancia, podrían refundirse los dos textos para crear un solo instrumento que conste de dos partes:

- a) Parte 1, titulada Daños resultantes de causas generales; y
- b) Parte 2, titulada Daños resultantes de actos de interferencia ilícita.

1.4 La propuesta presentada por Senegal tendría ciertas ventajas, que son las siguientes:

- a) sólo habría que someter a la ratificación de los Estados miembros un instrumento;
- b) se evitaría toda clase de conflicto positivo o negativo, para algunos Estados, debido a que se ratificaría solamente un instrumento en vez de dos; y
- c) no cabría la posibilidad de que los Estados miembros den prioridad a la ratificación de un instrumento sobre el otro.

##### 2. **ESTA ES LA PRIMERA VEZ QUE UN RÉGIMEN U ORDEN JURÍDICO INTERNACIONAL PROPONE UN MECANISMO BASADO EN LA RESPONSABILIDAD SOLIDARIA**

2.1 Ningún régimen jurídico puede usar hoy en día estas disposiciones para justificar la excepción a los principios de la relación contractual entre las partes con respecto a terceros o el principio según el cual un parte contratante pagaría el daño causado a un tercero aun cuando esa parte contratante no estuviera involucrada en la producción del daño.

2.2 La participación del pasajero o del fletador en el pago de la indemnización por los daños causados, no por el propio transportista o sus dependientes sino por un tercero, aun cuando esta persona actuara intencionalmente, constituye un cambio en el derecho de transporte aéreo.

2.3 Tal como están expuestos, los fundamentos de los instrumentos propuestos ( en los convenios internacionales, véanse los considerandos) no contienen nada que sea una justificación plausible.

2.4 Por consiguiente, la Organización de Aviación Civil Internacional debería proporcionar las justificaciones, fundadas necesarias para que los Estados miembros persuadan a sus respectivos órganos legislativos en caso de que los convenios en cuestión sean presentados para su ratificación.

3. **LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DEBERÍA SER SISTEMÁTICA EN CUANTO A LA PROTECCIÓN PROPORCIONADA EN LOS PROYECTOS DE INSTRUMENTOS PROPUESTOS**

3.1 En los casos de daños al medio ambiente, no se debería transferir la responsabilidad a los Estados miembros mientras se proporciona protección a las personas y los bienes en la superficie (Artículo 3, párrafo 5, del Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves).

4. **EN EL SEGUNDO CONVENIO, EL ARTÍCULO 11 SE REFIERE AL ARTÍCULO 13**

4.1 La expresión empleada en el Artículo 11 es “con sujeción al Artículo 13”.

4.2 En realidad, el texto del Artículo 13 no constituye una excepción al principio establecido en el Artículo 11; incluso sirve para confirmarlo: el Artículo 13 enumera las personas que no pueden ser consideradas civilmente responsables por los daños causados.

4.3 Más bien, el Artículo 11 debería referirse al Artículo 20, que prevé el caso en que una persona que no es el operador sea civilmente responsable.