

**CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS
PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL
HECHO EN MONTREAL EL 28 DE MAYO DE 1999**

Entrada en vigor:	El Convenio entró en vigor el 4 de noviembre de 2003*.
Situación:	140 partes.

Estado	Fecha de la firma	Fecha de depósito del instrumento de ratificación, aceptación (A), aprobación (AA) o adhesión (a)	Fecha de entrada en vigor
Albania	-	20/10/04 (a)	19/12/04
Alemania (1)(12)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Arabia Saudita	28/5/99	15/10/03	14/12/03
Argentina (22)	-	16/12/09 (a)	14/2/10
Armenia	-	16/04/10 (a)	15/6/10
Australia	-	25/11/08 (a)	24/1/09
Austria (10)	-	29/4/04 (a)	28/6/04
Azerbaiyán	-	10/2/15 (a)	11/4/15
Bahamas	28/5/99	-	-
Bahréin	-	2/2/01 (a)	4/11/03
Bangladesh	28/5/99	2/9/22	1/11/22
Barbados	-	2/1/02 (a)	4/11/03
Bélgica (1)(15)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Belice	28/5/99	24/8/99	4/11/03
Benín	28/5/99	30/3/04	29/5/04
Bolivia (Estado Plurinacional de)	28/5/99	6/5/15	5/7/15
Bosnia y Herzegovina	-	9/3/07 (a)	8/5/07
Botswana	-	28/3/01 (a)	4/11/03
Brasil	3/8/99	19/05/06	18/7/06
Brunei Darussalam (36)	-	18/3/20 (a)	17/5/20
Bulgaria	-	10/11/03 (a)	9/1/04
Burkina Faso (37)	28/5/99	25/6/13	24/8/13
Cabo Verde	-	23/8/04 (a)	22/10/04
Camboya	28/5/99	-	-
Camerún	27/9/01	5/9/03	4/11/03
Canadá (6)	1/10/01	19/11/02	4/11/03
Chad (el)	-	12/7/17	10/9/17
Chequia (3)	28/5/99	16/11/00	4/11/03
Chile (21)	28/5/99	19/3/09	18/5/09
China (18)	28/5/99	1/6/05	31/7/05
Chipre	-	20/11/02 (a)	4/11/03
Colombia	15/12/99	28/3/03	4/11/03
Congo	-	19/12/11 (A)	17/2/12
Costa Rica	20/12/99	9/6/11	8/8/11
Côte d'Ivoire	28/5/99	4/2/15	5/4/15
Croacia	-	23/1/08 (a)	23/3/08
Cuba	28/5/99	14/10/05	13/12/05
Dinamarca (1)(11)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Ecuador	-	27/6/06 (a)	26/8/06
Egipto	-	24/2/05 (A)	25/4/05
El Salvador	-	7/11/07 (a)	6/1/08
Emiratos Árabes Unidos	-	7/7/00 (a)	4/11/03
Eslovaquia	28/5/99	11/10/00	4/11/03
Eslovenia	28/5/99	27/3/02	4/11/03
España (13)	14/1/00	29/4/04	28/6/04
Estados Unidos (7)	28/5/99	5/9/03	4/11/03
Estonia	4/2/02	10/4/03	4/11/03

Estado	Fecha de la firma	Fecha de depósito del instrumento de ratificación, aceptación (A), aprobación (AA) o adhesión (a)	Fecha de entrada en vigor
Eswatini	28/5/99	23/11/16	22/1/17
Etiopía	-	23/4/14 (a)	22/6/14
Federación de Rusia (30)	-	22/6/17 (a)	21/8/17
Fiji	-	10/11/15 (a)	9/1/16
Filipinas (la República de) (27)	-	19/10/15 (a)	18/12/15
Finlandia (4)	9/12/99	29/4/04	28/6/04
Francia (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Gabón	28/5/99	4/2/14	5/4/14
Gambia	-	10/3/04	9/5/04
Georgia	-	20/12/10 (a)	18/2/10
Ghana	28/5/99	4/6/2018	3/8/2018
Grecia (1)	28/5/99	22/7/02	4/11/03
Guatemala (28)	-	7/6/16 (a)	6/8/16
Guinea Ecuatorial	-	18/9/15 (AA)	17/11/15
Guyana	-	23/12/14 (a)	21/2/15
Honduras	-	25/11/15 (a)	24/01/16
Hungría	-	8/11/04 (a)	7/1/05
India	-	1/5/09 (a)	30/6/09
Indonesia	-	20/3/17 (a)	19/5/17
Irlanda (1)	16/8/00	29/4/04	28/6/04
Islandia	28/5/99	17/6/04	16/8/04
Islas Cook	-	22/5/07 (a)	21/7/07
Israel (24)	-	19/1/11 (a)	20/3/11
Italia (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Jamaica	28/5/99	7/7/09	5/9/09
Japón (8)	-	20/6/00 (A)	4/11/03
Jordania	5/10/00	12/4/02	4/11/03
Kazakstán	-	2/7/15 (a)	31/8/15
Kenia	28/5/99	7/1/02	4/11/03
Kuwait	28/5/99	11/6/02	4/11/03
Letonia	-	17/12/04 (A)	15/2/05
Líbano	-	15/3/05 (a)	14/5/05
Lituania (17)	28/5/99	30/11/04	29/1/05
Luxemburgo (2)	29/2/00	29/4/04	28/6/04
Macedonia del Norte	-	15/5/00 (a)	4/11/03
Madagascar	28/5/99	28/12/06	26/2/07
Malasia (20)	-	31/12/07 (a)	29/2/08
Maldivas	-	31/10/05 (a)	30/12/05
Mali	-	16/1/08 (a)	16/3/08
Malta	28/5/99	5/5/04	4/7/04
Marruecos	-	15/4/10 (a)	14/6/10
Mauricio	28/5/99	2/2/17	3/4/17
México	28/5/99	20/11/00	4/11/03
Mónaco	28/5/99	18/8/04	17/10/04
Mongolia	-	5/10/04 (a)	4/12/04
Montenegro (23)	-	15/1/10 (a)	16/3/10
Mozambique	28/5/99	27/1/14	28/3/14
Namibia	28/5/99	27/10/01	4/11/03
Nepal (33)	-	16/10/18 (a)	15/12/18
Nicaragua	-	6/9/22 (a)	5/11/22
Níger	28/5/99	31/1/18	1/4/18
Nigeria	28/5/99	10/5/02	4/11/03

Estado	Fecha de la firma	Fecha de depósito del instrumento de ratificación, aceptación (A), aprobación (AA) o adhesión (a)	Fecha de entrada en vigor
Noruega	-	29/4/04 (a)	28/6/04
Nueva Zelandia (5)	13/7/01	18/11/02	4/11/03
Omán	-	28/5/07 (a)	27/7/07
Países Bajos (14)	30/12/99	29/4/04	28/6/04
Pakistán	28/5/99	19/12/06	17/2/07
Panamá	28/5/99	13/9/02	4/11/03
Paraguay	17/3/00	29/3/01	4/11/03
Perú	2/9/99	11/4/02	4/11/03
Polonia	28/5/99	17/1/06	18/3/06
Portugal (1)	28/5/99	28/2/03	4/11/03
Qatar (16)	-	15/11/04 (a)	14/1/05
Reino Unido (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
República Árabe Siria	-	18/7/02 (a)	4/11/03
República Centroafricana	25/9/01	-	-
República de Corea	-	30/10/07 (a)	29/12/07
República Democrática del Congo	-	21/7/14 (a)	19/9/14
República de Moldova	-	17/3/09 (a)	16/5/09
República Dominicana	28/5/99	21/9/07	20/11/07
República Unida de Tanzania	-	11/2/03 (a)	4/11/03
Rumania	18/11/99	20/3/01	4/11/03
Rwanda	-	20/10/15 (a)	19/12/15
San Vicente y las Granadinas	-	29/3/04 (a)	28/5/04
Senegal	28/5/99	7/9/16	6/11/16
Serbia	-	3/2/10 (a)	4/4/10
Seychelles	-	13/9/10 (a)	12/11/10
Sierra Leona	-	24/11/15 (a)	23/01/16
Singapur (19)	-	17/9/07 (a)	16/11/07
Sri Lanka (34)	-	19/11/18 (a)	18/1/19
Sudáfrica	28/5/99	22/11/06	21/1/07
Sudán	28/5/99	18/8/17	17/10/17
Suecia (1)	27/8/99	29/4/04	28/6/04
Suiza	28/5/99	7/7/05	5/9/05
Tailandia (31)	-	3/8/17 (a)	2/10/17
Togo (29)	28/5/99	27/9/16	26/9/16
Tonga	-	20/11/03 (a)	19/1/04
Túnez	-	21/9/18 (a)	20/11/18
Türkiye (25)	28/5/99	25/1/11	26/3/11
Ucrania	-	6/3/09 (a)	5/5/09
Uganda	-	28/11/17 (a)	27/1/18
Uruguay	9/6/99	4/2/08	4/4/08
Vanuatu	-	9/11/05 (a)	8/1/06
Viet Nam (32)	-	27/9/18 (a)	26/11/18
Zambia	28/5/99	-	-
Zimbabwe	-	29/8/24 (a)	28/10/24
Organizaciones regionales de integración económica			
Unión Europea (9) (35)	9/12/99	29/4/04 (AA)	28/6/04

* A raíz de la tercera revisión de los límites de responsabilidad efectuada por la OACI en virtud del Artículo 24, los límites revisados aproximados, efectivos a partir del 28 de diciembre de 2019, expresados en derechos especiales de giro (DEG), son los siguientes:

- 22 DEG por kilogramo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en relación con el transporte de carga (Artículo 22, párrafo 3)
 - 1 288 DEG por pasajero en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso por lo que se refiere al transporte de equipaje (Artículo 22, párrafo 2)
 - 5 346 DEG por pasajero en caso de daño causado por retraso en el transporte de personas (Artículo 22, párrafo 1)
 - 128 821 DEG por pasajero por daño causado en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero (para el primer nivel) (Artículo 21, párrafo 1)
- (1) A la firma del Convenio, este Estado, Estado miembro de la Comunidad Europea, declaró que “de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comunidad tiene competencia para adoptar medidas en ciertas cuestiones regidas por el Convenio”.
 - (2) El 3 octubre de 2000, la OACI recibió de Luxemburgo la declaración siguiente (original en francés): “El Gran Ducado de Luxemburgo, Estado miembro de la Comunidad Europea, declara que, de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comunidad tiene competencia para adoptar medidas en ciertas cuestiones regidas por el Convenio”.
 - (3) Al depositar su instrumento de ratificación, Chequia notificó a la OACI que Acomo miembro del Fondo Monetario Internacional, [la República Checa] procederá de conformidad con el párrafo 1 del Artículo 23 del Convenio@.
 - (4) Mediante una nota de fecha 13 de julio de 2000, Finlandia transmitió una declaración de fecha 7 de julio de 2000 firmada por el Ministerio de Comercio Exterior, en la que se incluye el texto citado en la nota 1 anterior.
 - (5) Al depositar su instrumento de adhesión (considerado instrumento de ratificación), Nueva Zelandia declaró que “esta adhesión se extenderá a Tokelau”.
 - (6) Al ratificar el Convenio, el Canadá efectuó la siguiente declaración: “El Canadá declara, de conformidad con el Artículo 57 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y firmado por el Canadá el 1 de octubre de 2001, que el Convenio no se aplicará al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en el Canadá, o arrendadas por el Canadá, y cuya capacidad total haya sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas [Artículo 57 b)].”
 - (7) En el instrumento de ratificación de los Estados Unidos figura la siguiente declaración: “En virtud del Artículo 57 del Convenio, los Estados Unidos de América declaran que el Convenio no se aplicará al transporte internacional aéreo realizado y operado directamente por los Estados Unidos de América con fines no comerciales respecto a las funciones y obligaciones de los Estados Unidos de América como Estado soberano.”
 - (8) Por Nota de fecha 24 de octubre de 2003 firmada por el Ministro de Relaciones Exteriores, el Japón comunicó a la OACI “que, de conformidad con el Artículo 57 a) del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, el Gobierno del Japón declara que este Convenio no se aplicará al transporte aéreo internacional efectuado directamente por el Gobierno del Japón con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano”.
 - (9) El 9 de febrero de 2010, el Consejo de la Unión Europea depositó en la OACI una nota verbal referente a la entrada en vigor, el 1 de diciembre de 2009, del Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, en la cual se declara: “En consecuencia, a partir del 1 de diciembre de 2009, la Unión Europea ha remplazado y sucedido a la Comunidad Europea... y ha ejercido todos los derechos y asumido todas las obligaciones de la Comunidad Europea mientras continúa ejerciendo los derechos existentes y asumiendo las obligaciones de la Unión Europea”.

En la nota se declara además “que, a partir del 1 de diciembre de 2009, la Comunidad Europea ha sido remplazada y sucedida por la Unión Europea con respecto al Convenio para la unificación de ciertas reglas

para el transporte aéreo internacional, del cual la Organización de Aviación Civil Internacional es depositaria, y en el cual la Comunidad Europea, remplazada a partir del 1 de diciembre de 2009 por la Unión Europea, es Parte contratante”.

En el instrumento de aprobación de la Comunidad Europea, que fue depositado el 29 de abril de 2004, figura la siguiente declaración:

Declaración relativa a las competencias de la Comunidad Europea con respecto a los asuntos regulados por el Convenio de 28 de mayo de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal):

1. El Convenio de Montreal establece que pueden ser Partes en él las organizaciones regionales de integración económica constituidas por Estados soberanos de una región determinada, que tengan competencia con respecto a determinados asuntos regidos por el Convenio.
2. Los actuales Estados miembros de la Comunidad Europea son el Reino de Bélgica, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, Irlanda, la República Italiana, el Gran Ducado de Luxemburgo, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República Portuguesa, la República de Finlandia, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
3. La presente Declaración no es aplicable en los territorios de los Estados miembros en los que no es aplicable el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y se entenderá sin perjuicio de los actos o posiciones que puedan adoptar al amparo del Convenio de los Estados miembros de que se trate en nombre de dichos territorios y en su interés.
4. Con respecto a los asuntos objeto del Convenio, los Estados miembros de la Comunidad Europea han transferido la competencia a la Comunidad en relación con la responsabilidad por daños sufridos en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero. Los Estados miembros han transferido asimismo la competencia en relación con la responsabilidad por los daños causados por los retrasos y en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en el transporte del equipaje. Esto incluye requisitos de información al pasajero y un requisito de seguro mínimo. Por consiguiente, en este ámbito corresponde a la Comunidad adoptar las reglas y reglamentos pertinentes (que los Estados miembros aplican) y figura entre sus competencias la de asumir compromisos externos con terceros Estados u organizaciones competentes.*
5. El ejercicio de las competencias que los Estados miembros han transferido a la Comunidad en virtud del Tratado CE puede, por su naturaleza, estar sujeto a una evolución continua. En el marco del Tratado, las instituciones competentes pueden tomar decisiones que determinen el alcance de la competencia de la Comunidad Europea. Así pues, ésta se reserva el derecho de modificar la presente declaración en consecuencia, sin que ello constituya una condición previa para el ejercicio de sus competencias en los asuntos regulados por el Convenio de Montreal.

* Fuentes:

- 1) Reglamento (CE) n1 2027/97 del Consejo de 9 de octubre de 1997 sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, Diario Oficial de la Unión Europea, L 285 de 17.10.1997, p. 1;
 - 2) Reglamento (CE) n1 889/2002 por el que se modifica el Reglamento (CE) n1 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, Diario Oficial de la Unión Europea L 140 de 30.5.2002, p. 2.
- (10) En el instrumento de adhesión de Austria figura la siguiente declaración: “la República de Austria declara que, de conformidad con el Artículo 57 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, que el Convenio no se aplicará:
- a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por la República de Austria con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano;

- b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en la República de Austria, o arrendadas por ésta, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.”
- (11) En el instrumento de ratificación de Dinamarca figura una declaración que hasta que se tome una decisión posterior, el Convenio no se aplicará a las islas Faroe.
- (12) El instrumento de ratificación de Alemania tenía adjunto la siguiente declaración:
- “De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 57 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, la República Federal de Alemania declara que este Convenio no se aplicará al transporte aéreo internacional efectuado directamente por la República Federal de Alemania con fines no comerciales respecto a sus funciones como Estado soberano ni al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en la República Federal de Alemania o arrendadas por la República Federal de Alemania, y cuya capacidad total ha sido reservada por las autoridades alemanas o en nombre de las mismas.”
- (13) En el instrumento de ratificación de España figuran las siguientes declaraciones:
- “El Reino de España, Estado miembro de la Comunidad Europea, declara que de acuerdo con el Tratado que establece la Comunidad Europea, la Comunidad tiene competencias para tomar acciones en ciertas materias cubiertas en el presente Convenio.”
- “De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 57, el Convenio no se aplicará:
- a) Al transporte aéreo internacional efectuado directamente por España con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
- b) Al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en España, o arrendadas por España, y cuya capacidad total ha sido reservada por las autoridades españolas o en nombre de las mismas.”
- (14) En el instrumento de ratificación del Reino de los Países Bajos, se declara que la ratificación se aplica al Reino en Europa.
- Por Nota de fecha 29 de abril de 2004, firmada por el Ministro de Relaciones Exteriores, el Reino de los Países Bajos comunicó a la OACI la siguiente declaración: “El Reino de los Países Bajos, Estado miembro de la Comunidad Europea, declara que de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comunidad tiene competencia para adoptar medidas en ciertas cuestiones regidas por el Convenio”.
- Mediante las Notas de fechas 22 de abril y 8 de septiembre de 2016, el Reino de los Países Bajos extendió el Convenio a la parte caribeña del Reino de los Países Bajos (las islas de Bonaire, Sint Eustatius y Saba), con efecto a partir del 1 de octubre de 2016.
- (15) Por Nota de fecha 15 de julio de 2004, firmada por el Ministro de Relaciones Exteriores, el Reino de Bélgica comunicó a la OACI la siguiente declaración de conformidad con el Artículo 57:
- “El Convenio no se aplica:
- a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por el Bélgica con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano;
- b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en el Bélgica, o arrendadas por ésta, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.”
- (16) En su instrumento de adhesión, Qatar confirmó la aplicación de la siguiente declaración de conformidad con el Artículo 57:
- “el presente Convenio no se aplicará:
- a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por ese Estado Parte con fines no

- b) comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en ese Estado Parte, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.”
- (17) El instrumento de ratificación de Lituania contiene la siguiente declaración:
- “ . . . de conformidad con el Artículo 57 . . . , el Seimas de la República de Lituania declara que el presente Convenio no se aplicará al transporte aéreo internacional efectuado directamente por la República de Lituania con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en la República de Lituania o arrendadas por ésta, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.”
- “ . . . de acuerdo con el Tratado que establece la Comunidad Europea, el Seimas de la República de Lituania declara que la Comunidad tiene competencia para tomar medidas en ciertas materias cubiertas en el presente Convenio.”
- (18) (A) El instrumento de ratificación de China contiene la siguiente declaración:
“El Convenio no se aplica en la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular de China mientras el Gobierno de la República Popular de China no notifique lo contrario.”
(B) Asimismo, el Representante de China en el Consejo de la OACI formuló la siguiente declaración al depositar el instrumento de ratificación:
“El Convenio se aplica en la Región Administrativa Especial de Macao de la República Popular de China.”
(C) Mediante una comunicación de fecha 20 de octubre de 2006, el Representante de China en el Consejo de la OACI formuló la siguiente declaración en nombre del Gobierno de la República Popular de China (RPC):
“En el Artículo 153 de la Ley básica de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la RPC, se establece que la aplicación en la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la RPC de los acuerdos internacionales en los que la RPC ya sea parte o que suscriba será objeto de una decisión del Gobierno de la República Popular de China, conforme a las circunstancias y necesidades de la Región y luego de consultar al Gobierno de la Región.
En consulta con el Gobierno de la Región Administrativa Especial de Hong Kong, el Gobierno de la RPC decidió aplicar el Convenio en la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la RPC a partir del 15 de diciembre de 2006”.
- (19) El instrumento de adhesión de Singapur contiene la siguiente declaración, de conformidad con el Artículo 57:
“el presente Convenio no se aplicará:
a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por la República de Singapur y explotado por ella con fines no comerciales respecto de sus funciones y obligaciones como Estado soberano;
y
b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en Singapur, o arrendadas por ese Estado, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (20) Al instrumento de adhesión de Malasia se adjunta la siguiente declaración:
“Malasia, en virtud del Artículo 57 (b) del Convenio de Montreal, declara que el Convenio no se aplicará al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en Malasia o arrendadas por ésta, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (21) El instrumento de ratificación de Chile contiene la siguiente declaración de conformidad con el Artículo 57 (b):
“La República de Chile declara que el Convenio de Montreal de 1999 no se aplicará al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en ese Estado Parte, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.”

- (22) En el instrumento de adhesión de Argentina figura la siguiente “declaración interpretativa”:
“Para la República Argentina, la expresión ‘lesión corporal’ contenida en el artículo 17 de este tratado comprende asimismo la lesión mental relacionada con la lesión corporal, u otra lesión mental que afecte de forma tan grave y perjudicial a la salud del pasajero que su capacidad para realizar actividades cotidianas de una persona común esté muy debilitada.”
- (23) El instrumento de adhesión de Montenegro contiene la siguiente declaración de conformidad con el Artículo 57:
“el presente Convenio no se aplicará:
a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por Montenegro y explotado por ella con fines no comerciales respecto de sus funciones y obligaciones como Estado soberano; y
b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en Montenegro, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (24) El instrumento de adhesión de Israel contiene la siguiente declaración de conformidad con el Artículo 57:
“el presente Convenio no se aplicará:
a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por el Estado de Israel con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en el Estado de Israel, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (25) El instrumento de ratificación de Türkiye contiene la siguiente declaración de conformidad con el Artículo 57: “el mencionado Convenio no se aplicará al transporte aéreo internacional efectuado directamente por la República de Turquía con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para las autoridades militares turcas en aeronaves matriculadas en la República de Turquía, o arrendadas por ésta, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (26) El instrumento de ratificación de Azerbaiyán, considerado como instrumento de adhesión, contiene la siguiente declaración:
“La República de Azerbaiyán, de conformidad con el Artículo 57 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecha en Montreal el 28 de mayo de 1999 no se aplicará:
a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por el Estado de Azerbaiyán con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en el Estado de Azerbaiyán, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (27) El instrumento de ratificación de Filipinas, considerado como instrumento de adhesión, contiene la siguiente declaración:
“La República de Filipinas, de conformidad con el Artículo 57 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecha en Montreal el 28 de mayo de 1999 no se aplicará:
a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por el Estado de Filipinas con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en el Estado de Filipinas, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (28) Por Nota de fecha 25 de abril de 2016 (recibida por la OACI el 7 de junio 2016), firmada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, la República de Guatemala comunicó a la OACI la siguiente declaración: “La República de Guatemala declara que el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, no se aplicará al transporte aéreo internacional efectuado directamente por el Estado de Guatemala con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en el Estado de Guatemala, o arrendadas por este, y cuya

capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.

Por Nota de fecha 25 de abril de 2016 (recibida por la OACI el 7 de junio 2016), firmada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, la República de Guatemala comunicó a la OACI que, “para hacer el cálculo del valor, en derechos especiales de giro, de su moneda nacional, la República de Guatemala, como miembro del Fondo Monetario Internacional, estará a lo dispuesto en la tercera oración del párrafo 1 del artículo 23 del Convenio.”

- (29) El instrumento de ratificación de la República Togolesa contiene la siguiente declaración de conformidad con el Artículo 57:
“el Convenio se aplicará:
a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por Togo con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; y
b) el transporte de personas, carga y equipaje efectuado para las autoridades militares togolesas en aeronaves matriculadas en Togo o arrendadas por Togo, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.”
- (30) En el instrumento de adhesión de la Federación de Rusia figura la siguiente declaración con arreglo al Artículo 57: “La Federación de Rusia declara, de conformidad con el Artículo 57 del Convenio, que hace reserva del derecho de no aplicar las disposiciones del Convenio:
a) al transporte internacional aéreo realizado y operado directamente por la Federación de Rusia con fines no comerciales en relación con sus funciones y obligaciones como Estado soberano;
b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en la Federación de Rusia o arrendadas por la Federación de Rusia cuya capacidad total haya sido reservada por dichas autoridades o en su nombre.”
- (31) El instrumento de adhesión de Tailandia contiene la siguiente declaración, de conformidad con el Artículo 57:
“el presente Convenio no se aplicará:
a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por el Reino de Tailandia con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en el Reino de Tailandia, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (32) El instrumento de adhesión de Viet Nam contiene la siguiente declaración, de conformidad con el Artículo 57:
“el presente Convenio no se aplicará:
a. al transporte aéreo internacional efectuado directamente por la República Socialista de Viet Nam con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
b. al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en la República Socialista de Viet Nam, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (33) El instrumento de adhesión de Nepal contiene la siguiente declaración, de conformidad con el Artículo 57:
“el presente Convenio no se aplicará:
a. al transporte aéreo internacional efectuado directamente por el Gobierno del Nepal con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
b. al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en el Gobierno del Nepal, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas”.
- (34) Al momento de su adhesión al *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, realizado en Montreal el 28 de mayo de 1999, “el Gobierno de la República Socialista Democrática de Sri Lanka declara que ha examinado y considerado aceptables los términos del mismo, exceptuando las reservas declaradas a continuación en virtud del Artículo 57 del Convenio:

- (a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por ese Estado Parte con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; y/o
- (b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en ese Estado Parte, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.”

- (35) El 31 de enero de 2020, la delegación de la Unión Europea ante el Canadá remitió una nota verbal a la Organización relativa al Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica. En la nota se pedía a la Organización que señalase el anexo adjunto a la misma “a la atención de las demás partes o participantes” en “todos los convenios o convenciones/acuerdos/arreglos de los que la Unión Europea o la Comunidad Europea de la Energía Atómica sean signatarios, partes o participantes, y para los que [la] Organización sea la depositaria o la secretaría”. El texto del anexo de la nota verbal es el siguiente:

“Anexo a la nota verbal relativa al Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica

1. El 29 de marzo de 2017, el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en lo sucesivo, el “Reino Unido”) notificó al Consejo Europeo la intención del Reino Unido de retirarse de la Unión Europea (en lo sucesivo, la “Unión”) y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (en lo sucesivo, la “Euratom”) de conformidad con el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. El 22 de marzo de 2019, el Consejo Europeo decidió, con el acuerdo del Reino Unido, prorrogar el período previsto en el artículo 50, párrafo tercero, del Tratado de la Unión Europea hasta el 12 de abril de 2019. El 10 de abril de 2019, el Consejo Europeo decidió, con el acuerdo del Reino Unido, prorrogar el período previsto en el artículo 50, párrafo tercero, del Tratado de la Unión Europea hasta el 31 de octubre de 2019. El 29 de octubre de 2019, el Consejo Europeo decidió, con el acuerdo del Reino Unido, prorrogar el período previsto en el artículo 50, párrafo tercero, del Tratado de la Unión Europea hasta el 31 de enero de 2020. Así pues, el Reino Unido dejará de ser un Estado miembro de la Unión Europea y de la Euratom el 1 de febrero de 2020.

2. El 24 de enero de 2020, la Unión y la Euratom y el Reino Unido, de conformidad con el artículo 50, párrafo segundo, del Tratado de la Unión Europea, firmaron un Acuerdo en el que se establecía la forma de la retirada del Reino Unido de la Unión y de la Euratom (en lo sucesivo, “Acuerdo de Retirada”)³. El Acuerdo de Retirada entrará en vigor el 1 de febrero de 2020, con sujeción a su ratificación previa por el Reino Unido y a su celebración por la Unión y la Euratom.

[³ Puede consultarse el texto del Acuerdo de Retirada en el Diario Oficial de la Unión Europea de fecha 12 de noviembre de 2019, C 384 I, p. 1.]

3. Con el fin de atender a la situación específica de la retirada del Reino Unido de la Unión y de la Euratom, el Acuerdo de Retirada prevé un período transitorio limitado durante el cual, salvo en muy contadas excepciones, el Derecho de la Unión será aplicable al y en el Reino Unido, y se entenderá que toda referencia a los Estados miembros en el Derecho de la Unión, inclusive en lo que respecta a su ejecución y aplicación por los Estados miembros, incluye al Reino Unido.

4. La Unión y la Euratom y el Reino Unido han convenido en que el Derecho de la Unión en el sentido del Acuerdo de Retirada engloba los acuerdos internacionales celebrados por la Unión (o la Euratom), o por Estados miembros en nombre de la Unión (o la Euratom), o por la Unión (o la Euratom) y sus Estados miembros conjuntamente.

5. Con sujeción a la ratificación oportuna y la celebración del Acuerdo de Retirada, la Unión y la Euratom notifican a las partes en los acuerdos internacionales mencionados en el párrafo 4 anterior que, durante el período transitorio, el Reino Unido será tratado como un Estado miembro de la Unión y de la Euratom a efectos de estos acuerdos internacionales.

6. Queda entendido que los principios enunciados en el presente anexo también se aplican a los instrumentos y arreglos internacionales sin carácter jurídicamente vinculante celebrados por la Unión o la Euratom y los acuerdos internacionales mencionados en el párrafo 4 anterior que se aplican provisionalmente.

7. Las disposiciones relativas al período transitorio figuran en la cuarta parte (artículos 126 a 132) del Acuerdo de Retirada, y deben leerse conjuntamente con las demás disposiciones pertinentes del Acuerdo de Retirada, en particular su primera parte.

8. El período transitorio empieza el 1 de febrero de 2020 y termina el 31 de diciembre de 2020, pero el Acuerdo de Retirada prevé la posibilidad de adoptar una decisión única por la que se prorrogue el período transitorio hasta un máximo de 24 meses. En caso de prórroga, la Unión y la Euratom lo comunicarán mediante una nueva nota verbal.

9. Al final del período transitorio, el Reino Unido dejará de formar parte de los acuerdos internacionales mencionados en los párrafos 4 y 6 anteriores, sin perjuicio de la condición del Reino Unido en relación con los acuerdos multilaterales en los que sea parte por derecho propio”.
- (36) En el instrumento de adhesión de Brunei Darussalam figura la siguiente declaración:
“En virtud del Artículo 57, el Convenio no se aplicará:
a) al transporte aéreo internacional realizado y operado directamente por el Gobierno de Brunei Darussalam con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en Brunei Darussalam o arrendadas por su Gobierno, y cuya capacidad total haya sido reservada por esas autoridades o en su nombre.”
- (37) Fecha de entrada en vigor corregida el 19 de julio de 2023, de 25 a 24 de agosto de 2013.