

CONVENCIÓN DE ROMA DE 1952 RELATIVA A LOS DAÑOS  
CAUSADOS POR AERONAVES EXTRANJERAS A LOS  
TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Traducción del texto francés por  
MARIO PONTERRADA

CAPÍTULO I

Principios de responsabilidad

Art. 1. — 1º. Toda persona que sufra un daño en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas por la presente Convención, por sólo probar que el daño proviene de una aeronave en vuelo o de una persona o de una cosa que caigan de ésta. Sin embargo, no hay lugar a reparación, si el daño no es consecuencia directa del hecho que lo ha producido, o si resulta del sólo hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo conforme a las reglas de circulación aérea aplicables.

2º. A los fines de la presente Convención, una aeronave es considerada "en vuelo" desde el momento en que la fuerza motriz es empleada para despegar hasta el momento en que el aterrizaje ha finalizado. Si se trata de un aeróstato, la expresión "en vuelo" se aplica al período comprendido entre el momento en que este aeróstato es desatado del suelo y aquél en que es fijado nuevamente.

Art. 2. — 1º. La obligación de reparar el daño contemplado en el art. 1 de la presente Convención incumbe al explotador de la aeronave.

2º. a) A los fines de la presente Convención, explotador es el que utiliza la aeronave en el momento en que el daño es producido. Sin embargo, es considerado explotador el que, habiendo conferido directa o indirectamente el derecho de utilizar la aeronave, se ha reservado la dirección de su navegación.

b) Se considera que utiliza una aeronave el que ha hecho uso de la misma personalmente o por intermedio de sus dependientes, actuando éstos en el ejercicio de sus funciones, dentro o fuera del límite de sus atribuciones.

3º. Se presume que el propietario inscrito en el registro de matrícula es el explotador y es responsable como tal, a menos que pruebe, en el curso de los procedimientos tendientes a determinar su responsabilidad, que otra persona es el explotador, y que adopte entonces, si el procedimiento lo permite, las medidas apropiadas para enjuiciar a esta persona.

Art. 3. — Cuando la persona que era explotador en el momento en que el daño se produjo no tenía el derecho exclusivo de utilizar la aeronave por un período mayor de catorce días contados a partir del momento en que el derecho de utilizar la aeronave ha sido adquirido, el que lo ha conferido es solidariamente responsable con aquella, estando obligado cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos por la presente Convención.

Art. 4. — Si una persona utiliza una aeronave sin el consentimiento de quien tiene el derecho de dirigir su navegación, este último es solidariamente responsable del daño con el usuario ilegítimo, salvo que pruebe que adoptó los cuidados requeridos para evitar este uso, y cada uno de ellos está obligado en las condiciones y límites de responsabilidad establecidos en la presente Convención.

Art. 5. — La persona cuya responsabilidad fuere comprometida en los términos de la presente Convención no tendrá la obligación de reparar el daño si éste es la consecuencia directa de un conflicto armado o de desórdenes civiles o si esta persona ha estado privada del uso de la aeronave por un acto de la autoridad pública.

Art. 6. — 1º. La persona cuya responsabilidad fuere comprometida en los términos de la presente Convención no tendrá la obligación de reparar el daño si prueba que éste es debido exclusivamente a culpa de la persona que ha sufrido el daño o de sus dependientes. Si la persona responsable prueba que el daño ha sido causado en parte por culpa de la persona que ha sufrido el daño o de sus dependientes, la reparación debe ser reducida en la medida en que esta culpa ha contribuido al daño. Sin embargo, no hay lugar a exoneración o reducción si, en caso de culpa de sus dependientes, la persona que ha sufrido el daño prueba que éstos han actuado fuera de los límites de sus atribuciones.

2º. En caso de acción intentada por una persona en reparación de un perjuicio resultante de la muerte de otra persona o de lesiones que ella ha sufrido, la culpa de ésta o de sus dependientes tiene también los efectos previstos en el inciso anterior.

Art. 7. — Cuando dos o varias aeronaves en vuelo hayan entrado en colisión o se hayan molestado en sus evoluciones y re-

sulten daños, que den lugar a reparación en los términos del art. 1, o cuando dos o varias aeronaves han causado tales daños conjuntamente, cada una de las aeronaves es considerada como causante del daño y el explotador de cada una de ellas es responsable en las condiciones y límites de responsabilidad previstos por la presente Convención.

Art. 8. — Las personas mencionadas en el inc. 3 del art. 2 y en los arts. 3 y 4 pueden oponer todos los medios de defensa que corresponden al explotador en los términos de la presente Convención.

Art. 9. — El explotador, el propietario y toda persona responsable en virtud de los arts. 3 ó 4 o sus dependientes no incurrirán en otra responsabilidad, derivada de los daños provenientes de una aeronave en vuelo o de una persona o de una cosa cayendo de la misma, que la expresamente prevista por la presente convención. Esta disposición no se aplica a la persona que ha tenido la intención deliberada de provocar un daño.

Art. 10. — La presente Convención no prejuga en ninguna forma la cuestión de saber si la persona considerada responsable en virtud de sus disposiciones tiene o no recursos contra cualquier otra persona.

## Capítulo II

### Extensión de la responsabilidad

Art. 11. — 1º. Bajo reserva de las disposiciones del art. 12, el monto de la reparación debida por el conjunto de las personas responsables en los términos de la presente Convención, por un daño que dé lugar a reparación en los términos del art. 1, no podrá exceder, por aeronave y por acontecimiento de:

- a) 500.000 francos para las aeronaves cuyo peso es inferior o igual a 1.000 kilogramos;
- b) 500.000 francos más 400 francos por kilogramo que exceda los 1.000 kilogramos para las aeronaves cuyo peso es superior a 1.000 kilogramos e inferior o igual a 6.000 kilogramos;
- c) 3.500.000 francos más 250 francos por kilogramo excedente de los 6.000 kilogramos para las aeronaves cuyo peso es superior a 6.000 kilogramos e inferior o igual a 20.000 kilogramos;
- d) 6.000.000 francos más 150 francos por kilogramo excedente de 20.000 kilogramos para las aeronaves cuyo peso es superior a 20.000 kilogramos e inferior o igual a 50.000 kilogramos;
- e) 10.500.000 francos más 100 francos por kilogramo excedente de 50.000 kilogramos para las aeronaves cuyo peso es superior a 50.000.

2º. La responsabilidad en caso de muerte o de lesiones no podrá exceder de 500.000 francos por persona muerta o lesionada.

3º. Por "peso" se entiende el peso máximo de la aeronave autorizado al despegue por el certificado de navegabilidad.

4º. Las sumas indicadas en francos en el presente artículo son consideradas en relación a una unidad monetaria constituida por 65 1/2 miligramos de oro de título de 900 milésimos de fino. Estas sumas pueden ser convertidas en cada moneda nacional en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional distinta que la moneda oro se efectuará si ha habido procedimiento judicial, según el valor oro de estas monedas a la fecha de la sentencia o, en el caso previsto en el art. 14, a la fecha de la repartición.

Art. 12. — 1º. Si la persona que sufrió el daño prueba que éste ha sido causado por un acto o una omisión deliberada del explotador o de sus dependientes, con la intención de provocar un daño, la responsabilidad del explotador es ilimitada, siempre que, en el caso de un acto o de una omisión deliberada de los dependientes, se pruebe igualmente que los dependientes han obrado en ejercicio de sus funciones y en los límites de sus atribuciones.

2º. Cuando una persona se apodere de manera ilícita de una aeronave y la utilice sin el consentimiento de la persona que tiene el derecho de utilizarla, su responsabilidad es ilimitada.

Art. 13. — 1º. Cuando, en virtud de las disposiciones de los artículos 3 o 4, varias personas son responsables de un daño, o cuando el propietario inscrito en el registro de matrícula que no era explotador es considerado responsable como tal, según las disposiciones del inc. 3 del art. 2, las personas que han sufrido el daño no pueden pretender una indemnización total superior a la indemnización más elevada que pueda ser puesta a cargo de cualquiera de las personas responsables en virtud de las disposiciones de la presente Convención.

2º. En caso de aplicación de las disposiciones del art. 7, la persona que sufrió el daño puede ser indemnizada hasta la concurrencia del monto acumulado de los límites de indemnización correspondientes a cada una de las aeronaves en cuestión, pero ningún explotador será responsable por una suma superior al límite aplicable a su aeronave, salvo que su responsabilidad sea ilimitada en los términos del art. 12.

Art. 14. — Si el monto total de las indemnizaciones fijadas excede el límite de responsabilidad aplicable en virtud de las disposiciones de la presente Convención, son aplicables las reglas siguientes, teniendo en cuenta las disposiciones del inc. 3 del art. 11:

a) Si las indemnizaciones se refieren únicamente, sea a pérdidas de vidas humanas o a lesiones, sea a daños causados a los bienes, son objeto de una reducción proporcional a su monto respectivo.

b) Si las indemnizaciones se refieren a la vez a pérdidas de vidas humanas y a daños a los bienes, la mitad del monto de la suma a distribuir está afectada, en prioridad, a la reparación de pérdidas de vidas humanas y de lesiones, y en caso de insuficiencia, repartida proporcionalmente al monto de los daños de que se trate. El saldo de la suma a distribuir es repartido proporcionalmente a su monto entre las indemnizaciones concernientes a los daños materiales y, si corresponde, la parte no cubierta de las indemnizaciones concernientes a pérdidas de vidas humanas y lesiones.

### CAPÍTULO III

#### *Seguridades destinadas a cubrir la responsabilidad del explotador*

Art. 15. — 1º. Todo Estado contratante puede exigir que la responsabilidad del explotador de una aeronave matriculada en otro Estado contratante sea asegurada por los daños que den lugar a reparación en los términos del art. 1 y que pueden sobrevenir sobre su territorio, hasta la concurrencia de los límites de responsabilidad aplicables en los términos del art. 11.

2º. a) El seguro debe ser considerado satisfactorio cuando ha sido contratado, en las condiciones de la presente Convención, por un asegurador autorizado a este efecto, conforme a las leyes del Estado de matrícula de la aeronave o del Estado en que el asegurador tiene su domicilio o su principal establecimiento, y cuya solvencia ha sido verificada por uno u otro de estos Estados.

b) Cuando un seguro ha sido exigido por un Estado conforme al inciso 1º del presente artículo, y las indemnizaciones otorgadas por una sentencia definitiva de este Estado no hayan sido pagadas en la moneda de este Estado, a pesar de haber demandado su pago, todo Estado contratante puede negarse a considerar al asegurador como solvente hasta que el pago haya sido efectuado.

3º. No obstante lo dispuesto en el inc. 2º, el Estado sobrevolado puede negarse a considerar como satisfactorio el seguro contratado con un asegurador que no ha sido autorizado a este efecto en un Estado contratante.

4º. Alguna de las seguridades enumeradas a continuación será considerada como satisfactoria, en lugar del seguro, si es constituida conforme al art. 17:

a) Un depósito en efectivo en una caja pública; del Estado contratante en el cual la aeronave está matriculada, o en un banco autorizado a tal efecto por este Estado contratante;

b) Una garantía suministrada por un banco autorizado a este efecto, y cuya solvencia haya sido verificada por el Estado contratante en el cual la aeronave está matriculada;

c) Una garantía suministrada por el Estado contratante en el cual está matriculada la aeronave, a condición que este Estado se obligue a no prevalerse de inmunidad de jurisdicción en caso de litigio referente a esta garantía.

5º. Bajo reserva del inc. 6º del presente artículo, el Estado sobrevolado puede exigir también que la aeronave tenga a bordo un certificado entregado por el asegurador, atestiguando que el seguro ha sido contratado conforme a las disposiciones de la presente Convención, y especificando la persona o personas cuya responsabilidad está garantida por este seguro, así como un certificado emanado de la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave o del Estado donde el asegurador tiene su domicilio o su principal establecimiento, atestiguando la solvencia del asegurador. Si otra seguridad ha sido constituida conforme al inc. 4º del presente artículo, un certificado que la justifique debe ser entregado por la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave.

6º. El certificado prescrito por el inc. 5º del presente artículo no debe necesariamente encontrarse a bordo de la aeronave, si una copia autenticada ha sido depositada ante la autoridad competente designada por el Estado sobrevolado o, ante la Organización de la Aviación Civil Internacional, si ella acepta la responsabilidad, la que entregará duplicados a todos los Estados contratantes.

7º. a) Cuando el Estado sobrevolado tenga serias razones para dudar de la solvencia del asegurador o del banco que haya suministrado una garantía en los términos del inc. 4º del presente artículo, puede exigir pruebas complementarias de solvencia. En caso de controversia sobre el mérito de estas pruebas, el diferendo que oprime a los Estados interesados será sometido a un tribunal arbitral, que será el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, o un tribunal arbitral constituido de acuerdo entre los Estados interesados.

b) El seguro o la garantía es provisoriamente considerado como válido por el Estado sobrevolado mientras que ese tribunal no haya sido constituido.

8º. Los seguros exigidos en virtud del presente artículo deben ser notificados al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien informará a cada Estado contratante.

9º. A los fines del presente artículo, el término "asegurador" se aplica igualmente a un grupo de aseguradores, y a los fines del inc. 5º del presente artículo, la expresión "autoridad competente de un Estado" comprende la autoridad competente de la más alta subdivisión política del Estado encargado de controlar la actividad del asegurador.

Art. 16. — 1º. El asegurador o toda otra persona que garantice, conforme al art. 15, la responsabilidad del explotador sólo puede oponer a las demandas de indemnización fundadas en la presente Convención, además de los medios de defensa que correspondan al explotador y los fundados en falsificación de documentos, los siguientes:

a) Que el daño se ha producido después que la seguridad dejó de estar en vigencia. Sin embargo, si la garantía expira durante la realización del viaje, ella se prolonga hasta el primer aterrizaje especificado en el plan de vuelo, pero no más de veinticuatro horas. Si la garantía deja de ser válida por otra razón que por el vencimiento del término o el cambio de explotador, será considerada vigente quince días, a contar desde la notificación por el asegurador o el garante a la autoridad competente que ha emitido el certificado, que la seguridad ha dejado de ser válida o hasta el retiro efectivo del certificado del asegurador o del certificado de garantía exigido en los términos del inc. 5º del art. 15, en el caso de que este retiro sea efectuado antes de la expiración del plazo de quince días;

b) Que el daño se produjo fuera de los límites territoriales previstos en la seguridad, a menos que el vuelo fuera de tales límites haya tenido por causa la fuerza mayor, la asistencia justificada por las circunstancias, o una falta de pilotaje, de conducción o de navegación.

2º. El Estado que ha entregado un certificado conforme al inc. 5º del art. 15 debe, cuando el seguro o la garantía ha dejado de estar en vigencia por otras razones que el vencimiento del término, notificar tan pronto como sea posible a los Estados contratantes interesados.

3º. Cuando un certificado de seguro o de otra seguridad es exigido en los términos del inc. 5º del art. 15, y haya habido un cambio de explotador durante la vigencia de la seguridad, ésta se aplica a la responsabilidad del nuevo explotador conforme a las disposiciones de la presente Convención, salvo que la responsabilidad de éste esté ya garantida por otra seguridad o que tal explotador sea un usuario legítimo. Sin embargo, esta prórroga de validez no se extenderá más allá de quince días a contar desde el momento en que el asegurador o el garante notifiquen a la autoridad competente del Estado que ha entregado el

certificado que la seguridad ha dejado de tener validez, o, en caso de retiro efectivo del certificado del asegurador, exigido en el inc. 5º del art. 13, más allá del día de este retiro, si es efectuado antes de la expiración del plazo de quince días.

4º. La prórroga de validez de la seguridad prevista por las disposiciones del inc. 1º del presente artículo es aplicable en favor de la persona que ha sufrido el daño.

5º Sin perjuicio de la acción directa que ella puede ejercitar en virtud de la legislación aplicable al contrato de seguro o de garantía, la persona que ha sufrido el daño puede intentar acción directa contra el asegurador o el garante en los casos siguientes:

a) Cuando la validez de la seguridad es prorrogada, según las disposiciones del inc. 1º a) y b) del presente artículo; y

b) Cuando el explotador es declarado en quiebra.

6º. Fuera de las defensas especificadas en el inc. 1º del presente artículo, el asegurador o toda otra persona que garantice la responsabilidad del explotador no puede, en caso de acción directa intentada en aplicación de la presente Convención por la persona que ha sufrido el daño, valerse de ninguna causa de nulidad ni de una facultad de anulación retroactiva.

7º. Las disposiciones del presente artículo no prejuzgan la cuestión de saber si el asegurador o el garante tiene o no derecho de recurrir contra otra persona.

Art. 17. — 1º. Si una seguridad es suministrada conforme al inc. 4º del art. 13, debe ser afectada, especial y preferentemente, al pago de las indemnizaciones debidas en virtud de las disposiciones de la presente Convención.

2º. La seguridad es considerada como suficiente si, en el caso de un explotador de una sola aeronave, ella es de monto igual al límite aplicable conforme a las disposiciones del art. 11, y en el caso de un explotador de varias aeronaves, si ella es al menos de monto igual al total de los límites de responsabilidad aplicables a dos aeronaves a las cuales se aplican los límites más elevados.

3º. Desde que una demanda de indemnización ha sido notificada al explotador, la seguridad deberá ser embargada en un monto igual al total de las dos sumas siguientes:

a) El monto de la seguridad exigible en los términos del inc. 2º del presente artículo; y

b) El monto de la demanda, por tanto cuanto ésta no exceda el límite de responsabilidad aplicable.



El suplemento de la seguridad deberá ser mantenido hasta el momento en que la demanda haya sido admitida o definitivamente rechazada.

Art. 18. — Toda suma debida a un explotador por un asegurador no podrá ser objeto de embargo o de una medida de ejecución por parte de los acreedores del explotador, mientras los créditos de terceros perjudicados en los términos de la presente Convención no hayan sido satisfechos.

#### Capítulo IV

##### Reglas de procedimientos y plazos

Art. 19. — Si la persona que ha sufrido el daño no ha intentado la acción de indemnización contra el explotador o si no le ha notificado su demanda de indemnización en un plazo de seis meses a contar del día en que ocurrió el hecho que produjo el daño, el actor sólo tiene derecho a indemnización sobre la parte no distribuida de la indemnización debida por el explotador, después de admitidas todas las demandas presentadas durante dicho plazo.

Art. 20. — 1º. Las acciones judiciales ejercitadas en virtud de las disposiciones de la presente Convención deberán ser intentadas ante los tribunales del Estado contratante en que ocurrió el daño. Sin embargo, por acuerdo entre uno o varios actores y uno o varios demandados, las acciones pueden ser entabladas ante los tribunales de cualquier otro Estado, sin que estos procedimientos puedan tener efecto respecto a los derechos de las personas que han intentado una acción en el Estado en que el daño ocurrió. Las partes pueden asimismo someter su diferendo a arbitraje en cualquiera de los Estados contratantes.

2º. Cada Estado contratante tomará todas las medidas necesarias para que la demanda sea notificada al demandado y a cualquiera otra parte interesada y para que éstos puedan defender sus intereses en condiciones adecuadas y equitativas.

3º. Cada Estado contratante, dentro de lo posible, obrará de modo que un sólo tribunal conozca durante un solo juicio sobre todas las acciones contempladas en el inc. 1º del presente artículo y que se refieran a un mismo evento.

4º. Cuando una sentencia definitiva es pronunciada aun en rebeldía por el tribunal competente conforme a las disposiciones de la presente Convención y la ejecución pueda ser demandada en las formas previstas por la ley de este tribunal, luego de cumplidas las formalidades prescritas por la ley del Estado contra-

tante, o del territorio, Estado o provincia que sea parte del Estado contratante en el cual la ejecución es promovida, la sentencia tendrá fuerza ejecutiva:

a) Sea en el Estado contratante en que la parte vencida tiene su domicilio o su asiento principal;

b) Sea en todo otro Estado contratante en que la parte vencida tenga bienes, cuando los bienes existentes en el Estado mencionado en el apartado a) o en el Estado en que la sentencia ha sido pronunciada no permitan asegurar la ejecución de la sentencia.

5º) No obstante las disposiciones del inc. 4º del presente artículo la ejecución de la sentencia puede ser denegada si la prueba de uno de los hechos siguientes es aportada ante el tribunal que conoce en la demanda de ejecución:

a) Que la sentencia ha sido pronunciada en rebeldía y que el demandado no ha tenido conocimiento de la acción intentada contra él en término para poderla contestar;

b) Que el demandado no ha podido defender sus intereses en condiciones adecuadas y equitativas;

c) Que la sentencia se refiere a un litigio que ha sido objeto, entre las mismas partes, de una sentencia judicial o arbitral, que según la ley del Estado en que la ejecución es demandada, sea reconocida como teniendo autoridad de cosa juzgada;

d) Que la sentencia ha sido obtenida mediante maniobras fraudulentas de una u otra de las partes;

e) Que la persona que demanda la ejecución no tiene derecho a hacerlo.

6º. La revisión sustancial del caso no es admitida en un procedimiento de ejecución intentado conforme al inc. 4º del presente artículo.

7º La ejecución puede ser igualmente rechazada si la sentencia es contraria al orden público del Estado en que la ejecución es demandada.

8º. Si, en un procedimiento realizado conforme al inc. 4º del presente artículo, la ejecución de la sentencia ha sido denegada por alguno de los motivos anumerados en los apartados a), b) o d) del inc. 5º o en el inc. 7º del presente artículo, el actor tiene derecho a intentar una nueva acción judicial ante los tribunales del Estado en que la ejecución ha sido denegada. La decisión que se pronuncie no podrá conceder una indemnización tal que la totalidad de las indemnizaciones atribuidas excedan el límite de responsabilidad aplicable en virtud de las disposiciones de la presente Convención. En esta nueva acción, la sentencia anterior podrá constituir un medio de defensa en la medida en que

haya sido ejecutada. La sentencia anterior deja de ser ejecutoria a partir del momento en que la nueva acción es promovida.

9°. No obstante las disposiciones del inc. 4°. del presente artículo, el tribunal competente en la demanda de ejecución denegará la ejecución de toda sentencia pronunciada por un tribunal de otro Estado que aquél en que ocurrió el daño mientras todas las sentencias pronunciadas en este último no hubieren sido ejecutadas.

La denegará igualmente mientras las sentencias definitivas no hayan sido pronunciadas sobre todas las acciones intentadas, en el Estado en que ocurrió el daño, por las personas que hayan cumplido el plazo previsto en el art. 19, si la demandada prueba que el conjunto de las indemnizaciones que pudieran ser concedidas por estas sentencias excedería el límite de responsabilidad aplicable en virtud de las disposiciones de la presente Convención.

En los casos de acciones ejercitadas en el Estado en que ocurrió el daño, por personas que hayan observado el plazo previsto en el art. 19, igualmente, este tribunal no ordenará la ejecución, cuando el monto global de las indemnizaciones exceda el límite de responsabilidad aplicable, antes que las indemnizaciones hubieran sido reducidas conforme a las disposiciones del art. 14.

10°. Cuando una sentencia produce cosa juzgada en virtud de las disposiciones del presente artículo, la condenación en costas es igualmente ejecutoria. Sin embargo, el tribunal ante quien la demanda de ejecución es promovida puede, ante el pedido de la parte vencida, limitar el monto de estas costas al diez por ciento de la suma por la cual la sentencia es ejecutoria. Los límites de responsabilidad no tiene en cuenta las costas.

11°. Las indemnizaciones a entregarse en virtud de una sentencia podrán producir intereses hasta la tasa máxima del cuatro por ciento anual a contar del día de la sentencia que ordena la ejecución.

12°. Las demandas de ejecución de las sentencias contempladas en el inc. 4° del artículo presente deben ser promovidas en un plazo de cinco años a contar del día en que son consideradas definitivas.

Art. 21. — 1°. Las acciones previstas por la presente Convención se prescriben por dos años a contar del día en que ocurrió el hecho que produjo el daño.

2°. Las causas de suspensión o de interrupción de la prescripción contemplada en el inc. 1° del presente artículo son determinadas por la ley del tribunal competente; pero en todos los

casos, la acción no es procedente a la expiración del tercer año a partir del día en que ocurrió el hecho que produjo el daño.

Art. 22. — En caso de fallecimiento de la persona responsable, la acción de reparación prevista por las disposiciones de la presente Convención se ejercita contra sus derecho-habientes.

## CAPÍTULO V

### *Aplicación de la Convención y disposiciones generales*

Art. 23. — 1º. Esta Convención se aplica a los daños contemplados en el art. 1, ocurridos sobre el territorio de un Estado contratante y provenientes de una aeronave matriculada en el territorio de otro Estado contratante.

2º. A los fines de la presente Convención, un buque o una aeronave en alta mar es considerado como parte del territorio del Estado en el cual está matriculado.

Art. 24. — La presente Convención no se aplica a los daños causados a una aeronave en vuelo, a las personas o a los bienes que se encuentren a bordo de esta aeronave.

Art. 25. — La presente Convención no se aplica a los daños en la superficie si la responsabilidad por estos daños está reglada, sea por un contrato entre la persona que sufrió el daño y el explotador o la persona que sufrió el daño y el explotador o la persona que tiene el derecho de utilizar la aeronave en el momento en que se produjo el daño, sea por la ley sobre la reglamentación del trabajo aplicable a los contratos de trabajo concluidos entre estas personas.

Art. 26. — La presente Convención no se aplica a los daños causados por aeronaves militares, de aduana o de policía.

Art. 27. — Los Estados contratantes facilitarán, en tanto como sea posible el pago de las indemnizaciones debidas en virtud de las disposiciones de la presente Convención en la moneda del Estado en que el daño ocurrió.

Art. 28. — Si, en un Estado contratante, son necesarias medidas legislativas para otorgar efecto a la presente Convención, la Secretaría General de la Organización de la Aviación Civil Internacional deberá ser informada de las medidas tomadas.

Art. 29. — Entre los Estados contratantes que también han ratificado la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por aeronaves a los ter-

ceros en la superficie, firmada en Roma el 29 de marzo de 1933, la presente Convención entra en vigor desde que abroguen la citada Convención de Roma.

Art. 30. — A los fines de la presente Convención,

— La expresión "persona" significa toda persona física o moral, y comprende un Estado;

— La expresión "Estado contratante" significa todo Estado que ha ratificado la Convención o adherido y cuya denuncia no ha tenido efecto; y

— La expresión "territorio de un Estado" significa no solamente el territorio metropolitano de un Estado, sino también los territorios que él represente en las relaciones exteriores bajo reserva de las disposiciones del art. 36.

## CAPÍTULO VI

### Disposiciones finales

Art. 31. — La presente Convención está abierta a la firma de todos los Estados hasta que ella entre en vigencia en las condiciones previstas en el art. 33.

Art. 32. — 1º. La presente Convención es sometida a la ratificación de los Estados signatarios.

2º. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Art. 33. — 1º. Cuando la presente Convención haya reunido las ratificaciones de cinco Estados firmantes, entrará en vigor entre estos Estados a los noventa días del depósito del quinto instrumento de ratificación. Con respecto a cada Estado que la ratifique posteriormente, entrará en vigencia a los noventa días de la fecha del depósito del instrumento de ratificación de dicho Estado.

2º. La presente Convención será, desde su entrada en vigencia, registrada ante la Organización de las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Art. 34. — 1º. La presente Convención será abierta, luego de su entrada en vigencia, a la adhesión de todo Estado no signatario.

2º. Esta adhesión será efectuada por depósito ante la Organización de la Aviación Civil Internacional, de un instrumento de adhesión, y tendrá efecto a los noventa días de la fecha del depósito.

Art. 35. — 1º. Todo Estado contratante puede denunciar la presente Convención por medio de una notificación dirigida a la Organización de la Aviación Civil Internacional.

2º. Esta denuncia tendrá efecto seis meses después de la fecha de la recepción de la notificación por la Organización. Sin embargo, la Convención continuará aplicándose como si la denuncia no hubiera sido efectuada, en lo concerniente a los daños contemplados en el art. 1, resultantes de un evento ocurrido antes de la expiración del período de seis meses.

Art. 36. — 1º. La presente Convención se aplica a todos los territorios que un Estado contratante representa en las relaciones exteriores, a excepción de los territorios con respecto a los cuales ha sido hecha una declaración conforme al inc. 2º del presente artículo o al inc. 3º del art. 37.

2º. Todo Estado puede, en el momento de depositar su instrumento de ratificación o de adhesión, declarar que su aceptación de la presente Convención, no comprende uno o varios de los territorios que él representa en las relaciones exteriores.

3º. Todo Estado contratante puede posteriormente notificar a la Organización de la Aviación Civil Internacional que la aplicación de la presente Convención se extenderá a todos o a uno cualquiera de los territorios que hayan sido objeto de la declaración prevista en el inciso 2º del presente artículo o en el inc. 3º del art. 37. Esta notificación tendrá efecto noventa días después de la fecha de su recepción por la Organización.

4º. Todo Estado contratante puede, conforme a las disposiciones del art. 35, denunciar la presente Convención, separadamente, por todos o por uno cualquiera de los territorios que este Estado representa en las relaciones exteriores.

Art. 37. — 1º. Cuando todo o parte del territorio de un Estado contratante es transferido a un Estado no contratante, la presente Convención deja de aplicarse al territorio transferido a partir de la fecha de la transferencia.

2º. Cuando un parte del territorio de un Estado contratante se convierte en Estado independiente responsable de sus relaciones exteriores, la presente Convención deja de aplicarse al territorio convertido en Estado independiente a partir de la fecha en que obtiene su independencia.

3º. Cuando todo o parte del territorio de un Estado es transferido a un Estado contratante, la presente Convención se aplica al territorio transferido a partir de la fecha de la transferencia. Sin embargo, si el territorio transferido no se convierte en parte del territorio metropolitano del Estado contratante, este último puede, antes de la transferencia o en el momento de la misma, declarar por medio de una notificación a la Organización de la

Aviación Civil Internacional, que la Convención no se aplica al territorio transferido, salvo que una notificación sea hecha en el sentido del inc. 3º del art. 36.

Art. 38. — La Secretaría General de la Organización de la Aviación Civil Internacional debe notificar a todos los Estados signatarios o adherentes como también a todos los miembros de la Organización de las Naciones Unidas:

a) La fecha del depósito de todo instrumento de ratificación o de adhesión, dentro de los treinta días siguientes a la fecha del depósito;

b) La fecha de recepción de toda denuncia o de toda declaración o notificación hecha conforme a los arts. 36 ó 37, dentro de los treinta días siguientes a la fecha de esta recepción.

La Secretaría General de la Organización debe asimismo notificar a estos Estados la fecha en que la Convención entra en vigencia conforme al inc. 1º del art. 33.

Art. 39. — No será admítida ninguna reserva a la presente Convención.





## **ESCRITOS JUDICIALES**

