



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
CÁMARA DE SENADORES
SECRETARÍA

Carpeta Nº 1290 de 2019

Repartido Nº 913

Agosto de 2019

CÓDIGO AERONÁUTICO

Se introducen modificaciones

- Proyecto de ley aprobado por la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Senadores
- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo
- Disposiciones citadas

**COMISIÓN DE
DEFENSA NACIONAL**

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Restablécese la vigencia del artículo 169 de la ley N° 14.305, de 29 de noviembre de 1974, con el siguiente texto:

“**ARTÍCULO 169.** (Límite de Responsabilidad).- El explotador es responsable en caso de accidente, hasta el límite de la suma en unidades indexadas que resulte de la escala siguiente:

1º) UI 2.720.000 (dos millones setecientos veinte mil unidades indexadas) para aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos.

2º) UI 2.720.000 (dos millones setecientos veinte mil unidades indexadas) más UI 2.176 (dos mil ciento setenta y seis unidades indexadas) por cada kilogramo que exceda de los mil, para aeronaves que pesan más de mil kilogramos y no excedan de seis mil kilogramos.

3º) UI 13.600.000 (trece millones seiscientos mil unidades indexadas) más UI 1.360 (mil trescientos sesenta unidades indexadas) por cada kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesan más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos.

4º) UI 32.642.000 (treinta y dos millones seiscientos cuarenta y dos mil unidades indexadas) más UI 816 (ochocientos dieciséis unidades indexadas) por cada kilogramo que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesan más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos.

5º) UI 57.123.000 (cincuenta y siete millones ciento veintitrés mil unidades indexadas) más UI 544 (quinientos cuarenta y cuatro unidades indexadas) por cada kilogramo que exceda de los cincuenta mil para aeronaves que pesan más de cincuenta mil kilogramos.

CÁMARA DE SENADORES

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de UI 2.720.000 (dos millones setecientos veinte mil unidades indexadas) por persona fallecida o lesionada.

Para el caso de daño derivado de riesgo químico, la indemnización no excederá de UI 1.360.000 (un millón trescientos sesenta mil unidades indexadas).

En caso de concurrencia de daños y perjuicios a personas y bienes, la cantidad a distribuir, hasta la mitad, se destinará a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir, se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños y perjuicios a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

A los fines de este artículo, "peso" significa el peso máximo para el despegue de la aeronave autorizado en el certificado de aeronavegabilidad."

Artículo 2º.- Sustitúyense los artículos 156, 157, 158, 182, 183, 185 y 186 del Código Aeronáutico, aprobado por Decreto-ley Nº 14.305 de 29 de noviembre de 1974, por los siguientes:

“ARTÍCULO 156.- (Límite de responsabilidad por pasajero). La responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada hasta la suma de UI 680.000 (seiscientos ochenta mil unidades indexadas).

ARTÍCULO 157.- (Límite de responsabilidad por equipaje o carga). En el transporte de equipajes o cargas la responsabilidad del transportador queda limitada hasta la cantidad de UI 1.360 (mil trescientos sesenta unidades indexadas) por kilogramo, salvo declaración de especial interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual; en tal caso, el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada, salvo que pruebe que tal cantidad es superior al valor del equipaje o carga en el tiempo y lugar de entrega.

CÁMARA DE SENADORES

COMISIÓN DE DEFENSA NACIONAL

En lo relativo a los objetos cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a UI 27.200 (veintisiete mil doscientos unidades indexadas) en total por viajero.

ARTÍCULO 158.- (Determinación de montos). A los efectos de la aplicación de los montos consignados en el presente Título se tomará en cuenta el valor de la unidad indexada a su cotización en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad. Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para éste, un límite inferior al fijado en este Código, será nula y no producirá efecto alguno, pero la nulidad de tal cláusula no implicará la nulidad del contrato.

ARTÍCULO 182.- (Principio). Todo explotador está obligado a contratar los siguientes seguros:

1º) Por los daños y perjuicios previstos en el Título XIII como mínimo por el equivalente en moneda nacional al valor de la unidad indexada correspondiente al último día del mes anterior a la vigencia del seguro y por un plazo máximo de un año.

2º) Por accidentes al personal que desempeña habitual u ocasionalmente funciones a bordo a cuyos efectos queda equiparado a los pasajeros.

ARTÍCULO 183.- (Asegurador). Cuando se trate de explotadores nacionales los seguros a que se refiere el presente Título deberán ser contratados con aseguradoras instaladas en el país y autorizadas por el Poder Ejecutivo, con excepción de los seguros obligatorios de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que serán contratados con el Banco de Seguros del Estado.

El explotador no queda obligado a contratar coberturas adicionales con relación a la tripulación, cuando ésta contare con la cobertura obligatoria de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

ARTÍCULO 185.- (Contralor). La existencia de los seguros y la fecha de vencimiento de las pólizas respectivas, se registrarán en el Registro Nacional de Aeronaves que establecerá constancia de su inscripción.

CÁMARA DE SENADORES**COMISIÓN DE
DEFENSA NACIONAL**

ARTÍCULO 186.- (Renovación del seguro - Sanción por no renovación). Dentro del plazo perentorio de cinco días desde su vencimiento, deberá establecerse la constancia de la existencia de nueva póliza en el Registro Nacional de Aeronaves. El no cumplimiento de esta disposición, determinará la cancelación de oficio del certificado de aeronavegabilidad."

Sala de la Comisión, a 12 de agosto de 2019

RUBÉN MARTÍNEZ HUELMO

Miembro informante

PATRICIA AYALA

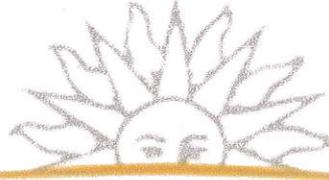
LEONARDO DE LEÓN

JAVIER GARCÍA

LUIS LACALLE POU

SANDRA LAZO

**MENSAJE Y PROYECTO DE LEY
DEL PODER EJECUTIVO**



As. 142832

PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL	
Recibido a la hora	12:15
Fecha	15/03/19 AL

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
 REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

CAMARA DE SENADORES	
Recibido a la hora	1730
Fecha	15/3/19
Carpeta N°	1290/19

Alca

M E N S A J E 05/19

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL.-

18013145

Montevideo, 28 FEB 2019

SEÑORA PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA GENERAL.-

LUCIA TOPOLANSKY.-

El Poder Ejecutivo tiene el honor de remitir a ese Cuerpo, conforme con lo preceptuado por el numeral 7 del artículo 168 de la Constitución de la República, el adjunto Proyecto de Ley, a través del cual se introducen modificaciones al Código Aeronáutico, relativas a la responsabilidad del transportador y a la contratación de seguros obligatorios.-----

Corresponde señalar que la Ley 16.403 de 10 de agosto de 1993, modificó las normas contenidas en el Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico), sobre dicha temática.-----

La mencionada norma, generó problemas de interpretación en cuanto no surge claro si mantenía el concepto de responsabilidad limitada, pudiendo aplicarse en la especie el Convenio de Roma de 1952 sobre responsabilidad de daños causados a terceros en la superficie, o si recogió la responsabilidad ilimitada (aquiliana) del Código Civil.-----

Asimismo, la elevada cuantía de los montos previstos en la Ley 16.403 de 10 agosto de 1993, originó que el Banco de

Seguros del Estado tuviera serios inconvenientes en la obtención de respaldo de reaseguros en el exterior.-----

Ello originó que el Poder Ejecutivo emitiera la Resolución 376/994 de 20 de abril de 1994, por la cual autoriza al Registro Nacional de Aeronaves, dependiente de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, a inscribir en forma provisoria las pólizas de seguros aeronáuticos contratados en instituciones, aseguradoras legalmente habilitadas, aun cuando no llenaren los requisitos legales en cuanto a monto, unidad de cuenta o tipo de moneda, por el plazo máximo de vigencia estipulado en el propio contrato.-----

Esta solución, fundada en razones de necesidad y utilidad pública, contemplando armónicamente los diversos intereses comprometidos, - que claramente contraviene lo dispuesto por una norma de superior jerarquía - permitió en la vía de los hechos el funcionamiento del sistema hasta el presente, pero la misma norma reglamentaria dispuso la necesidad de estudiar la solución a los problemas planteados a través de la correspondiente vía legislativa.-----

Es en ese sentido, que el Proyecto de Ley a considerar conduce a la previsión legal de las soluciones de hecho previstas por vía reglamentaria, "aggiornando" asimismo el sistema de seguros aeronáuticos uruguayo, llevándolo a unidades de cuenta de uso corriente, de fácil convertibilidad y de ajuste automático.-----



Por los fundamentos expuestos, se solicita a ese Cuerpo la consideración del adjunto Proyecto de Ley, cuya aprobación se encarece.-----

El Poder Ejecutivo, saluda a la Señora Presidente de la Asamblea General, atentamente.-----

DR. JORGE MENENDEZ
MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020



P R O Y E C T O D E L E Y

ARTICULO 1RO.- Derogar el artículo 2do. de la Ley 16.403 de 18 de agosto de 1983.-----

ARTICULO 2DO.- Sustituir los artículos 156, 157, 158, 169, 182, 183, 185 y 186 del Código Aeronáutico, aprobado por Decreto-ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974, por los siguientes:-----

"Artículo 156. (Límite de responsabilidad por pasajero).- La responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada hasta la suma de UI 400.000 (unidades indexadas cuatrocientas mil).-----

Artículo 157. (Límite de responsabilidad por equipaje o carga).- En el transporte de equipajes o cosas la responsabilidad del transportador queda limitada a la cantidad de UI 850 (unidades indexadas ochocientos cincuenta), salvo declaración de especial interés en la entrega hecha por el expedidor en el momento de entrega de los bultos al transportador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En tal caso, el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada, salvo que pruebe que tal cantidad es superior al valor de las cosas en el tiempo y lugar de entrega.-----

En lo relativo a los objetos cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a UI 425 (unidades indexadas cuatrocientas veinticinco) por

viajero.-----

Artículo 158. (Determinación de montos).- A los efectos de la aplicación de los montos consignados en el presente Título se tomará en cuenta el valor de la unidad indexada a su cotización en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad.-----

Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para éste, un límite inferior al fijado en este Código, será nula y no producirá efecto alguno, pero la nulidad de tal cláusula no implicará la nulidad del contrato.-----

Artículo 169. (Límite de Responsabilidad).- El explotador es responsable en caso de accidente, hasta el límite de la suma en unidades indexadas que resulte de la escala siguiente:---

1ro. Hasta la suma de UI 500.000 (unidades indexadas quinientas mil) para aeronaves cuyo peso no exceda de 600 kilogramos.-----

2do. Hasta la suma de UI 1.000.000 (unidades indexadas un millón) para aeronaves cuyo peso no exceda de 1.000 kilogramos.-----

3ro. Hasta la suma de UI 2.000.000 (unidades indexadas dos millones) para aeronaves que pesen más de 1.000 kilogramos y no excedan de 6.000 kilogramos.-----

4to. Hasta la suma de UI 3.000.000 (unidades indexadas tres millones) para aeronaves que pesen más de 6.000 kilogramos y no excedan de 20.000 kilogramos.-----



5to. Hasta la suma de UI 4.000.000 (unidades indexadas cuatro millones) para aeronaves que pesen más de 20.000 kilogramos y no excedan de 50.000 kilogramos.-----

6to. Hasta la suma de UI 5.000.000 (unidades indexadas cinco millones) para aeronaves que excedan de 50.000 kilogramos.--

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de UI 400.000 (unidades indexadas cuatrocientas mil) por persona fallecida o lesionada.-----

Para el caso de daño derivado de riesgo químico, la indemnización no excederá de UI 200.000 (doscientas mil Unidades Indexadas).-----

En caso de concurrencia de daños y perjuicios a personas y bienes, la cantidad a distribuir, hasta la mitad, se destinará a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir, se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños y perjuicios a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.-----

A los fines de este artículo, "peso" significa el peso máximo para el despegue de la aeronave autorizado en el certificado de aeronavegabilidad.-----

Artículo 182. (Principio).- Todo explotador está obligado a contratar los siguientes seguros:-----

1ro. Por los daños y perjuicios previstos en el Título XIII como mínimo por el equivalente en moneda nacional al valor de la unidad indexada correspondiente al último día del mes

anterior a la vigencia del seguro y por un plazo máximo de un año.-----

2do. Por accidentes al personal que desempeña habitual u ocasionalmente funciones a bordo a cuyos efectos queda equiparado a los pasajeros.-----

Artículo 183. (Asegurador).- Cuando se trate de explotadores nacionales los seguros a que se refiere el presente Título deberán ser contratados con aseguradoras instaladas en el país y autorizadas por el Poder Ejecutivo, con excepción de los seguros obligatorios de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que serán contratados con el Banco de Seguros del Estado.-----

El explotador no queda obligado a contratar coberturas adicionales con relación a la tripulación, cuando ésta contare con la cobertura obligatoria de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.-----

Artículo 185. (Contralor).- La existencia de los seguros y la fecha de vencimiento de las pólizas respectivas, se registrarán en el Registro Nacional de Aeronaves que establecerá constancia de su inscripción.-----

Artículo 186. (Renovación del seguro - Sanción por no renovación).- Dentro del plazo perentorio de cinco días desde su vencimiento, deberá establecerse la constancia de la existencia de nueva póliza en el Registro Nacional de Aeronaves.-----

El no cumplimiento de esta disposición, determinará la



cancelación de oficio del certificado de
aeronavegabilidad."-----

DR. JORGE MENENDEZ
MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL

DJN/SJ
MVF/CG/VDO

DISPOSICIONES CITADAS

Decreto Ley N° 14.305
CODIGO AERONAUTICO

de 29 de noviembre de 1974

TITULO XIII - RESPONSABILIDAD

**CAPITULO I - DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES O COSAS
TRANSPORTADAS**

Artículo 151

(Responsabilidad por daños a pasajeros).- El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Artículo 152

El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y de cosas transportadas, cuando el hecho, causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

El transporte aéreo, a los efectos del inciso precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o cosas se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, a la entrega o al trasbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo.

Artículo 153

(Responsabilidad por retardo).- El transportador es responsable de los daños y perjuicios resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o cosas.

Artículo 154

(Exoneración de responsabilidad).- El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o el perjuicio o que les fue imposible tomarlas.

Artículo 155

(Hecho de la víctima).- La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo.

Artículo 156

(Límite de responsabilidad por pasajero). - La responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada hasta la suma de 125.000 unidades de cuenta.

Redacción dada por: Ley Nº 16.403 de 10/08/1993 artículo 1.

Artículo 157

(Límite de responsabilidad por equipaje o carga).- En el transporte de equipajes o cosas la responsabilidad del transportador queda limitada a la cantidad de 250 unidades de cuenta, por kilogramo, salvo declaración de especial interés en la entrega hecha por el expedidor en el momento de entrega de los bultos al transportador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En tal caso, el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada, salvo que pruebe que tal cantidad es superior al valor de las cosas en el tiempo y lugar de entrega.

En lo relativo a los objetos cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a 5.000 unidades de cuenta por viajero.

Redacción dada por: Ley Nº 16.403 de 10/08/1993 artículo 1.

Artículo 158

(Presunción).- La unidad de cuenta indicada en los artículos anteriores será igual a una unidad de sesenta y cinco y medio miligramos de oro con una ley de novecientos milésimos de fino, calculados a su equivalente en la moneda del contrato, a la fecha de llegada del medio de transporte para los casos de daños o averías, o a la fecha en que debió haber llegado, en los casos de demora o pérdida total.

Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para éste un límite inferior al fijado en este Código será nula y no producirá efecto alguno, pero la nulidad de tal cláusula no entrañará la nulidad del contrato.

Redacción dada por: Ley Nº 16.403 de 10/08/1993 artículo 1.

Artículo 159

(Protesta). La recepción del equipaje o las mercancías o cosas, sin protesta por el destinatario, hará presumir que las cosas fueron entregadas en buen estado y conforme al título del transporte, sin perjuicio de lo establecido en los incisos siguientes.

En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de siete para las mercancías, a partir de la fecha de la recepción. En caso de retardo, la protesta deberá ser hecha, a más tardar, dentro de los catorce días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a disposición del destinatario.

Toda protesta deberá formularse por reserva inscrita en el título del transporte o mediante escrito expedido en el plazo previsto para dicha protesta. A falta de protesta, las acciones contra el transportador serán inadmisibles, salvo el caso de fraude cometido por el mismo.

Redacción dada por: Ley Nº 16.403 de 10/08/1993 artículo 1.

Artículo 160

(Transporte combinado).- En caso de transportes combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Código se aplican solamente al transporte aéreo. Las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse especialmente.

Artículo 161

(Transporte ejecutado por terceros).- Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, el usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos responderán solidariamente por los daños y perjuicios que se le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieren interponerse entre ellos. La protesta prevista en el artículo 159 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

Artículo 162

(Transporte sucesivo).- Cuando se trate de transporte ejecutado sucesivamente por varios transportadores, cada transportador que reciba pasajeros, equipajes o cosas, quedará sujeto a las disposiciones establecidas en este Código, siendo considerado como parte respecto al contrato de transporte.

En el caso de transporte de esta naturaleza, el pasajero o su sucesor, sólo tendrá acción contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se ha producido el accidente o el atraso, salvo el caso de que, mediante convención expresa, el primer transportador asuma la responsabilidad por el transporte total.

Cuando se trate de equipajes o de mercaderías, el expedidor podrá recurrir contra el primer transportador y el destinatario con derecho a entrega de lo transportado, contra el último, pudiendo además, uno y otro, ir contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo curso haya ocurrido la destrucción, pérdida, avería o retardo.

Dichos transportadores serán solidariamente responsables respecto al expedidor y al destinatario, sin perjuicio de las acciones entre sí.

Inciso 3º redacción dada por: Ley Nº 16.403 de 10/08/1993 artículo 3.

Inciso 4º agregado/s por: Ley Nº 16.403 de 10/08/1993 artículo 3.

Artículo 163

(Avería común).- La pérdida sufrida en caso de echazón, así como la resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido voluntaria y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar un peligro inminente o atenuar sus consecuencias, constituye una avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas.

CAPITULO II - DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS EN SERVICIOS AEREOS PRIVADOS**Artículo 164**

(Transporte de personas).- En caso de transporte aéreo gratuito de personas en servicios aéreos privados, el transportador sólo será responsable si incurre en dolo o culpa grave.

Artículo 165

(Transporte de equipajes y cosas).- Lo dispuesto en el artículo anterior, se aplicará al transporte de equipajes, cosas y efectos que viajen bajo la guarda del pasajero.

CAPITULO III - DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE**Artículo 166**

(Principio).- Los daños y perjuicios causados en la superficie dan derecho a reparación de acuerdo con lo establecido en este Capítulo, con sólo probar que los mismos provienen de una aeronave en vuelo o de una cosa caída o arrojada de la misma.

La responsabilidad incumbe al explotador de la aeronave.

No habrá lugar a la reparación si los daños y perjuicios no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o si se deben al mero hecho del vuelo de la aeronave, de conformidad con los reglamentos aplicables.

A los efectos de este Capítulo, se considera a una aeronave en vuelo, desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para emprender el vuelo hasta el momento en que, habiendo finalizado éste, deja de moverse por sus propios medios. Tratándose de una aeronave más liviana que el aire o de un planeador, se considera en vuelo desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que queda amarrada nuevamente a ésta.

Artículo 167

(Uso ilegítimo).- El que sin tener la disposición de una aeronave la usa sin consentimiento del explotador, responde de los daños y perjuicios causados.

El explotador será responsable solidariamente, dentro de los límites establecidos en este Capítulo, salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Artículo 168

(Hecho de la víctima).- La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida, sin prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.

Artículo 169

Derogado por: Ley Nº 16.403 de 10/08/1993 artículo 2.

TEXTO ORIGINAL: Decreto Ley Nº 14.305 de 29/11/1974 artículo 169.

Artículo 169

(Límite de responsabilidad). El explotador es responsable en caso de accidente, hasta el límite de la suma en moneda nacional que resulta de la escala siguiente:

1º \$ 80:000.000 (ochenta millones de pesos) para aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos.

2º \$ 80:000.000 (ochenta millones de pesos) más \$ 64.000 (sesenta y cuatro mil pesos) por cada kilogramo que exceda de los mil para aeronaves que pesan más de mil kilogramos y no excedan de seis mil kilogramos.

3º \$ 400:000.000 (cuatrocientos millones de pesos) más pesos 40.000 (cuarenta mil pesos) por cada kilogramo que exceda de los seis mil, para aeronaves que pesan más de seis mil y no excedan de veinte mil kilogramos.

4º \$ 960:000.000 (novecientos sesenta millones de pesos) más \$ 24.000 (veinticuatro mil pesos) por cada kg que exceda de los veinte mil, para aeronaves que pesan más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos.

5º \$ 1.680:000.000 (mil seiscientos ochenta millones de pesos) más \$ 16.000 (dieciseis mil pesos) por cada kilogramo que exceda de los cincuenta mil, para aeronaves que pesan más de cincuenta mil kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de \$ 80:000.000 (ochenta millones de pesos) por persona fallecida o lesionada.

En caso de concurrencia de daños y perjuicios a personas y bienes, la cantidad a distribuir, hasta la mitad, se destinará a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total a distribuir, se prorrateará entre las indemnizaciones relativas a daños y perjuicios a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

A los fines de este artículo, "peso" significa el peso máximo para el despegue de la aeronave autorizado en el certificado de aeronavegabilidad.

Artículo 170

(Pluralidad de damnificados).- Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo anterior deberá procederse a la reducción proporcional del derecho de cada uno, de manera de no superar, en conjunto los límites antedichos.

CAPITULO IV - ABORDAJE AEREO**SECCION I - CONCEPTO****Artículo 171**

(Concepto).- Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento.

La aeronave se considerará en movimiento:

1º Cuando se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con tripulación, pasaje o carga a bordo.

2º Cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz.

3º Cuando se halla en vuelo.

Se consideran también abordajes los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas por otra aeronave en movimiento, aunque no haya verdadera colisión.

SECCION II - DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A AERONAVES, PERSONAS Y BIENES EMBARCADOS**Artículo 172**

(Culpa unilateral).- Si el abordaje es causado mediando culpa, la responsabilidad por los daños y perjuicios estará a cargo del explotador.

El explotador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño y los perjuicios o que les fue imposible tomarlas.

Artículo 173

(Concurrencia de culpas).- Si en el abordaje hay concurrencia de culpas, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños y perjuicios a las mismas, a las personas y a los bienes a bordo es proporcional a la gravedad de la culpa respectiva. Si no pudiera determinarse el grado de la culpa, la responsabilidad se distribuirá en proporción al valor actual de cada aeronave.

Artículo 174

(Solidaridad).- La responsabilidad establecida en el artículo precedente, es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, a repetir contra el coautor del daño.

Artículo 175

(Límite de responsabilidad).- La responsabilidad del explotador alcanza a los límites determinados en el Capítulo I del presente Título.

SECCION III - DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE**Artículo 176**

(Solidaridad y limitación de responsabilidad).- En caso de daños y perjuicios causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves, sus explotadores responden solidariamente dentro de los límites establecidos en el Capítulo III del presente Título.

Si el abordaje se produce por culpa unilateral, el explotador inocente tendrá derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiera visto obligado a abonar a causa de la solidaridad.

Artículo 177

(Concurrencia de culpas).- Si hubiera concurrencia de culpas, la responsabilidad será proporcional a la gravedad de cada culpa.

Si no pudiera determinarse el grado de cada culpa, la responsabilidad se distribuirá en proporción al valor actual de la aeronave respectiva.

El que, a consecuencia de la solidaridad hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir por el excedente.

Artículo 178

(Límite de responsabilidad).- Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soportará la responsabilidad dentro de los límites y en las condiciones previstas en esta Sección.

CAPITULO V - DISPOSICIONES COMUNES**Artículo 179**

(Nulidad).- Toda estipulación que tienda a eximir al explotador o transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este Título es nula, pero tal nulidad no entraña la del contrato.

Artículo 180

(Pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad).- El explotador o transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este Título que limitan su responsabilidad, cuando los daños y perjuicios provengan de su dolo, o culpa grave, o del dolo o culpa grave de personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Artículo 181

(Actualización de los límites de responsabilidad).- El Poder Ejecutivo actualizará anualmente el monto de los límites de responsabilidad fijados en este Título al 31 de diciembre de cada año y regirán durante todo el año civil siguiente. La actualización prevista en el párrafo anterior sólo procederá cuando la variación del monto obtenido por aplicación del mecanismo establecido por los artículos 332 y siguientes de la ley 13.835, de 7 de enero de 1970, difiera en más o en menos el 25 % (veinticinco por ciento) del monto vigente.

TITULO XIV - SEGUROS**CAPITULO UNICO****Artículo 182**

(Principio).- Todo explotador está obligado a contratar los siguientes seguros:

1º Por los daños y perjuicios previstos en el Título XIII y dentro de los límites en él establecidos.

2º Por accidentes al personal que desempeñe habitual u ocasionalmente funciones a bordo, a cuyos efectos queda equiparado a los pasajeros.

3º Por el valor del casco, tratándose de aeronaves de matrícula nacional de más de seis toneladas de peso máximo autorizado para el despegue según el certificado de aeronavegabilidad.

Artículo 183

(Asegurador).- Cuando se trate de explotadores nacionales, los seguros a que refiere el presente Título deberán ser contratados con el Banco de Seguros del Estado, que establecerá las primas en concordancia con las normas de política aeronáutica nacional.

Artículo 184

(Prohibición de circulación).- No se autorizará la circulación en el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave que no justifique tener contratados y vigentes los seguros previstos en el artículo 182.

El seguro de aeronaves extranjeras podrá ser sustituido por otras garantías si la ley de la nacionalidad de la aeronave así lo autoriza.

Artículo 185

(Contralor).- La existencia de los seguros y la fecha de vencimiento de las pólizas respectivas se hará constar en el Registro Nacional de Aeronaves y en el certificado de matrícula de la aeronave.

Artículo 186

(Sanción por no renovación de seguros).- Dentro del plazo perentorio de cinco días de vencida la póliza, deberá establecerse la constancia de la existencia de la nueva, en el Registro Nacional de Aeronaves.

El no cumplimiento de esta disposición determinará la cancelación de oficio del certificado de aeronavegabilidad.

Artículo 187

(Nulidad).- No podrá ser excluido de los contratos de seguro de vida o de incapacidad por accidentes que se contraten en el país, el riesgo resultante de los vuelos en servicio de transporte aéreo regular y no regular.

Toda cláusula que así lo establezca es nula, sin perjuicio de la validez del contrato.

Artículo 188

(Prórroga del seguro).- Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo se considerarán prorrogados hasta la terminación del mismo, sin perjuicio del derecho del asegurador al cobro de la prima suplementaria.

TITULO XV - PRESCRIPCION

CAPITULO UNICO

Artículo 189

(Principio general).- La prescripción de las acciones y sanciones previstas en este Código y su reglamentación se verificará a los cuatro años de ocurrido el hecho, en el primer caso o de la notificación de la sanción en el segundo, salvo disposición en contrario.

Artículo 190

(Prescripción). - Las acciones por daños y perjuicios causados a los pasajeros, equipajes o cosas transportadas prescribirán a los dos años contados a partir de la llegada, para el caso de demoras, averías o hurtos, o del día en que debió llegar la

aeronave al punto de destino, para el caso de pérdida de la misma, o de la fecha en que la compañía aérea declare perdida la carga, para el caso de pérdida de bulto entero o de la detención del transporte, en el caso de daños derivados de la misma, o de la declaración de ausencia, o de la lesión o del fallecimiento del pasajero, en caso de daños personales.

Las acciones reparatorias por daños y perjuicios causados a los terceros en la superficie prescribirán a los cuatro años a partir del día del hecho.

Las acciones emergentes en caso de abordaje prescribirán en un año a partir de la fecha en que se produjo el abordaje.

Redacción dada por: Ley N° 16.403 de 10/08/1993 artículo 1.

Ley N° 16403

MODIFICACION AL CÓDIGO AERONÁUTICO

de 10 de agosto de 1993

MODIFÍCANSE ARTÍCULOS REFERENTE A LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD
DEL TRANSPORTE CON RELACIÓN A PASAJEROS Y EQUIPAJES

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay,
reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º.- Modifícase los siguientes artículos del Código Aeronáutico Decreto-ley N° 14.305, de 29 de noviembre de 1974:

"ARTICULO 156 (Límite de responsabilidad por pasajero).- La responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada hasta la suma de 125.000 unidades de cuenta.

ARTICULO 157 (Límite de responsabilidad por equipaje o carga).- En el transporte de equipajes o cosas la responsabilidad de transportador queda limitada a la cantidad de 250 unidades de cuenta, por kilogramo, salvo declaración de especial interés en la entrega hecha por el expedidor en el momento de entrega de los bultos al transportador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En tal caso, el transportador estará obligado a pagar hasta la cantidad declarada, salvo que pruebe que tal cantidad es superior al valor de las cosas en el tiempo y lugar de entrega.

En lo relativo a los objetos cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a 5.000 unidades de cuenta por viajero.

ARTICULO 158 (Presunción).- La unidad de cuenta indicada en los artículos anteriores será igual a una unidad de sesenta y cinco y medio miligramos de oro con una ley de novecientos milésimos de fino, calculados a su equivalente en la moneda del contrato, a la fecha de llegada del medio de transporte para los casos de daños o averías, o a la fecha en que debió haber llegado, en los casos de demora o pérdida total.

Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para éste un límite inferior al fijado en este Código será nula y no producirá efecto alguno, pero la nulidad de tal cláusula no entrañará la nulidad del contrato.

ARTICULO 159 (Protesta).- La recepción del equipaje o las mercancías o cosas, sin protesta por el destinatario, hará presumir que las cosas fueron entregadas en buen estado y conforme al título del transporte, sin perjuicio de lo establecido en los incisos siguientes.

En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de siete para las mercancías, a partir de la fecha de la recepción. En caso de retardo, la protesta deberá ser hecha, a más tardar, dentro de los catorce días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a disposición del destinatario.

Toda protesta deberá formularse por reserva inscripta en el título del transporte o mediante escrito expedido en el plazo previsto para dicha protesta. A falta de protesta, las acciones contra el transportador serán inadmisibles, salvo el caso de fraude cometido por el mismo.

ARTICULO 190 (Prescripción).- Las acciones por daños y perjuicios causados a los pasajeros, equipajes o cosas transportadas prescribirán a los dos años contados a partir de la llegada, para el caso de demoras, averías o hurtos, o del día en que debió llegar la aeronave al punto de destino, para el caso de pérdida de la misma, o de la fecha en que la compañía aérea declare perdida la carga, para el caso de pérdida de bulto entero o de la detención del transporte, en el caso de daños derivados de la misma, o de la declaración de ausencia, o de la lesión o del fallecimiento del pasajero, en el caso de daños personales.

Las acciones reparatorias por daños y perjuicios causados a los terceros en la superficie prescribirán a los cuatro años a partir del día del hecho.

Las acciones emergentes en caso de abordaje prescribirán en un año a partir de la fecha en que se produjo el abordaje".

Artículo 2: Derógase el artículo 169 del decreto ley N° 14.305 (Código Aeronáutico) de 29/11/1974.

Artículo 3º.- Sustitúyese el inciso tercero y agrégase un inciso cuarto al artículo 162 del Código Aeronáutico, con el siguiente texto:

“ARTÍCULO 162 (Transporte sucesivo).- Cuando se trate de transporte ejecutado sucesivamente por varios transportadores, cada transportador que reciba pasajeros, equipajes o cosas, quedará sujeto a las disposiciones establecidas en este Código, siendo considerado como parte respecto al contrato de transporte.

En el caso de transporte de esta naturaleza, el pasajero o su sucesor, sólo tendrá acción contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se ha producido el accidente o el atraso, salvo el caso de que, mediante convención expresa, el primer transportador asuma la responsabilidad por el transporte total.

Cuando se trate de equipajes o de mercaderías, el expedidor podrá recurrir contra el primer transportador y el destinatario con derecho a entrega de lo transportado, contra el último, pudiendo además, uno y otro, ir contra el transportador que haya efectuado el transporte en cuyo curso haya ocurrido la destrucción, pérdida, avería o retardo.

Dichos transportadores serán solidariamente responsables respecto al expedidor y al destinatario, sin perjuicio de las acciones entre sí. “

LACALLE HERRERA - MARIANO BRITO

Resolución N° 376/994**SE COMETE A LA COMISION REVISORA DEL CODIGO AERONAUTICO ESTUDIO
SOBRE ALCANCE DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR**

de 20 de abril de 1994

Visto: la Ley 16.403 de 10 de agosto de 1993.

Resultando: que la citada Ley modifica las normas sobre responsabilidad del Decreto-Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974 (Código Aeronáutico) contenidas en los artículos 156, 157, 158, 159 y 190 y asimismo deroga el artículo 169.

Considerando: I) que dichas modificaciones plantean dudas en cuanto a la interpretación y aplicación de la nueva Ley, tanto desde el punto de vista registral como del contralor de los seguros obligatorios.

II) que respecto de la norma derogatoria establecida en el artículo 2º de dicha Ley, no surge claramente si mantiene la responsabilidad limitada, pudiendo aplicarse en la especie el Convenio de Roma de 1952 sobre Responsabilidad por daños causados a terceros, en la superficie, por aeronaves extranjeras, aprobado por Decreto-Ley 14.786 de 30 de mayo de 1978, o si se propone recoger la responsabilidad ilimitada (aquiliana) del Código Civil.

III) que dicha situación amerita por sí sola una solución de fondo de carácter legislativo y dentro del contexto del Código Aeronáutico, atendiendo a la especialidad del Derecho Aeronáutico y a su carácter integral.

IV) que en razón de la elevada cuantía de los montos previstos por la reciente Ley, el Banco de Seguros del Estado ha manifestado tener inconvenientes en la obtención del respaldo de reaseguros en el exterior.

V) que es imperioso, por razones de necesidad y utilidad públicas, lograr una solución inmediata que permita la prosecución sin inconvenientes de la actividad aeronáutica, contemplando armónicamente los diversos intereses comprometidos, de explotadores de transporte y de trabajo aéreos de la aviación privada y deportiva, de los usuarios, pasajeros y cargadores, así como de los terceros superficiarios.

VI) que a tal fin, se hace necesario resolver los problemas sustanciales que se plantean e impiden en las actuales circunstancias el ingreso al sistema registral de los seguros por responsabilidad aeronáutica.

Atento: a lo informado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, el Comando General de la Fuerza Aérea y la Asesoría Letrada del Ministerio de Defensa Nacional.

El Presidente de la República

RESUELVE:

1 Cométese a la Comisión Revisora del Código Aeronáutico instituida por Resolución del Poder Ejecutivo 1.200/993 de 7 de diciembre de 1993, el estudio de los problemas planteados en los Considerandos de la presente Resolución, a efectos de proyectar un régimen definitivo para la solución de los mismos.

2 Autorízase al Registro Nacional de Aeronaves dependiente de la Dirección General de Aviación Civil, a inscribir en forma provisoria, las pólizas de seguros aeronáuticos, contratados en instituciones aseguradoras legalmente habilitadas, aun cuando no llenen los requisitos legales en cuanto a monto, unidad de cuenta, o tipo de moneda, por el plazo máximo de vigencia estipulado en el propio contrato.

3 En los casos previstos en el numeral anterior, se hará constar en el Certificado de Matrícula, la calidad de "inscripción provisoria", de conformidad con lo establecido en la presente Resolución, a los efectos de su ulterior contralor.

4 Lo dispuesto se aplicará retroactivamente a las situaciones previstas por el artículo 14 del Decreto 647/979 del 13 de noviembre de 1979.

5 Publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea, a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y a la Dirección General de Aviación Civil a sus efectos.

LACALLE HERRERA - DANIEL HUGO MARTINS

CONVENIO REFERENTE A DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE
POR AERONAVES EXTRANJERAS 1952

Aprobado/a por: Decreto Ley N° 14.786 de 30/05/1978 artículo 1.

TEXTO DEL CONVENIO

Los Estados que firman el presente Convenio, Animados por el deseo de garantizar una reparación equitativa a las personas que sufran daños causados en la superficie por aeronaves extranjeras, limitando al mismo tiempo, en forma razonable, el alcance de las responsabilidades originadas por dichos daños, con el fin de no entorpecer el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional y, del mismo modo, Convencidos de la necesidad de unificar por medio de un convenio internacional, en la mayor extensión posible, los preceptos vigentes en los diversos países respecto a las responsabilidades originadas por dichos daños,

Han nombrado a tal efecto los infrascritos Plenipotenciarios quienes, debidamente autorizados, han convenido en las siguientes disposiciones:

CAPITULO I

Principio de responsabilidad

Artículo 1

1. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Convenio, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o una cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a reparación, si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.

2. A los fines del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión "en vuelo" se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquél en que queda amarrada nuevamente a ésta.

Artículo 2

1. La obligación de reparar los daños previstos en el artículo 1 del presente Convenio incumbe al operador de la aeronave.

2: a) A los fines del presente Convenio se considera "el operador" a quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo, se considera "el operador" a quien,

habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación;

b) Se considera que usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.

3. El propietario inscrito en el registro de matrícula se presume operador y responsable como tal, a menos que pruebe, en el juicio para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador y, en cuanto lo permitan los procedimientos aplicables, tome las medidas apropiadas para traerla al juicio.

Artículo 3

Si la persona que sea el operador cuando se causen los daños no tuviera el derecho exclusivo a usar la aeronave por un período de más de catorce días, contado a partir del momento en que nació el derecho a usarla, quien lo ha conferido es solidariamente responsable con el operador, estando obligado cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.

Artículo 4

Si una persona usa una aeronave sin el consentimiento de la que tenga derecho al control de su navegación, esta última, si no prueba que tomó las medidas debidas para evitar tal uso, es solidariamente responsable con el usuario ilegítimo de los daños reparables según el artículo 1, cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.

Artículo 5

La persona que sería responsable conforme a este Convenio no está obligada a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o disturbios civiles o si ha sido privada del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública.

Artículo 6

1. La persona que sería responsable según este Convenio, estará exenta de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la persona que los sufra o de sus dependientes. Si la persona responsable prueba que los daños han sido causados en parte por culpa de la persona que los sufre o de sus dependientes, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa ha contribuido a los daños. Sin embargo, no habrá lugar a exención o reducción, si en caso de culpa de sus dependientes, la persona que sufra los daños prueba que actuaron fuera de los límites de sus atribuciones.

2. Si los daños resultantes de la muerte o lesiones de una persona sirven de fundamento a una acción de reparación intentada por otra, la culpa de aquélla o de sus dependientes producirá también los efectos previstos en el párrafo anterior.

Artículo 7

Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí, y resultan daños reparables según el artículo 1, o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño y el operador respectivo será responsable en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio.

Artículo 8

Las personas mencionadas en el párrafo 3 del artículo 2 y en los artículos 3 y 4, podrán oponer las excepciones que correspondan al operador según este Convenio.

Artículo 9

El operador, el propietario, la persona responsable de acuerdo con los artículos 3 o 4, o sus dependientes, no serán responsables de los daños causados por una aeronave en vuelo o personas o cosas caídas de la misma, que no sean los expresamente previstos en el presente Convenio. Esta disposición no se aplica a la persona que tenga la intención deliberada de provocar un daño.

Artículo 10

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona es responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona.

CAPITULO II

Extensión de la responsabilidad

Artículo 11

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, la cuantía de la indemnización por los daños reparables según el artículo 1, a cargo del conjunto de personas responsables de acuerdo con el presente Convenio, no excederá por aeronave y accidente de:

- a) 500.000 francos, para las aeronaves cuyo peso no exceda de 1.000 kilogramos;
- b) 500.000 francos, más 400 francos por kilogramo que pase de los 1.000, para aeronaves que pesen más de 1.000 y no excedan de 6.000 kilogramos;

c) 2:500.000 francos, más 250 francos por kilogramo que pase de los 6.000 y no excedan de 20.000 kilogramos;

d) 6:000.000 de francos, más 150 francos por kilogramo que pase de los 20.000 y no excedan de 50.000 kilogramos;

e) 10:500.000 francos, más 100 francos por kilogramo que pase de los 50.000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 50.000 kilogramos.

2. La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 500.000 francos por persona fallecida o lesionada.

3. "Peso" significa el peso máximo de la aeronave autorizado para el despegue por el certificado de navegabilidad, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.

4. Las sumas en francos mencionadas en este artículo se refieren a una unidad de moneda consistente en 65 1/2 miligramos de oro con ley de 900 milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, en moneda nacional distinta de la moneda-oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor-oro, de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia o, en el caso del artículo 14, en la fecha de la distribución.

Artículo 12

1. Si la persona que sufre los daños prueba que éstos fueron causados por una acción u omisión deliberada del operador o sus dependientes, realizada con intención de causar daños, la responsabilidad del operador será ilimitada, a condición de que, en el caso de acción u omisión de los dependientes, se pruebe también que actuaba en el ejercicio de sus funciones y dentro de los límites de sus atribuciones.

2. Si una persona se apodera ilícitamente de una aeronave, y la usa sin el consentimiento de la persona que tenga derecho a hacerlo, su responsabilidad será ilimitada.

Artículo 13

1. Cuando, de acuerdo con lo previsto en los artículos 3 y 4, dos o más personas sean responsables de un daño, o en el caso de un propietario inscrito que sin ser el operador sea considerado responsable en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 2, las personas que sufran el daño no tendrán derecho a una indemnización total superior a la máxima que, en virtud de las disposiciones de este Convenio, pudiera señalarse contra una cualquiera de las personas responsables.

2. En los casos previstos en el artículo 7, la persona que sufra los daños tendrá derecho a ser indemnizada hasta la suma de los límites correspondientes a cada una de las aeronaves en cuestión, pero ningún operador será responsable por una suma que exceda de los límites aplicables a su aeronave, a menos que su responsabilidad sea ilimitada según el artículo 12.

Artículo 14

Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Convenio, se observarán las siguientes reglas, teniendo en cuenta lo previsto en el párrafo 2 del artículo 11:

a) Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones, o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus importes respectivos;

b) Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte o lesiones como a daños a los bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte y lesiones, y porcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total a distribuirse prorrataará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

CAPITULO III

Garantías de responsabilidad del operador

Artículo 15

1. Los Estados Contratantes pueden exigir que el operador de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante esté asegurado con respecto a su responsabilidad por los daños reparables según el artículo 1, que se causen en el territorio de dichos Estados, hasta los límites que correspondan según el artículo 11.

2. a) El seguro será considerado como satisfactorio si se conforma a las disposiciones del presente Convenio y ha sido contratado con un asegurador autorizado a tal efecto conforme a las leyes del Estado de matrícula de la aeronave o en el que el asegurador tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios, y cuya solvencia haya sido comprobada por el Estado respectivo;

b) Si en el Estado que exija un seguro conforme al párrafo 1 de este artículo se ha dictado una sentencia definitiva y no se ha cumplido mediante pago en la moneda de

dicho país, los Estados Contratantes pueden negarse a aceptar como solvente al asegurador hasta que el mencionado pago, si se ha reclamado, sea efectuado.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Estado sobrevolado podrá negarse a considerar satisfactorio el seguro contratado por un asegurador que no esté autorizado en un Estado Contratante.

4. En vez del seguro, cualquiera de las siguientes garantías será considerada satisfactoria si cumple los requisitos señalados en el artículo 17:

a) Un depósito en efectivo constituido en una caja pública o en un banco autorizado en el Estado Contratante de matrícula de la aeronave;

b) Una fianza otorgada por un banco autorizado para este fin por el Estado Contratante de matrícula de la aeronave, y cuya solvencia haya sido comprobada por dicho Estado;

c) Una garantía del Estado contratante donde esté matriculada la aeronave, si dicho Estado se compromete a no invocar inmunidad en cualquier acción entablada con respecto a dicha garantía.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 6 del presente artículo, el Estado sobrevolado también podrá exigir que la aeronave lleve consigo un documento expedido por el asegurador, en el que se haga constar que el seguro ha sido contratado de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio y se especifique la persona cuya responsabilidad cubre tal seguro, acompañado de un certificado expedido por las autoridades competentes del Estado de matrícula de la aeronave o del Estado donde el asegurador tenga su domicilio o la sede principal de negocios, declarando que se ha comprobado la solvencia económica del asegurador. Si se ha constituido otra garantía conforme al párrafo 4 del presente artículo, se expedirá un certificado al respecto por la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave.

6. La aeronave no necesitará llevar los documentos a que se refiere el párrafo 5 del presente artículo si se ha entregado una copia legalizada a la autoridad competente designada por el Estado sobrevolado, o a la Organización de Aviación Civil Internacional, si ésta acepta este cometido; en cuyo caso enviará un duplicado a los Estados Contratantes.

7 a) Si el Estado sobrevolado tuviera razones fundadas para dudar de la solvencia del asegurador, o del Banco que haya prestado una fianza conforme al párrafo 4 del presente artículo, puede exigir pruebas adicionales de tal solvencia y, si surge alguna cuestión respecto al valor de dichas pruebas, se someterá la controversia, a petición de

uno de los Estados, a un tribunal arbitral, que será el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional o cualquier otro designado por acuerdo de las partes;

b) Hasta que dicho tribunal emita su fallo, el seguro o la garantía tendrán validez provisional en el Estado sobrevolado.

8. Cualquier requisito de acuerdo con el presente artículo, será notificado al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien lo comunicará a los Estados Contratantes.

9. A los efectos de este artículo, el término "asegurador" comprende un grupo de aseguradores y, a los fines del párrafo 5 de este artículo, la expresión "autoridades competentes de un Estado" incluye a las autoridades correspondientes en la subdivisión política de jerarquía superior de tal Estado, que reglamenten las actividades del seguro.

Artículo 16

1. El asegurador y quienes garanticen, conforme al artículo 15, la responsabilidad del operador, solamente podrán oponer, a las reclamaciones basadas en la aplicación de este Convenio, además de las excepciones que correspondan al operador, y la de falsedad, las siguientes excepciones:

a) Que el daño ha ocurrido después que el seguro o la garantía han dejado de estar en vigor. Sin embargo, si su plazo expira durante un vuelo, subsistirán hasta el primer aterrizaje incluido en el plan de vuelo, pero sin exceder de veinticuatro horas; si dejan de estar en vigor por una razón distinta de la expiración del plazo por el que fueron constituidas o cambio del operador, subsistirán hasta quince días después de la notificación a la autoridad del Estado que certificó la solvencia del asegurador que la garantía ha dejado de surtir efecto o hasta que se retire el certificado que se haya exigido en virtud de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 15, si ello tiene lugar antes de que transcurran los quince días mencionados;

b) Que el daño ha ocurrido fuera de los límites territoriales previstos en el seguro o la garantía, salvo que el vuelo fuera de tales límites se deba a fuerza mayor, asistencia justificada, o a una falta de pilotaje, de conducción o navegación.

2. Si el seguro o la garantía cesan de estar en vigor por causa distinta de la expiración del plazo, el Estado que expida el certificado revisto en el párrafo 5 del artículo 15 lo notificará, tan pronto como sea posible, a los demás Estados Contratantes.

3. Cuando se exija un certificado de seguro o garantía, de acuerdo con el párrafo 5 del artículo 15, y cambie la persona del operador durante el período de validez del seguro

o garantía, éstos cubrirán la responsabilidad en que incurra, de acuerdo con el presente Convenio, el nuevo operador, salvo que sea un usuario ilegítimo o ya esté cubierto por otro seguro o garantía, en que el asegurador o fiador notifique a la autoridad que expidió el certificado que tal seguro o garantía ha dejado de surtir efecto o hasta que se retire el certificado, si ello tiene lugar antes de que venza dicho plazo.

4. La subsistencia del seguro o garantía con arreglo al párrafo 1 de este artículo, surtirá efectos solamente en beneficio de la persona que sufra los daños.

5. Sin perjuicio de la acción que directamente pueda ejercitar en virtud de la ley aplicable al contrato de seguro o de garantía, el tercero perjudicado puede intentar la acción directamente contra el asegurador o quien haya prestado la garantía solamente en los siguientes casos:

a) Cuando el seguro o garantía continúe en vigor con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 1 (a) y (b) de este artículo;

b) Quiebra del operador.

6. En caso de acción directa intentada por la persona que sufra los daños, el asegurador, o quien preste la garantía, no podrá, aparte de las excepciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo, prevalerse de ninguna causa de nulidad o de rescisión retroactiva.

7. Las disposiciones del presente artículo no prejuzgan si el asegurador o el fiador tiene derecho a repetir contra otra persona.

Artículo 17

1. La garantía prestada en la forma prevista en el párrafo 4 del artículo 15, deberá estar afectada especial y preferentemente al pago de las indemnizaciones en virtud de las disposiciones del presente Convenio.

2. En el caso de un operador de una sola aeronave, la garantía será suficiente si su importe es igual al límite aplicable conforme a las disposiciones del artículo 11. Si se trata de un operador de varias aeronaves, el importe de la garantía será igual, por lo menos, a la suma de los límites aplicables a las dos aeronaves sujetas a los límites más elevados.

3. Tan pronto como se notifique al operador una indemnización, la garantía se aumentará hasta una suma total equivalente:

- a) Al importe de la garantía requerida por el párrafo 2 del presente artículo; y
- b) Al importe de la reclamación, sin que se exceda el límite de responsabilidad aplicable.

La garantía así aumentada se mantendrá hasta que la reclamación sea resuelta.

Artículo 18

Las cantidades adeudadas al operador por el asegurador quedan exentas de embargo y ejecución por los acreedores del operador, hasta que hayan sido satisfechas las reclamaciones de las personas que sufran los daños con sujeción a este Convenio.

CAPITULO IV

Procedimiento y prescripción de acciones

Artículo 19

Si en el plazo de seis meses a contar de la fecha del acontecimiento que originó el daño, el demandante no ha entablado la acción judicial o no ha hecho saber su reclamación al operador, sólo tendrá derecho a ser indemnizado con cargo a la cantidad que quede sin distribuir después de que sean satisfechas las demandas en que se haya observado dicho requisito.

Artículo 20

1. Las acciones que se intenten en virtud de las disposiciones del presente Convenio, son ejercitables solamente ante los tribunales del Estado Contratante donde hayan ocurrido los daños. No obstante, por acuerdo entre uno o varios demandantes y uno o varios demandados, las acciones pueden intentarse ante los tribunales de cualquier otro Estado Contratante, sin que los procedimientos respectivos tengan efecto alguno sobre los derechos de las personas que intenten su acción ante los Tribunales del Estado Contratante donde ocurrieron los daños. Las partes interesadas pueden asimismo someter sus diferencias al arbitraje en cualquier Estado Contratante.

2. Los Estados Contratantes tomarán todas las medidas necesarias para que el demandado y las demás partes sean notificadas de las actuaciones que les conciernan y puedan tener una justa oportunidad de defender debidamente sus intereses.

3. Los Estados Contratantes procurarán, en la medida de lo posible que un solo tribunal decida en un solo juicio sobre todas las acciones mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo que se refieran a un mismo hecho.

4. Cuando una sentencia pronunciada, incluso en rebeldía, por el tribunal Competente en virtud de las disposiciones del presente Convenio, sea ejecutoriada de acuerdo con la ley de tal tribunal, se ejecutará, cumplidas las formalidades prescritas por la ley del Estado Contratante, o de cualquiera de sus territorios, Estados o provincias, en donde se pida la ejecución:

a) En el Estado Contratante donde la parte condenada tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios; o

b) Si los bienes disponibles en ese Estado o en el que se pronunció sentencia son insuficientes, en cualquier otro Estado Contratante en el cual la parte condenada tenga bienes.

5. No obstante las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, podrá negarse la ejecución de la sentencia si el tribunal requerido recibe pruebas de cualquiera de las circunstancias siguientes:

a) La sentencia ha sido dictada en rebeldía y el demandado no tuvo conocimiento del proceso con tiempo suficiente para comparecer;

b) No se ha dado al demandado una justa oportunidad de defender debidamente sus intereses;

c) La sentencia se refiere a un litigio entre las mismas partes que ha sido ya objeto de un fallo o laudo arbitral, que, según la ley del Estado requerido, tiene la autoridad de cosa juzgada;

d) La sentencia ha sido obtenida por fraude de alguna de las partes;

e) La persona que haya solicitado la ejecución de la sentencia no reúne las condiciones para hacerlo.

6. No se podrá revisar el fondo del asunto en el procedimiento de ejecución previsto en el párrafo 4 de este artículo.

7. Podrá negarse igualmente la ejecución si la sentencia va en contra del orden público del Estado del tribunal requerido.

8. Si en el procedimiento emprendido conforme al párrafo 4 de este artículo, se rehusa la ejecución de cualquier sentencia por cualquiera de las causas previstas en los incisos a), b), o d), del párrafo 5, o en el párrafo 7 de este artículo, el actor tendrá derecho a ejercitar una nueva acción ante los tribunales del Estado donde se negó la ejecución. La sentencia que se dicte no podrá conceder una indemnización que tenga por consecuencia que la totalidad de las indemnizaciones sobrepase los límites aplicables según las disposiciones de este Convenio. En tal acción, la sentencia anterior constituirá una excepción oponible solamente por la cuantía que se haya pagado. La sentencia anterior no podrá ser ejecutada desde el momento en que se presente la nueva demanda.

El derecho a intentar una nueva acción de acuerdo con el presente párrafo prescribirá no obstante lo dispuesto en el artículo 21, al año de la fecha en que el acto sea notificado de la negativa a ejecutar la sentencia.

9. No obstante las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo, el tribunal requerido denegará la ejecución de cualquier sentencia dictada por un tribunal que no sea el del Estado en que ocurrieron los daños mientras que no hayan sido ejecutadas las sentencias dictadas en dicho Estado.

Asimismo, denegará la ejecución hasta que no se dicte sentencia definitiva sobre todas las acciones intentadas por las personas que hayan observado el plazo señalado en el artículo 19, si el demandado prueba que el total de las indemnizaciones que pudieran concederse por virtud de tal sentencia excedería del límite de responsabilidad aplicable según este Convenio.

Si el importe total de la condena referente a acciones intentadas, en el Estado donde han ocurrido los daños, por las personas que hayan observado el plazo señalado en el artículo 19, excede de los límites de responsabilidad aplicables, el tribunal requerido denegará la ejecución en tanto no sean reducidas las indemnizaciones conforme al artículo 14.

10. El acuerdo de ejecución de una sentencia lleva aparejada la de la condena en costas; sin embargo, a petición de la parte condenada, el tribunal requerido podrá limitar el importe de la condena a un diez por ciento de la cantidad cuya ejecución se haya concedido. Las costas no quedan comprendidas dentro de los límites de responsabilidad establecidos por este Convenio.

11. Las indemnizaciones acordadas en una sentencia podrán devengar interés de hasta el cuatro por ciento anual, a partir de la fecha de la sentencia cuya ejecución se solicite.

12. La ejecución de las sentencias mencionadas en el párrafo 4 de este artículo sólo puede pedirse dentro del plazo de cinco años a partir de la fecha en que quedaron firmes.

Artículo 21

1. Las acciones fundadas en este Convenio prescribirán a los dos años contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.

2. Las causas de suspensión o interrupción del período previsto en el párrafo 1 de este artículo serán las determinadas por la ley del tribunal que conozca del juicio; pero en todo caso la acción caducará pasados tres años a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños.

Artículo 22

En caso de muerte de la persona responsable, la acción por daños, conforme a las disposiciones del presente Convenio, será ejercitable contra sus derecho-habientes.

CAPITULO V

Aplicación del Convenio y disposiciones generales

Artículo 23

1. El presente Convenio se aplica a los daños definidos en el artículo 1, causados en el territorio de un Estado Contratante por una aeronave matriculada en otro Estado Contratante.

2. A los fines del presente Convenio, todo buque o aeronave en alta mar se considera como parte del territorio del Estado donde estén matriculados.

Artículo 24

El presente Convenio no se aplica a los daños causados a una aeronave en vuelo o a las personas o bienes a bordo de la misma.

Artículo 25

El presente Convenio no se aplica a los daños en la superficie si la responsabilidad por los mismos se regula por un contrato entre la persona que los sufre y el operador o la persona que tenga derecho a usar la aeronave cuando ocurran los daños o por la ley de protección al trabajo aplicable al contrato de trabajo celebrado entre tales personas.

Artículo 26

El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves militares, de aduanas o de policía.

Artículo 27

Los Estados Contratantes facilitarán en la medida de lo posible, que el pago de la indemnización prevista en este Convenio se efectúe en la moneda del Estado en que ocurrió el daño.

Artículo 28

Si para poner en vigor el presente Convenio fuere necesario tomar medidas de carácter legislativo en cualquier Estado Contratante, las mismas serán comunicadas inmediatamente al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 29

Entre los Estados Contratantes que ratificaron también el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie, abierto a la firma en Roma, el 29 de mayo de 1933, el presente Convenio desde que entre en vigor, deroga dicho Convenio de Roma.

Artículo 30

A los fines de este Convenio las expresiones siguientes significarán:

"Persona", cualquiera persona física o jurídica, incluso Estados. "Estado Contratante", cualquier Estado que haya ratificado o se haya adherido a este Convenio, hasta que la denuncia que hiciere entre en vigor.

"Territorio de un Estado", el territorio metropolitano de un Estado y los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsables dicho Estado, a reserva de lo dispuesto en el artículo 36.

CAPITULO VI

Disposiciones finales

Artículo 31

El presente Convenio quedará abierto a la firma de cualquier Estado hasta que entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el artículo 33.

Artículo 32

1. El presente Convenio se someterá a ratificación por los Estados signatarios.
2. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 33

1. Tan pronto como cinco Estados signatarios, depositen sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al nonagésimo día del depósito del quinto instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día del depósito de tal instrumento.
2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado en las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 34

1. Al entrar en vigor este Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado no signatario.
2. La adhesión se efectuará mediante el depósito del instrumento de adhesión en la Organización de Aviación Civil Internacional y producirá efectos a partir del nonagésimo día de dicho depósito.

Artículo 35

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificando esta denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia; sin embargo, en cuanto a los daños definidos en el artículo 1, que resulten de un hecho ocurrido antes de haberse cumplido el plazo de seis meses, el Convenio continuará rigiendo como si no se hubiere denunciado.

Artículo 36

1. El presente Convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable un Estado Contratante, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso 2 del presente artículo o al párrafo 3 del artículo 37.

2. Los Estados podrán declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que la aceptación del presente Convenio no se extiende a alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores sean responsables.

3. Los Estados Contratantes pueden, por medio de una comunicación a la Organización de Aviación Civil Internacional, hacer extensiva la aplicación del presente Convenio a cualquiera de los territorios con respecto a los cuales ha formulado una declaración de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2 del presente artículo, o en el párrafo 3 del artículo 37. Esta notificación entrará en vigor a partir del nonagésimo día de la fecha de recibo de la misma por la Organización.

4. Los Estados podrán denunciar el presente Convenio, conforme a las disposiciones del artículo 35, separadamente, con respecto a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones exteriores este Estado sea responsable.

Artículo 37

1. Cuando todo o parte del territorio de un Estado Contratante pase a formar parte de un Estado no contratante, el presente Convenio dejará de aplicarse a tal territorio desde la fecha de su incorporación.

2. Cuando parte del territorio de un Estado Contratante se convierta en un Estado independiente y asuma sus propias relaciones exteriores, el presente Convenio dejará de aplicarse a dicho territorio desde la fecha de su independencia.

3. Cuando todo o parte del territorio de un Estado pase a formar parte de un Estado Contratante, el presente Convenio se aplicará al territorio incorporado desde la fecha de su incorporación, teniendo en cuenta, sin embargo, que si dicho territorio no forma parte del territorio metropolitano del Estado Contratante, éste puede, antes de su incorporación o en el momento en que ésta se haga efectiva, declarar por medio de una

comunicación a la Organización de Aviación Civil Internacional, que el Convenio no será aplicable al territorio incorporado, a menos que se haga una declaración conforme a las disposiciones del párrafo 3 del artículo 36.

Artículo 38

El Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados signatarios y adheridos y a todos los Estados miembros de la Organización o de las Naciones Unidas:

- a) El depósito de los instrumentos de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo, dentro de los treinta días siguientes;
- b) Las denuncias o cualquier declaración o notificación hecha en relación con lo previsto en los artículos 36 o 37, y la fecha de su recibo, dentro de los treinta días siguientes.

El Secretario General de la Organización informará también a los Estados mencionados de la fecha en que el Convenio entre en vigor de acuerdo con lo dispuesto por el párrafo 1 del artículo 33.

Artículo 39

El presente Convenio no podrá ser objeto de reservas. En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

Hecho en Roma el día séptimo del mes de octubre del año mil novecientos cincuenta y dos en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de cuyos textos tiene igual autenticidad.

El presente Convenio será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma conforme al artículo 31 y el Secretario General de la Organización transmitirá ejemplares certificados del mismo a todos los Estados signatarios y adherentes, y a todos los Estados miembros de la Organización o de las Naciones Unidas.