

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION**

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/CE/76-NE/02  
01/04/09

## **LXXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009)

### **Cuestión 2 del**

### **Orden del Día:**

### **Posición de la CLAC en la Conferencia Diplomática para la Adopción de Convenios sobre Indemnización por daños causados a terceros – Modificación del Convenio de Roma**

- Guía de Orientación

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

### **Antecedentes**

1. Como es de su conocimiento, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), circuló la comunicación LM 1/15.1-08/61 de fecha 7 de noviembre de 2008, invitando a la Conferencia Diplomática a celebrarse en la ciudad de Montreal, Canadá, entre los días 20 de abril y 2 de mayo de 2009, para la adopción de los siguientes instrumentos: 1) Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves y 2) Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves.

2. La Secretaría de la CLAC mediante comunicación CLAC 3.11/793 de fecha 12 de diciembre de 2008, solicitó a los Estados miembros que hagan llegar los comentarios pertinentes respecto a ambos documentos, teniendo en cuenta la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias mundiales de la OACI”, para llevar a dicha Conferencia una posición consensuada y elaborar la “Guía de Orientación” respectiva.

3. Posteriormente, con ocasión de celebrarse la Reunión del Grupo de Trabajo encargado de analizar la Propuesta de Brasil de Modificación Estatutaria (Río de Janeiro, Brasil, 27 de enero de 2009), la Secretaría, tomando en cuenta que a dicha reunión asistían varios especialistas jurídicos que podrían contribuir al análisis preliminar de este tema, se incluyó el mismo en el Orden del día y se presentó la

Nota de estudio CLAC/GRUPO-ESTATUTO-NE/03, que entre otras cosas hacía notar que este tema se ha venido discutiendo desde hace varios años y durante los debates en el Comité Jurídico de la OACI ha sido difícil lograr consensos. Por ejemplo, los representantes de las líneas aéreas y de las aseguradoras han expresado su preocupación por la carga que implicaría agregar contribuciones forzosas a un fondo de compensación que se utilizaría (Fondo Financiero de Indemnización Complementaria). Por otro lado también, se observaba la necesidad de contar con un instrumento internacional (Proyecto sobre daños causados a terceros por aeronaves) que permita que los Estados puedan utilizarlo para actualizar las limitadas compensaciones que actualmente existen en la normatividad nacional. Se observaba también que el Proyecto sobre daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, sería de difícil ratificación ya que muchos Estados y operadores han demostrado no estar de acuerdo con él.

4. Las respuestas recibidas hasta esa fecha por parte de los Estados coinciden con el criterio de la Secretaría, en el sentido que existen dudas respecto a la implementación de dichos Proyectos particularmente del que tiene relación con el riesgo terrorista. Se presentan también dudas respecto a la participación en el Fondo Financiero de Indemnización Complementaria (Art. 8), las Contribuciones (Art. 12) y las Obligaciones de los Estados (Art. 16).

5. La presentación de la Nota mencionada, generó un amplio debate, considerando los expertos que era un tema de suma importancia y deba ser estudiado a profundidad, para llevar una posición regional común a la Conferencia. Lo manifestado por los especialistas se resume en:

- Que el Comité Jurídico de la OACI, al inicio del análisis de este tema tenía un solo instrumento que reemplazaría al Convenio de Roma de 1952, transformándose posteriormente en dos documentos, presentando por separado la figura de “riesgo por terrorismo”, trayendo muchas dificultades por las diferencias de tratamiento de la responsabilidad del operador en los dos Proyectos, pues en uno el operador debe probar que no tiene la culpa y en el otro no tiene que probar nada. También, en relación al fabricante, en un proyecto este puede exonerarse de la culpa y en el otro no.
- Que los países latinoamericanos tienen una base jurídica sustentada en el derecho romano y no mencionar la palabra responsabilidad en un convenio sobre indemnización no es jurídicamente aceptable.
- Que siendo el Proyecto relativo al “riesgo por interferencia ilícita” inaceptable, la CLAC debería adoptar una posición común que evite su ratificación, caso contrario se debería exigir el mayor número posible de ratificaciones para su entrada en vigor.
- Que se debería tener en cuenta las circunstancias económicas actuales, especialmente cuando se analice lo referido a la creación del “fondo financiero”, pues era inadmisibles que cada vez que se presenta un problema la solución será crear un nuevo organismo internacional para administrar, en este caso, el fondo.
- Que se debería evaluar con mucho cuidado las incidencias de la aplicación del Convenio en los servicios de cabotaje y aviación no destinados al transporte.

- Que se debería tener en cuenta que el “nivel de amenaza” en los países latinoamericanos difiere substancialmente de otros Estados que se han visto involucrados en escenarios de conflicto, totalmente ajenos a nuestra realidad.

## **Análisis**

6. Por otro lado, hasta la fecha de elaboración de esta nota, se ha recibido respuesta de Argentina, Brasil, Cuba, Ecuador, Guatemala, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay. En el caso de Uruguay cabe aclarar que remitieron directamente al Secretario General de la OACI dos Notas de estudio, una referente al Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves y otras del Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves. En el caso de Brasil y Guatemala las respuestas hacen referencia a los dos Proyectos en el mismo texto, para efectos de análisis se ha incluido inextenso los comentarios en las dos partes. El detalle de los comentarios es el siguiente:

### **a) PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS A TERCEROS RESULTANTES DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA QUE HAYAN INVOLUCRADO AERONAVES**

#### **Argentina:**

- Manifiesta que el traslado al operador aéreo de una responsabilidad por daños que se originan en cuestiones totalmente ajenas a la actividad aeronáutica podría ser un serio obstáculo para apoyar dicho instrumento.

#### **Brasil:**

- Una vez concluidos los trabajos del Grupo Especial de Modernización del Convenio de Roma se manifestaron algunas dudas en cuanto al futuro de los Proyectos, especialmente al de “riesgo por terrorismo”.
- Durante los debates del Comité Jurídico de la OACI se acentuaron las manifestaciones de preocupación en cuanto a algunos aspectos de los Proyectos considerados.
- En el Proyecto relativo al “riesgo por terrorismo”, hay ciertas disposiciones sobre las cuales sería difícil obtener consenso entre los Estados, como es el caso del “Fondo Financiero de Indemnización Complementario” (Art. 8), la cuestión de las contribuciones (Art. 12) y la cuestión de las Obligaciones de los Estados (Art. 16).
- Al ser presentado en el Consejo el Informe de la 33<sup>o</sup> Reunión del Comité Jurídico, hubieron manifestaciones de algunos Delegados sobre dichos aspectos de los Proyectos, considerando particularmente necesario una profundización en el análisis de los asuntos relativos al “Mecanismo de Indemnización Suplementario”.
- De los Estados miembros de la CLAC, poco más de la mitad es parte contratante de la Convención, lo que dificulta sustancialmente la obtención de consensos.
- En virtud de los aspectos mencionados, se informa que Brasil, está abierto a entendimientos en cuanto los documentos sean presentados y considera difícil previo sobre esta materia.

#### **Cuba:**

- No consideran oportuno firmar ni ratificar mediante adhesión. No consideran contar con la debida claridad en cuanto a su aplicación e implicaciones. Cuba

no apoya este Proyecto de Convenio.

**Ecuador:**

Luego de efectuar una primera revisión de los Proyectos, comenta:

- **Artículo 1 (Definiciones):** Para definir lo que es un “acto de interferencia ilícita”, se remite al Convenio de la Haya de diciembre 16, 1970 o al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de Aviación Civil, de Montreal, septiembre 23, 1971.  
Considera que más práctico y fácil de manejar, es insertar directamente en este Convenio la definición referida a otros instrumentos. Para definir cuando considerarse que una aeronave se encuentra en vuelo y lo que es MASA, debe considerarse las observaciones efectuadas en las Sesiones del Consejo de la OACI, documento 184/6 Sexta Sesión.
- **Artículo 2 – Numeral 3:** Los Estados deben considerar la declaración que debe hacerse, cuando el hecho no está tipificado en la legislación interna. En el numeral 3 deben considerarse las observaciones efectuadas en las Sesiones del Consejo de la OACI.
- **Artículo 3 – Numeral 4:** Debería indicarse cuáles son los instrumentos jurídicos internacionales respecto a reclamaciones por daños a bienes.
- **Artículo 4:** Debe aclararse que es más, peso de la aeronave, en concordancia con lo que se indique en el Artículo 1 B). Debe aclararse como se hace el reparto cuando el daño involucra a personas y a los bienes muebles e inmuebles
- **Artículo 5:** Cuando el accidente es causado por dos operadores, referirse al peso de las aeronaves para establecer las responsabilidades que le corresponde a cada uno.
- **Artículo 9 – Numeral 2:** Examinar la cuantía y posibilidad de contribución de los Estados
- **Artículo 12:** El operador actúa como agente de retención. ¿Qué pasa cuando este agente no remite oportunamente lo recaudado? ¿Quién controla este hecho?
- **Artículo 15:** Recaudación de las contribuciones. Se considera que este aspecto debe ser reglamentado.
- **Artículo 17:** Debe aclararse a quién conceden el crédito las entidades financieras.
- **Artículo 36:** Muerte de la persona responsable. Aclarar qué pasa cuando el responsable es una persona jurídica y ésta desaparece por quiebra, liquidación o cualquier otro motivo.

**Guatemala:**

- Manifiesta que, el Estado de Guatemala por conducto de la Dirección General, apoya los esfuerzos regionales centralizados en la CLAC para modernizar las disposiciones del Convenio de Roma y mantendrá una posición congruente con los planteamientos que sean adoptados en la CLAC, estimando que el contenido de los Proyectos de Convenios a discutirse en la Conferencia Diplomática reflejan la urgente necesidad de garantizar en forma real los resultados de las operaciones aéreas que se desarrollan.

**Panamá:**

- Este Convenio establece un sistema de responsabilidad objetiva limitada a las líneas aéreas y les exige una cobertura de seguros de acuerdo a los límites de la responsabilidad consignados en el Convenio.

- Adicionalmente y como complemento para la indemnización de las víctimas, crea un fondo para indemnización suplementario o Mecanismo de indemnización suplementario. Este mecanismo, para su existencia debe tener la posibilidad de poder ser financiado, así como la capacidad de mantener los principios básicos del derecho como por ejemplo que las personas son responsables civilmente de los daños que causen sus empleados. Igualmente debe resguardar los intereses de las víctimas. No se conoce cual es la cifra a financiar, necesaria para poder hacer viable el Mecanismo.
- Con respecto a la contribución de los Estados, está es de carácter igualitario, se fijarán las contribuciones de manera que no discrimine entre los Estados, operadores, pasajeros y expedidores o destinatarios de carga, según su nacionalidad. Este modelo de recaudación, no es equitativo, ya que no se toma en cuenta el riesgo del daño ni la posibilidad de que este ocurra. Se fijará sumas obligatorias para los pasajeros y la carga de manera igualitaria.
- Podría utilizarse el mismo parámetro que para los límites de responsabilidad, esto es basado en el peso máximo de despegue de las aeronaves. Los operadores, además de tener que mantener seguros para cubrir sus límites de responsabilidad, deberán recaudar y enviar las contribuciones al Mecanismo de Indemnización Suplementaria.
- Los seguros que los operadores deberán tener para cubrir los límites de responsabilidad establecidos en este Convenio, serán exigibles para estos, a pesar de que el estado al cual pertenezcan no sea parte del Convenio, toda vez que los Estados partes podrán, exigir el cumplimiento de las coberturas de seguros relativas a los límites de responsabilidad del Convenio al operador que explota servicios hacia ese Estado parte y podrá aplicar incluso criterios diferentes de los que le aplica a sus operadores o a los operadores de otro Estado Parte (Artículo 9).
- Las indemnizaciones adicionales (Artículo 23) tal como están redactadas, hacen casi imposible poder acceder a estas por parte de las víctimas, inclusive si un empleado del operador haya cometido el acto intencionalmente.

#### **Perú:**

- Indica que su normativa es similar a la contemplada en el análisis del Proyecto anterior, debiendo precisar que en ambos proyectos los límites de responsabilidad civil del operador, se clasifican en relación a la masa máxima de las aeronaves, lo que evidentemente podrá tener efectos económicos par los operadores, pues podrá incidir en costos de operación, ya que esto implicará un aumento en las primas de los seguros a pagarse.
- Sin embargo, resulta relevante mencionar, que en el Proyecto se menciona la creación de un organismo encargado de aplicar el Mecanismo de Indemnización por los daños producidos en Estado Parte, por actos de interferencia ilícita en aeronaves cuando sean superiores a dichos límites; organismo que tendrá participación de todos los Estados Parte contando dentro de su organización interna con una Secretaría encabezada por un Director.
- El Proyecto contempla que el organismo antes mencionado asumirá la obligación de indemnizar a terceros por los daños, en los casos que el operador no hubiera podido contratar el seguro y cuando así lo determine el organismo, pudiendo asimismo otorgar ayuda financiera al operador del Estado Parte que sea responsable por daños a terceros producidos en Estados que no son Parte.
- Con relación a la materia regulada en los proyectos, su legislación aeronáutica,

regula la responsabilidad del transportista por daños causados por aeronaves a terceros en la superficie, en el caso de transporte aéreo nacional; y, señala que la responsabilidad del transportista se rige por instrumentos internacionales vigentes. Señala que en su legislación la responsabilidad del transportista en el transporte aéreo internacional se rige por los instrumentos internacionales vigentes.

- El Perú ha ratificado el “Convenio para la Unificación de ciertas reglas del Transporte Aéreo Internacional”, el cual regula exclusivamente la responsabilidad del transportista frente al pasajero, el equipaje y la carga transportada, más no los daños que se produzcan frente a terceros.

#### **República Dominicana:**

No contempla favorable la suscripción por las razones siguientes:

- Considera que las sumas obligatorias para Mecanismo de Indemnización Suplementario (MIS) implicarían la imposición de una nueva tasa a la aviación civil a cargo de los pasajeros, lo cual se traduce en un aumento de los precios del pasaje.
- Por otra parte el Convenio pone a cargo del operador, la retención y remisión de las contribuciones al MIS, limitando la obligación del Estado, asegurarse que los operadores locales envíen a tiempo los fondos retenidos; al respecto inquieta la repercusiones de responsabilidad civil que pueda tener el Estado –dominicano.
- Adicionalmente, como no han sido elaborados los reglamentos para el manejo de los fondos suministrados al MIS, no se pueden determinar los alcances que tales imposiciones puedan tener en la subsistencia de los operadores nacionales.
- Otro aspecto, es el relativo a la determinación de las cuotas que deberán ser remitidas al MIS, que de acuerdo con el Convenio, las mismas serán revisadas periódicamente con relación a los índices de Precio al Consumidor de los países que conforman la Canasta de Monedas del Fondo monetario Internacional, lo cual genera incertidumbre sobre los límites indemnizatorios.
- Inquieta asimismo, que el convenio en gran parte de su articulado, cede el protagonismo a la creación de un mecanismo de Indemnización suplementario, lo cual empaña la esencia del convenio.
- A manera de reflexión, en cuanto al Riesgo –País, consideramos que el riesgo que dentro de nuestro territorio nacional pudiera ocurrir un acto de interferencia ilícita es mínimo, por lo que habría que evaluar cuales serían los beneficios reales en relación a los cargos impuestos.

#### **Uruguay:**

En las disposiciones finales del documento propone las siguientes modificaciones:

- Art. - Firma  
El presente Convenio estará abierto a la firma hasta el (*fecha*) en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal.
- Art. - Ratificación  
El presente Convenio estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- Art. - Adhesión  
El presente Convenio estará abierto a la adhesión de cualquier Estado. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

- **Art. - Entrada en vigor**  
El presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que haya sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión. Para cada Estado que ratifique el Convenio o se adhiera a él después de haber sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión, el Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

#### **Fundamentación de la Propuesta**

- En la propuesta se admite que cualquier Estado pueda adherir al Convenio, incluso si no es miembro de la Organización, porque puede considerarlo oportuno o conveniente. El número de ratificaciones o de adhesiones, necesario para su entrada en vigor, coincide con lo establecido en el Artículo 84 del Convenio de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, instrumento de Derecho Internacional que ha sido masivamente ratificado o recibido adhesiones, y que es, básicamente, codificación del Derecho Internacional Consuetudinario.
- Quienes son partidarios de prever un número escaso de ratificaciones o de adhesiones para que un Convenio entre en vigor, suelen citar como antecedente el Convenio de Ginebra de 1948 Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, que sólo exige dos ratificaciones para su entrada en vigor, sin tener en cuenta que el número de Estados independientes en dicho año, era sensiblemente inferior al de la actualidad.
- Dicha realidad política internacional cambió fundamentalmente a partir de mediados del siglo XX, con el nacimiento a la independencia de numerosos Estados. En la actualidad, los Estados Partes en el Convenio de Chicago de 1944 son 199.
- El presente Proyecto de Convenio en estudio contiene normas que obligarán a las líneas aéreas y a los Estados y que en último término afectarán a los usuarios. La prudencia más elemental aconseja tener en cuenta la voluntad de un número mayor de Estados que los que previó el Convenio de Ginebra citado, y de los que, lamentablemente, previó el Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil.

#### **b) PROYECTO DE CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES**

##### **Argentina:**

- Como parte del Convenio de Roma de 1952, su posición es la de adoptar dicho instrumento a fin de mantener la uniformidad del derecho aeronáutico respetando su carácter internacional, sin embargo cabrían algunas consideraciones respecto al texto actual, como el tiempo de prescripción que debiera de ser de dos años en lugar de tres, la facultad del operador para repetir del Estado cuando los daños sean consecuencia de actos de guerra u otro tipo de desordenes de orden político, y la unificación de la jurisdicción para presentar las demandas en el lugar que han ocurrido los hechos.
- Asimismo, sostiene que sin embargo todas estas cuestiones han sido debatidas en el Comité Jurídico por lo que probablemente traerlas nuevamente a la consideración de la Conferencia Diplomática, además de resultar extemporáneo,

podría conspirar contra la adopción del instrumento.

**Brasil:**

- Una vez concluidos los trabajos del Grupo Especial de Modernización del Convenio de Roma se manifestaron algunas dudas en cuanto al futuro de los Proyectos, especialmente al de “riesgo por terrorismo”.
- Durante los debates del Comité Jurídico de la OACI se acentuaron las manifestaciones de preocupación en cuanto a algunos aspectos de los Proyectos considerados.
- En el Proyecto relativo al “riesgo por terrorismo”, hay ciertas disposiciones sobre las cuales sería difícil obtener consenso entre los Estados, como es el caso del “Fondo Financiero de Indemnización Complementario” (Art. 8), la cuestión de las contribuciones (Art. 12) y la cuestión de las Obligaciones de los Estados (Art. 16).
- Al ser presentado en el Consejo el Informe de la 33ª Reunión del Comité Jurídico, hubieron manifestaciones de algunos Delegados sobre dichos aspectos de los Proyectos, considerando particularmente necesario una profundización en el análisis de los asuntos relativos al “Mecanismo de Indemnización Suplementario”.
- De los Estados miembros de la CLAC, poco más de la mitad es parte contratante de la Convención, lo que dificulta sustancialmente la obtención de consensos.
- En virtud de los aspectos mencionados, se informa que Brasil, está abierto a entendimientos en cuanto los documentos sean presentados y considera difícil previo sobre esta materia.

**Cuba:**

- Manifiesta que el texto se encuentra en estos momentos cubriendo procedimientos internos en su país, con la intención de ser aprobado y firmado en el marco de la propia Conferencia.

**Ecuador:**

Luego de efectuar una primera revisión de los Proyectos, comenta:

- De aclararse en forma expresa si este Convenio sustituye al Convenio de Roma, por tratarse del mismo tema. La diferencia fundamental con el Proyecto de convenio anterior es que el hecho no sea causado o motivado por “infracción ilícita”.
- **Artículo 1 (Definiciones):** Las mismas definiciones que para el Proyecto de Convenio anterior sobre definiciones de interferencia ilícita MASA MAXIMA (peso de la aeronave).
- **Artículo 5 (Indemnizaciones):** Deben aclararse o definirse los montos a reconocerse por muerte o lesiones.
- **Artículo 6:** Cuando el daño es producido por dos aeronaves, establecer el peso de las mismas para efectos de fijar la responsabilidad de cada uno.

**Guatemala:**

- Manifiesta que, el Estado de Guatemala por conducto de la Dirección General, apoya los esfuerzos regionales centralizados en la CLAC para modernizar las disposiciones del Convenio de Roma y mantendrá una posición congruente con los planteamientos que sean adoptados en la CLAC, estimando que el contenido de los Proyectos de Convenios a discutirse en la Conferencia Diplomática reflejan



la urgente necesidad de garantizar en forma real las resultas de las operaciones aéreas que se desarrollan.

**Panamá:**

- Los seguros que los operadores deberán tener para cubrir los límites de responsabilidad establecidos en este Convenio, serán exigibles para estos, a pesar de que el Estado al cual pertenezcan no sea parte del Convenio, toda vez que los Estados partes podrá, exigir el cumplimiento de las coberturas de seguros relativas a los límites de responsabilidad del Convenio al operador que explota servicios hacia ese Estado parte y podrá aplicar incluso criterios diferentes de los que le aplica a sus operadores o a los operadores de otro Estado Parte (Artículo 9).

**Perú:**

- Considera importante señalar que, este Proyecto busca un ámbito de aplicación mayor al establecido en el Convenio de Roma, ampliando el concepto de tercero que ya no está limitado a la persona que se encuentra en superficie. A diferencia del Convenio de Roma, que hacía referencia a los daños de manera genérica, ahora el Proyecto distingue como daños indemnizables, los daños personales (muerte, lesión corporal y lesión mental) de los daños patrimoniales (daños a los bienes).
- Otro aspecto que destaca señalarse, es el caso de los alcances de responsabilidad por parte del operador, donde de acuerdo al Proyecto, el operador es responsable del daño causado por su aeronave por el hecho de operarla, no siendo exigible que tenga culpa o dolo en la producción de dicho daño, considerándose también el pago adelantado para atender las necesidades inmediatas de las víctimas, siempre que la legislación nacional del Estado así lo exija.

**República Dominicana:**

Considera favorable su suscripción pues sus disposiciones constituirán un respaldo jurídico para exigir a las líneas aéreas nacionales y extranjeras que vuelen hacia nuestro territorio, la inclusión en su póliza de seguros de responsabilidad civil, cobertura de los límites compensatorios a los daños causados.

**Uruguay:**

En la Nota de estudio enviada a la Secretaría General de la OACI respecto a este Convenio presenta las siguientes modificaciones de forma:

- Capítulo I Principios - Artículo 1 Definiciones: Se propone eliminar los literales f) "Persona" y g) "Estado Parte".  
**Fundamentación de la Propuesta:** La Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, expresa en su **Art. 31.- Regla General de Interpretación.**
  1. Un tratado deberá interpretarse de buena fe, conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado...
  4. Se dará a un término un sentido especial si consta que tal fue la intención de las partes.
- Capítulo I Principios - Artículo 2 Ámbito de aplicación:  
3 El presente Convenio se aplicará asimismo a los daños causados por

aeronaves a toda aeronave o buque matriculado en un Estado Parte que se encuentre en su zona económica exclusiva, en alta mar, o en el caso de una aeronave, sobrevolando dichas zonas.

4 Del mismo modo, se aplicará a los daños causados por aeronaves a plataformas de perforación y otras instalaciones fijas en forma permanente al suelo, dentro de la Zona económica exclusiva o a la plataforma continental, sobre cuyas plataformas e instalaciones tenga jurisdicción un Estado parte.

**Fundamentación de la Propuesta:**

Se propone no utilizar la palabra “territorio” sin un sentido preciso.

- Capítulo II Responsabilidad civil del operador y cuestiones conexas – Artículo 7 Costas y costos: El tribunal podrá, de conformidad con su propia ley, condenar [total o parcialmente] en costas, o en costas y costos. La presente disposición no se aplicará si la condena por daños y perjuicios, excluidas las costas y costos, no excede de la suma ofrecida por escrito por el operador al actor, dentro de los seis meses posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso que causó el daño o, si hubiere vencido dicho plazo, antes del inicio de la acción judicial.

**Fundamentación de la Propuesta:**

- Las costas son los gastos judiciales; los costos, son los extrajudiciales, como por ejemplo, los honorarios de un abogado. “La parte demandante” es “el actor”. “La disposición anterior” que menciona el proyecto es, en realidad el Artículo 6 (Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores...). En realidad, lo que no se aplicará es “la presente disposición”, esto es, el propio Art. 7.
  - En la propuesta no se utiliza el verbo adjudicar. En castellano “condenar a uno en costas” según el Diccionario de la Real Academia, significa “en lo civil, hacerle pagar los gastos que ha ocasionado a sus contrarios en el juicio”.
- Capítulo III Acción regresiva y exoneración - Artículo 10 – Acciones u omisiones de las víctimas  
Si el operador prueba que *el reclamante* causó el daño o contribuyó a él *mediante una acción u omisión propia* o de la persona de la que provienen sus derechos...  
**Fundamentación de la Propuesta:** Se considera que en la versión en español se han omitido las palabras escritas en negrita y cursiva que se encuentran en la propuesta. El objetivo de la moción es que la norma recupere su sentido y sea clara.
- Capítulo IV Ejercicio de acciones y recursos legales y disposiciones conexas - Artículo 17 – Reconocimiento y ejecución de sentencias  
5 Cuando una sentencia sea ejecutable, también se exigirá el pago de [todas] las costas y *costos* que ordene la sentencia.  
**Fundamentación de la Propuesta:** Se propone agregar la expresión “y *costos*” para armonizar la norma con la anterior propuesta sobre el Art. 7, de modo de incluir todos los gastos en que haya incurrido el reclamante, aparte de las costas judiciales.
- Capítulo V Aplicación del Convenio - Artículo 22 – Daño nuclear  
El presente Convenio no se aplica a la responsabilidad civil por daños causados por incidentes nucleares, la cual seguirá rigiéndose por el Convenio de París de

1960 acerca de la responsabilidad civil respecto de terceros en materia de energía nuclear, el Convenio de Viena de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, y toda enmienda o anexo a dichos Convenios, en vigor en el momento del suceso.

**Fundamentación de la Propuesta:** Se propone no declarar que “no habrá responsabilidad civil alguna por daños causados por un incidente nuclear”, y en cambio, expresar que dichos daños seguirán rigiéndose por los Convenios específicos sobre daños nucleares, en vigor.

En las disposiciones finales propone las siguientes enmiendas:

- Art. - Firma.  
El presente Convenio estará abierto a la firma hasta el (*fecha*) en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal.
- Art. - Ratificación.  
El presente Convenio estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- Art. - Adhesión.  
El presente Convenio estará abierto a la adhesión de cualquier Estado. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- Art. - Entrada en vigor  
El presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que haya sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión.  
Para cada Estado que ratifique el Convenio o se adhiera a él después de haber sido depositado el trigésimo quinto instrumento de ratificación o de adhesión, el Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

**Fundamentación de la Propuesta:**

- En la propuesta se admite que cualquier Estado pueda adherir al Convenio, incluso si no es miembro de la Organización, porque puede considerarlo oportuno o conveniente.
- El número de ratificaciones o de adhesiones, necesario para su entrada en vigor, coincide con lo establecido en el Artículo 84 del Convenio de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, instrumento de Derecho Internacional que ha sido masivamente ratificado o recibido adhesiones, y que es, básicamente, codificación del Derecho Internacional Consuetudinario.
- Quienes son partidarios de prever un número escaso de ratificaciones o de adhesiones para que un Convenio entre en vigor, suelen citar como antecedente el Convenio de Ginebra de 1948 Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, que sólo exige dos ratificaciones para su entrada en vigor, sin tener en cuenta que el número de Estados independientes en dicho año, era sensiblemente inferior al de la actualidad.
- Dicha realidad política internacional cambió fundamentalmente a partir de mediados del siglo XX, con el nacimiento a la independencia de numerosos Estados. En la actualidad, los Estados Partes en el Convenio de Chicago de 1944 son 199.

- El presente Proyecto de Convenio en estudio contiene normas que obligarán a las líneas aéreas y a los Estados y que en último término afectarán a los usuarios y a terceros en la superficie. La prudencia más elemental aconseja tener en cuenta la voluntad de un número mayor de Estados que los que previó el Convenio de Ginebra citado, el Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, y de los que, lamentablemente, previó el Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil.

## **Conclusión**

7. De la información recibida y del análisis efectuado por los Estados miembros que respondieron, se desprende que no existe un apoyo sostenido al Proyecto sobre “Indemnización por daños a terceros resultantes de Actos de Interferencia Ilícita que hayan involucrado aeronaves”, pues según se observa existen varios problemas de fondo que indicarían que falta mucha discusión para alcanzar un consenso. En contraposición a esto se observa que el Proyecto sobre “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves” podría obtener consenso y ser ratificado por los Estados con mayor facilidad que el antes señalado.

## **“Guía de Orientación” y participación en la Conferencia**

8. De conformidad a la “Directriz de procedimiento para las reuniones de coordinación de la CLAC en Asambleas y/o Conferencias mundiales de la OACI” (**Adjunto 1**), la Secretaría ha elaborado el Proyecto de “Guía de Orientación”, que se presenta como **Adjunto 2**.

9. Teniendo en cuenta la Directriz de procedimiento, se tiene previsto realizar reuniones de coordinación con los Delegados de los Estados miembros de la CLAC, previa la inauguración de la Conferencia y durante la misma. Para tal efecto, la Secretaría solicitará a los Estados la lista de participantes, para dirigir la convocatoria respectiva. Asimismo, de ser necesario, se realizarán reuniones de coordinación de la CLAC con los otros Organismos regionales en temas que requieran consenso.

## **Medidas propuestas a la reunión**

10. Se invita al Comité Ejecutivo a:
- a) tomar conocimiento de la información presentada
  - b) aprobar la “Guía de Orientación”; e,
  - c) instruir a sus Delegados a la Conferencia respecto a la posición que adoptará la CLAC.

## **DIRECTRIZ DE PROCEDIMIENTO PARA LAS “REUNIONES DE COORDINACIÓN” DE LA CLAC EN LAS ASAMBLEAS Y/O CONFERENCIAS MUNDIALES DE LA OACI**

### **INTRODUCCIÓN**

1. Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC mantienen reuniones de coordinación antes y durante las reuniones más importantes que convoca la OACI a nivel mundial, entiéndase en este caso, Asambleas y Conferencias Mundiales. Tomando en consideración la experiencia del trabajo realizado durante los últimos años y la necesidad de establecer ciertas pautas para optimizar las tareas de coordinación y armonización de posiciones, el Comité Ejecutivo ha creído conveniente promulgar la siguiente Directriz de Procedimiento:

### **MARCO LEGAL**

2. De conformidad con los Artículos 15 y 39 del Estatuto y del Reglamento Interno de las Reuniones de la CLAC, respectivamente, le corresponde al Comité Ejecutivo administrar, coordinar y dirigir el programa de trabajo establecido por la Asamblea y puede formar Comités y Grupos de Trabajo o de Expertos cuando sea necesario.

### **FINALIDAD**

3. Las reuniones de coordinación tienen como finalidad la discusión y concertación de acuerdos por parte de las Autoridades de los Estados miembros de la CLAC en materias de interés común, para presentar armónica y organizadamente una posición regional en las Conferencias Mundiales convocadas por la OACI.

### **PARTICIPANTES**

4. En las “reuniones de coordinación” podrán participar los delegados de los Estados miembros, de los Estados y organismos calificados como observadores e invitados especiales, estos últimos cuando así lo decida el Comité Ejecutivo o los propios participantes de la “reunión de coordinación”.

5. Los participantes deberán tener presente que este tipo de reuniones no implica representación oficial alguna y que fundamentalmente apuntan a la armonización de políticas, acuerdo de posiciones y establecimiento de estrategias para alcanzar objetivos de interés regional.

6. Las “reuniones de coordinación” serán públicas; aunque, si deciden los representantes de los Estados miembros y el tema a discutirse así lo requiere, éstas podrían realizarse a puerta cerrada.

### **CONVOCATORIA**

7. Luego de la respectiva aprobación por parte del Comité Ejecutivo, las “reuniones de coordinación” serán convocadas por la Secretaría, tomando en cuenta el programa de trabajo de la CLAC, los temas a tratar y los acuerdos alcanzados en el seno del Organismo en eventos o reuniones preparatorias. De igual manera, La Secretaría preparará un Orden del Día provisional, la documentación pertinente y realizará todos los arreglos necesarios para establecer lugar y fechas de la “reunión de coordinación”.

**MESA**

8. Coordinación: Actuará como Coordinador en la “reuniones de coordinación”, la máxima autoridad del Estado que en ese momento ejerza la Presidencia de la CLAC; en ausencia de éste, le seguirán en orden de precedencia las máximas autoridades de los Estados que ostentan las Vicepresidencias del Organismo regional.

9. Secretaría: Actuará como secretario de las “reuniones de coordinación” el Secretario de la CLAC

**METODOLOGÍA DE TRABAJO**

10. Con el objeto de pasar revista a las instrucciones que haya promulgado el Comité Ejecutivo y a los documentos preparados por la Secretaría, las sesiones de trabajo comenzarán por lo menos un día antes de que se inicie la Conferencia convocada por la OACI y se realizarán cuantas sesiones sean necesarias mientras dure dicho evento.

11. Tanto los participantes como la Secretaría podrán presentar documentos de trabajo, de conformidad al Orden del día.

12. Durante las reuniones se evitarán los formalismos, fomentando la libertad de expresión indispensable para conseguir los objetivos planteados.

13. Las propuestas en consenso que formulen los participantes de las “reuniones de coordinación” deberán reflejar su criterio regional y serán presentadas en el seno de las Conferencias de la OACI por el Coordinador o el Estado que haya sido elegido para tal efecto.

14. Considerando que en este tipo de reuniones regularmente se deben realizar contactos y acercamientos para acordar posiciones con otros Estados, Organismos Regionales o grupos de Estados, el Coordinador someterá a consideración de los participantes la estrategia a aplicar para cada caso.

15. Si se tratara de acercamientos de orden político, el Coordinador, apoyado por los representantes de los Estados que estime conveniente, se encargará de llevar la voz y la posición de la Región, previamente acordada en la “reunión de coordinación”.

16. Si se tratara de participar en grupos especiales o de trabajo constituidos durante la Conferencia Mundial de la OACI, el coordinador, considerando la mejor representación de la Región, designará de entre los participantes a quienes actuarán como “puntos focales”, en los citados Grupos.

17. Los denominados “puntos focales” serán quienes se encarguen de llevar los criterios de la Región a esos foros y de informar a la “reunión de coordinación” en pleno, sobre los acuerdos alcanzados y demás asuntos tratados en las reuniones de los citados grupos.

**DEL INFORME**

18. Terminada cada “reunión de coordinación”, la Secretaría elaborará un informe que contenga una relación sucinta del trabajo realizado y de los principales acuerdos alcanzados, el mismo que será sometido a consideración del Comité Ejecutivo en su próxima reunión.

**GUÍA DE ORIENTACIÓN**

**CONFERENCIA DIPLOMÁTICA PARA LA ADOPCIÓN DE CONVENIOS SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS – MODIFICACIÓN DEL CONVENIO DE ROMA**

<b>CUESTIÓN</b>	<b>Asunto a Tratar</b>	<b>Posición / Acción</b>
<b>Cuestión 1:</b> APERTURA DE LA CONFERENCIA	Inauguración de la Conferencia	No se requiere
<b>Cuestión 2:</b> ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	Se presentarán los temas a tratar durante las reuniones de la Comisión Plenaria y los Comités que se constituyan	Revisar y adoptar el Orden del día
<b>Cuestión 3:</b> ADOPCIÓN DEL REGLAMENTO INTERNO	Se presentará el Reglamento Interno Provisional	Tomar conocimiento del Reglamento <b>(Anexo 1)</b>
<b>Cuestión 4:</b> ELECCIÓN DEL PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTES	Se elegirá un Presidente, cinco Vicepresidentes y el Presidente de la Comisión Plenaria	Procurar que, al menos, un Delegado de los Estados miembros de la CLAC forme parte de la Mesa Directiva
<b>Cuestión 5:</b> ESTABLECIMIENTO DEL COMITÉ DE CREDENCIALES	Se constituirá un Comité de credenciales, que estará compuesto por cinco miembros en representación de los Estados designados por el Presidente de la Conferencia	Procurar que, al menos, un Delegado de los Estados de la CLAC participe en el Comité de Credenciales  Las credenciales de los representantes de los Estados, suplentes, asesores y

		observadores, deberán ser entregadas al Secretario antes de las veinticuatro horas después de la apertura de la Conferencia, de ser posible. Éstas deberán ser extendidas por el Jefe de Estado o de Gobierno o por el Ministro de Relaciones Exteriores. Ninguna persona puede representar a más de un Estado. Las credenciales de los observadores serán expedidas por los jefes de sus organizaciones o entidades
<p><b>Cuestión 6:</b> ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO</p> <p>a) Procedimientos para considerar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves</b></li> <li>• <b>Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves</b></li> </ul> <p>b) Designación de la Comisión plenaria y de los comités que sean necesarios</p>	<p>La Conferencia creará una Comisión Plenaria, un Comité de redacción y los comités de composición limitada que considere necesarios o convenientes. Estos a su vez podrán crear subgrupos de trabajo</p>	<p>Se entiende que al tratarse de dos Proyectos, se crearán al menos dos comités para que analicen cada uno de ellos por separado</p> <p>Es necesario designar Puntos Focales para cada Comité, los mismos que deberán informar sobre lo sucedido en su respectivo comité en las reuniones matinales para adoptar posiciones consensuadas</p>
<p><b>Cuestión 7:</b> ELECCIÓN DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN PLENARIA</p>	<p>La Comisión Plenaria elegirá a su Presidente</p>	<p>Procurar que esta dignidad recaiga en algún representante de los Estados</p>



		miembros de la CLAC
<b>Cuestión 8:</b> INFORME DEL COMITÉ DE CREDENCIALES	Durante la Conferencia este Comité informará acerca de cuantos Estados se encuentran debidamente acreditados y anunciarán cuantos aún tienen pendiente hacerlo	Tomar nota
<b>Cuestión 9:</b> CONSIDERACIÓN DE LOS PROYECTOS DE CONVENIOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves</b></li> <li>• <b>Proyecto de Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves</b></li> </ul>	<p>Según la encuesta realizada a los Estados /CLAC se observa que en general, no existe intención de apoyar la suscripción de este Convenio. Habría que adoptar una posición que apunte en ese sentido</p> <p>Con algunas modificaciones de orden general los Estados han manifestado estar de acuerdo en firmar y/o ratificar de este instrumento, habría que adoptar una posición en ese sentido</p>
<b>Cuestión 10:</b> ADOPCIÓN DE CONVENIOS	La Plenaria tomará conocimiento del texto definitivo de los Convenios antes de su aprobación	Prestar especial atención a los documentos finales de los Proyectos
<b>Cuestión 11:</b> ADOPCIÓN DEL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA Y DE CUALQUIER OTRO INSTRUMENTO RECOMENACIÓN O RESOLUCIÓN DIMANANTE	Se someterá a consideración de la Plenaria el proyecto de acta de la Conferencia y cualquier otro documento que se haya acordado durante los debates	Revisar minuciosamente y verificar que refleje con claridad los acuerdos alcanzados

<b>Cuestión 12:</b> FIRMA DEL ACTA FINAL Y CONVENIOS	Se presentará a la Plenaria el acta final de la Conferencia para la firma de las Delegaciones. Se debe tener en cuenta que para la suscripción de un Convenio u otro instrumento internacional que haya desarrollado la Conferencia, los representantes deberán disponer de plenos poderes, mismos que serán otorgados por el Jefe de estado o de Gobierno o por el Ministro de Relaciones Exteriores	Suscribir el documento, si así está previsto por cada Estado
--	---	--



## CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

### REGLAMENTO INTERNO PROVISIONAL \*

#### Artículo 1 (Composición de la Conferencia)

- 1) La Conferencia estará compuesta de los representantes de los Estados invitados por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para que asistan a la Conferencia.
- 2) Los representantes podrán asistir acompañados de suplentes y asesores.
- 3) Las organizaciones internacionales u otras entidades podrán estar representadas por observadores si han sido invitadas por el Consejo de la OACI para que asistan a la Conferencia.

#### Artículo 2 (Credenciales)

- 1) Las credenciales de los representantes de los Estados y de sus suplentes y asesores, así como las de los observadores, deberán ser entregadas al secretario general de la Conferencia antes de las veinticuatro horas después de la apertura de la Conferencia, si es posible. Las credenciales de los representantes deberán ser extendidas por el Jefe de Estado o de Gobierno o por el Ministro de Relaciones Exteriores. Ninguna persona podrá representar a más de un Estado.
- 2) Las credenciales de los observadores serán expedidas por los jefes de sus organizaciones o entidades.

#### Artículo 3 (Comité de credenciales)

- 1) Al comienzo de la Conferencia se creará un Comité de credenciales. Este Comité estará compuesto de cinco miembros en representación de los cinco Estados designados por el Presidente de la Conferencia.
- 2) El Comité de credenciales elegirá su propio presidente, examinará las credenciales de los representantes y observadores e informará sin demora a la Conferencia.

#### Artículo 4 (Requisitos para participar en las sesiones)

Hasta que el Comité de credenciales haya presentado su informe y la Conferencia haya tomado una decisión al respecto, los miembros de delegación tendrán derecho a asistir a las sesiones y a participar en las mismas. Sin embargo, estarán sujetos a las limitaciones establecidas

---

\* En este Reglamento interno el uso del género masculino abarca tanto a los hombres como a las mujeres.

en el presente Reglamento. La Conferencia podrá prohibir a cualquier miembro de delegación cuyas credenciales considere insuficientes que siga participando en sus actividades.

#### **Artículo 5 (Mesa directiva)**

- 1) La Conferencia elegirá su Presidente. Hasta que se verifique tal elección, el Presidente del Consejo de la OACI o, en su ausencia, quien sea designado por éste actuará como Presidente de la Conferencia.
- 2) La Conferencia elegirá cinco Vicepresidentes y al presidente de la Comisión Plenaria mencionada en el Artículo 6.
- 3) La Conferencia tendrá un secretario general, que será el Secretario General de la OACI o quien sea designado por éste.

#### **Artículo 6 (Comisiones, comités y grupos de trabajo)**

- 1) La Conferencia creará la Comisión Plenaria, abierta a todas las delegaciones, un Comité de redacción y los comités de composición limitada que considere necesarios o convenientes.
- 2) La Comisión Plenaria, el Comité de redacción y los otros comités crearán los grupos de trabajo que consideren necesarios o convenientes.
- 3) El Comité de redacción, los otros comités y los grupos de trabajo elegirán sus propios presidentes.

#### **Artículo 7 (Atribuciones de los presidentes)**

El Presidente de la Conferencia, la Comisión Plenaria, o de un comité o grupo de trabajo, declarará la apertura y clausura de cada sesión, dirigirá los debates, velará por el cumplimiento del presente Reglamento, concederá la palabra, someterá cuestiones a consideración y anunciará las decisiones. Decidirá sobre cuestiones de orden y, con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento, tendrá a su cargo la dirección completa de los debates del órgano interesado y el mantenimiento del orden en sus sesiones.

#### **Artículo 8 (Sesiones públicas y a puerta cerrada)**

Las sesiones de la Conferencia y de la Comisión Plenaria serán públicas, a menos que la Conferencia decida lo contrario. Las sesiones de los comités y de los grupos de trabajo se celebrarán a puerta cerrada, a menos que los órganos interesados decidan lo contrario.

#### **Artículo 9 (Participación de observadores)**

Los observadores podrán participar en las deliberaciones de la Conferencia o de los órganos de la misma cuando las respectivas sesiones no se celebren a puerta cerrada. Por lo que respecta a las sesiones a puerta cerrada, los observadores podrán ser invitados a título individual por el órgano interesado para que asistan y hablen.

**Artículo 10 (Quórum)**

Constituirá quórum la mayoría de los Estados representados en la Conferencia o en uno de sus órganos cuyos representantes no hayan notificado al Secretario General que abandonan la Conferencia.

**Artículo 11 (Oradores)**

- 1) El presidente de la mesa directiva concederá la palabra a los oradores en el orden en que hayan pedido el uso de la misma; y podrá llamar al orden a un orador, si sus observaciones no se relacionan con el tema que se está discutiendo.
- 2) En general, no se concederá la palabra por segunda vez y sobre la misma cuestión a una delegación, excepto para fines de aclaración, hasta que hayan tenido la oportunidad de hablar todas las delegaciones que lo deseen.
- 3) El presidente podrá declarar cerrada la lista de oradores, interrumpir o cerrar el debate y limitar el tiempo concedido a cada orador y el número de veces que cada orador podrá hablar sobre una cuestión, a menos que el órgano interesado decida lo contrario. Cuando el tiempo concedido a un orador sea limitado y el orador haya hablado durante ese tiempo, el presidente podrá llamarlo al orden inmediatamente.
- 4) En las sesiones de la Conferencia, se podrá dar precedencia al presidente de la Comisión plenaria o de un comité para que explique las conclusiones a que haya llegado ese órgano. En las sesiones de la Comisión o los comités, se podrá conceder igual precedencia a los presidentes de los grupos de trabajo.

**Artículo 12 (Cuestiones de orden)**

No obstante lo dispuesto en el Artículo 11, durante la discusión de cualquier asunto, un representante podrá plantear una cuestión de orden en cualquier momento, y el presidente de la mesa decidirá inmediatamente sobre dicha cuestión. Todo representante podrá apelar contra la decisión del presidente de la mesa, y la discusión de la cuestión de orden se regirá por el procedimiento establecido en el Artículo 14. La decisión del presidente de la mesa sólo podrá ser anulada por mayoría de votos emitidos. Todo representante que hable sobre una cuestión de orden podrá referirse a dicha cuestión únicamente, y no al fondo del asunto que se discutía antes de plantearse la cuestión de orden.

**Artículo 13 (Mociones y enmiendas)**

- 1) No podrá discutirse ninguna moción o enmienda hasta que haya sido apoyada. Las mociones y enmiendas sólo podrán ser presentadas y apoyadas por representantes. Sin embargo, los observadores podrán presentar mociones o enmiendas siempre que las mismas sean apoyadas por representantes de dos Estados.
- 2) No podrá retirarse una moción si una enmienda a la misma ha sido aprobada o está en discusión. Una moción que ha sido retirada podrá ser presentada nuevamente por cualquier representante.

**Artículo 14 (Mociones sobre procedimiento)**

Con sujeción a lo previsto en el párrafo 1) del Artículo 13, todo representante podrá solicitar, en cualquier momento, que se suspenda o levante la sesión, que se interrumpa el debate sobre una cuestión, que se posponga la discusión de una cuestión o que se cierre el debate sobre una cuestión del orden del día. Después de presentada una moción de esta clase y de haberla explicado su autor, por lo general sólo se permitirá a un orador que hable en contra, y no se permitirán otras intervenciones a su favor antes de la votación. El presidente de la mesa podrá permitir otros discursos sobre tal moción si lo juzga conveniente, y le corresponderá al mismo decidir sobre la prioridad que debe acordarse a las intervenciones.

**Artículo 15 (Orden de las mociones sobre procedimiento)**

Con sujeción al Artículo 12, las mociones que siguen tendrán prioridad sobre las demás y se discutirán en el orden siguiente:

- a) para suspender la sesión;
- b) para levantar la sesión;
- c) para interrumpir el debate sobre una cuestión;
- d) para posponer la discusión de una cuestión;
- e) para cerrar el debate sobre cualquier cuestión del orden del día.

**Artículo 16 (Nueva discusión de una propuesta)**

Cuando una propuesta haya sido adoptada o rechazada no podrá ser discutida nuevamente, a menos que la Conferencia decida lo contrario por una mayoría de dos tercios de los representantes presentes que voten. Sólo tendrán derecho a hacer uso de la palabra quien haya propuesto la moción y otro orador que la apoye y dos oradores que la impugnen, después de lo cual se someterá inmediatamente a votación.

**Artículo 17 (Debates en los grupos de trabajo)**

Los grupos de trabajo llevarán a cabo sus tareas sin sujetarse a formalismos, y a los mismos no se les aplicarán los Artículos 11, párrafo 3), 12, 13, 14, 15 y 16.

**Artículo 18 (Derecho de voto)**

- 1) Cada Estado debidamente representado en la Conferencia o en un órgano de la misma tendrá derecho a un voto.
- 2) Los observadores no tendrán derecho de voto.

**Artículo 19 (Derecho de voto del presidente)**

El presidente de la mesa de la Conferencia o de uno de sus órganos tendrá derecho a votar en nombre de su Estado.

**Artículo 20 (Mayoría necesaria)**

- 1) Las decisiones de la Conferencia sobre todas las cuestiones de fondo se tomarán por una mayoría de dos tercios de los representantes presentes que voten. Las decisiones de la Conferencia sobre cuestiones de procedimiento se tomarán por mayoría de los representantes presentes que voten.
- 2) Si se plantea la cuestión de si un asunto es de fondo o de procedimiento, el presidente decidirá sobre la misma. Toda impugnación de tal decisión se decidirá inmediatamente por votación y la decisión del presidente será válida a menos que la impugnación sea aprobada por la mayoría de los representantes presentes que voten.
- 3) Para los fines del presente Reglamento, la frase “los representantes presentes que voten” significa los representantes presentes que emitan un voto afirmativo o negativo. Los representantes que se abstengan o que emitan un voto nulo se considerarán como que no han votado.

**Artículo 21 (Sistema de votación)**

Normalmente la votación se hará de viva voz, levantando la mano o poniéndose de pie, pero en las sesiones de la Conferencia se procederá por votación nominal si así lo solicitan los representantes de dos Estados. El voto o la abstención de cada Estado que participa en la votación nominal constará en las actas de las sesiones.

**Artículo 22 (Forma de proceder durante la votación)**

Después de que el presidente haya anunciado el comienzo de la votación ningún representante interrumpirá la votación, salvo por una cuestión de orden relacionada con la realización de la votación. Salvo en el caso de elecciones por voto secreto, el presidente puede permitir a los representantes que expliquen sus votos después de la votación. El presidente podrá limitar el tiempo otorgado para esas explicaciones.

**Artículo 23 (División de las propuestas y las enmiendas)**

- 1) Cada una de las partes de las mociones y de sus enmiendas se votará separadamente si el presidente así lo decide con el consentimiento del proponente, o si un representante solicita que se divida la propuesta o su enmienda y el proponente no plantea ninguna objeción. Si el proponente objeta una solicitud de división, se le dará primeramente el uso de la palabra, a petición, al representante que solicitó la división de la propuesta o enmienda, y después a quien propuso la propuesta original o la enmienda objeto de discusión, después de lo cual la solicitud de dividir la propuesta o enmienda se someterá inmediatamente a votación.
- 2) Si todas las partes dispositivas de la propuesta o enmienda han sido rechazadas, se considerará que la propuesta o enmienda ha sido rechazada en su totalidad.

**Artículo 24 (Votación sobre enmiendas)**

Se votará sobre la enmienda a una moción antes de votar sobre la moción misma. Cuando se presenten dos o más enmiendas a una moción, se votará sobre las mismas en el orden en que

más difieran de la moción original, comenzando por la que más se diferencie. El presidente decidirá si la enmienda propuesta está o no relacionada con la moción que se discute de modo que constituya una enmienda a la misma, o si debe considerarse como una moción de alternativa o sustitutiva.

#### **Artículo 25 (Votación sobre mociones de alternativa o sustitutivas)**

Las mociones de alternativa o sustitutivas, a menos que en la sesión se decida lo contrario, se someterán a votación en el orden en que se presenten y después de que se hayan decidido las mociones originales. El presidente decidirá si es necesario someter a votación dichas mociones de alternativa o sustitutivas, teniendo en cuenta la votación sobre las mociones originales y toda enmienda a las mismas. Esta decisión puede ser anulada por la simple mayoría de votos emitidos.

#### **Artículo 26 (Decisiones sobre competencia)**

Con sujeción al Artículo 12, toda moción para que se adopte una decisión sobre la competencia de la Conferencia para discutir un asunto o para adoptar una propuesta o una enmienda que se le haya presentado, será sometida a votación antes de que se discuta el asunto o se vote sobre la propuesta o enmienda en cuestión.

#### **Artículo 27 (Empate)**

En caso de empate, se votará nuevamente sobre la moción en la sesión siguiente, a no ser que la Conferencia, la Comisión, el comité o el grupo de trabajo decida que se vote por segunda vez durante la misma sesión en que tuvo lugar el empate. A menos que al votar por segunda vez haya mayoría en favor de la moción, ésta se considerará rechazada.

#### **Artículo 28 (Debates de la Comisión, los comités y los grupos de trabajo)**

Con sujeción a lo previsto en el Artículo 17, las disposiciones de los Artículos 11 a 27 se aplicarán, *mutatis mutandis*, a los debates de la Comisión plenaria, los comités y los grupos de trabajo, con la excepción de que las decisiones en estos órganos se tomarán por mayoría de los representantes presentes que voten, salvo cuando se vuelvan a considerar propuestas o enmiendas, en cuyo caso la mayoría necesaria será la establecida en el Artículo 16.

#### **Artículo 29 (Idiomas)**

- 1) Los documentos de la Conferencia deberán ser preparados y distribuidos en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso.
- 2) En las deliberaciones de la Conferencia, la Comisión Plenaria y el Comité de redacción se emplearán los idiomas español, árabe, chino, francés, inglés y ruso. Los discursos en cualquiera de los seis idiomas serán interpretados en los otros cinco idiomas, excepto cuando por consentimiento unánime se acuerde prescindir de la interpretación.
- 3) Todo representante podrá hablar en un idioma que no sea uno de los idiomas oficiales. En tal caso, dicho representante deberá facilitar la interpretación en uno de los idiomas de trabajo.



La interpretación a otros idiomas de trabajo que deban realizar los intérpretes de la Secretaría podrá basarse en la interpretación dada en el primer idioma de trabajo.

4) Las declaraciones escritas y los documentos preparados por los observadores serán distribuidos a las delegaciones por la Secretaría, en el idioma en que hayan sido presentados.

**Artículo 30 (Actas)**

1) Las actas de las sesiones de la Conferencia serán preparadas por la Secretaría y aprobadas por el Presidente de la Conferencia.

2) Las deliberaciones de la Comisión plenaria, los comités y los grupos de trabajo se harán constar en la forma que decida cada uno de dichos órganos.

**Artículo 31 (Enmiendas al Reglamento interno)**

La Conferencia podrá, por una mayoría de dos tercios de los representantes presentes que voten, modificar en cualquier momento el presente Reglamento o suspender la aplicación de parte del mismo.

**Artículo 32 (Firma de los instrumentos)**

1) El Acta final de las deliberaciones de la Conferencia será presentada para la firma de las delegaciones.

2) Para la firma de un convenio u otro instrumento internacional que redacte o abra a la firma la Conferencia, los representantes deberán presentar plenos poderes.

3) Los plenos poderes serán otorgados por el Jefe de Estado o de Gobierno, o por el Ministro de Asuntos Exteriores.

**Artículo 33 (Representante – Definición)**

En el presente Reglamento, salvo en el Artículo 1, la expresión “representante” se interpretará en el sentido de que incluye a todo miembro de la delegación de un Estado.