

## Legislación Nacional

### LEY 17404 CONVENIOS INTERNACIONALES CONVENIOS

MULTILATERALES AERONAVEGACIÓN Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras (Roma, 1952) sanc. 22/8/1967; promul. 22/8/1967; publ. 1/9/1967 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 infrascriptos plenipotenciarios, quienes, debidamente autorizados, Han convenido en las siguientes disposiciones: **CAPÍTULO I: PRINCIPIOS DE RESPONSABILIDAD** Art. 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. Art. 2.- 1) La obligación de reparar los daños previstos en el art. 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 inscripto 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. Art. 3.- Si la persona que sea el operador cuando se causen los daños no tuviera el derecho exclusivo de usar la aeronave por un período de más de 14 días, contados 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. Art. 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 art. 1, cada uno de ellos en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Convenio. Art. 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. Art. 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 sufra 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. Art. 7.- Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables según el art. 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. Art. 8.- Las personas mencionadas en el párr. 3 del art. 2 y en los arts. 3 y 4, podrán oponer las excepciones que correspondan al operador según este Convenio. Art. 9.- El operador, el propietario, la persona responsable de acuerdo con los arts. 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. Art. 10.- Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona. **CAPÍTULO II: EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD** Art. 11.- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 12, la cuantía de la indemnización por los daños reparables según el art. 1, a cargo

del conjunto de personas responsables de acuerdo con el presente Convenio, no excederá de: a) 500.000 francos, para las aeronaves cuyo peso no exceda de los 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 para aeronaves que pesen más de 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 kilogramos para aeronaves que pesen más de 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 mil 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 art. 14, en la fecha de la distribución.

Art. 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, realizado con intención de causar daños, la responsabilidad del operador será limitada, a condición de que, en el caso de acción u omisión de los dependientes, se pruebe también que actuaban 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. Art. 13.- 1) Cuando de acuerdo con lo previsto en los arts. 3 y 4, dos o más personas sean responsables de un daño, o en el caso de un propietario inscripto que sin ser el operador sea considerado responsable en virtud de lo dispuesto en el párr. 3 del art. 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 art. 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 art. 12. Art. 14.- Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede el límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Convenio, se observarán las siguientes reglas, teniendo en cuenta lo previsto en el párr. 2 del art. 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 de ser insuficiente dicha cantidad, se distribuirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total a distribuir se prorratará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y la parte no cubierta de las demás indemnizaciones. CAPÍTULO III: GARANTÍAS DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR Art. 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 art. 1, que se causen en el territorio de dichos Estados, hasta los límites que correspondan según el art. 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 párr. 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 art. 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 párr. 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 párr. 4 del presente artículo, expedirá un certificado al respecto la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave. 6) La aeronave no necesitará llevar los documentos a que se refiere el párr. 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 párr. 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 tendrá validez provisional en el Estado sobrevolado. 8) Cualquier requisito impuesto de acuerdo con el presente artículo, será notificado al secretario general de la Organización 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 párr. 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. Art. 16.- 1) El asegurador y quienes garanticen, conforme al art. 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 24 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 15 días 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 párr. 5 del art. 15, si ello tiene lugar antes de que transcurran los 15 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 previsto en el párr. 5 del art. 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 párr. 5 del art. 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, pero no por más de 15 días a partir de la fecha 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 párr. 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 párr. 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 párr. 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. Art. 17.- 1) La garantía prestada en la forma prevista en el párr. 4 del art. 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 art. 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) el importe de la garantía requerida por el párr. 2 del presente artículo, y b) el 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. Art. 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. CAPÍTULO IV: PROCEDIMIENTO Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES Art. 19.- Si en un plazo de 6 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. Art. 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 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 párr. 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 ejecutoria de acuerdo con la ley de tal tribunal, se ejecutará, cumplidas las formalidades prescriptas 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 párr. 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 párr. 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 párr. 4 de este artículo, se rehúsa la ejecución de cualquier sentencia por cualquiera de las causas previstas en los incs. a, b o d, del párr. 5, o en el párr. 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 art. 21, al año de la fecha en que el actor sea notificado de la negativa a ejecutar la sentencia. 9) No obstante las disposiciones del párr. 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 art. 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 art. 19, excede de los límites de responsabilidad aplicables, el tribunal requerido denegará la ejecución en tanto no sean reducidas las indemnizaciones conforme al art. 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 10% 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 4% anual, a partir de la fecha de la sentencia cuya ejecución se solicite. 12) La ejecución de las sentencias mencionadas en el párr. 4 de este artículo sólo puede pedirse dentro del plazo de 5 años a partir de la fecha en que quedaron firmes. Art. 21.- 1) Las acciones fundadas en este Convenio prescribirán a los 2 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 párr. 1 de este artículo serán las determinadas por la ley del tribunal que conozca el juicio; pero en todo caso la acción caducará pasados 3 años a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que dio lugar a los daños. Art. 22.- En caso de muerte de la persona responsable, la acción por daños, conforme a las disposiciones del presente Convenio será ejecutable contra sus derechohabientes. CAPÍTULO V: APLICACIÓN DEL CONVENIO Y DISPOSICIONES GENERALES Art. 23.- 1) El presente Convenio se aplica a los daños definidos en el art. 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. Art. 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. Art. 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 trabajador aplicable al contrato de trabajo celebrado entre tales personas. Art. 26.- El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves militares, de aduanas o de policía. Art. 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. Art. 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. Art. 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. Art. 30.- A los fines de este Convenio, las expresiones siguientes significarán: “Persona”, cualquier 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 hiciera entre en vigor. “Territorio de un Estado”, el territorio metropolitano de un Estado y los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado, a reserva de lo dispuesto en el art. 36 .

CAPÍTULO VI: DISPOSICIONES FINALES Art. 31.- El presente Convenio quedará abierto a la firma de cualquier Estado hasta que entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el art. 33 . Art. 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. Art. 33.- 1) Tan pronto como 5 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. Art. 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. Art. 35.- 1) Los Estados contratantes podrán denunciar este Convenio notificando esta denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional. 2) La denuncia surtirá efecto 6 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 art. 1 , que resulten de un hecho ocurrido antes de haberse cumplido el plazo de 6 meses, el Convenio continuará rigiendo como si no se hubiere denunciado. Art. 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 inc. 2 del presente artículo o al párr. 3 del art. 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 sea responsable. 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 respecto de los cuales ha formulado una declaración de acuerdo con lo estipulado en el párr. 2 del presente artículo, o en el párr. 3 del art. 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 art. 35 separadamente con respecto a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones exteriores este Estado sea responsable. Art. 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 párr. 3 del art. 36 . Art. 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 30 días siguientes; b) las denuncias o cualquier declaración o notificación hecha en relación con lo previsto en los arts. 36 ó 37, y la fecha de su recibo, dentro de los 30 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 párr. 1 del art.

33 . Art. 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 7 de octubre de 1952 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 art. 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 de las Naciones Unidas.