

**CONJUNTO DE MATERIAL ADMINISTRATIVO  
PARA LA RATIFICACIÓN DEL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN  
DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL  
HECHO EN MONTREAL EL 28 DE MAYO DE 1999, O LA ADHESIÓN AL MISMO**

**INFORMACIÓN SOBRE EL INSTRUMENTO Y  
MOTIVOS PRINCIPALES DE LA RATIFICACIÓN**

**1. Nombre completo del instrumento:**

*Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999* (Doc 9740).

**2. Antecedentes:**

Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Montreal, 10 a 28 de mayo de 1999.

**3. Resumen:**

Este convenio modernizó y consolidó el régimen jurídico internacional que había sido establecido posteriormente al Convenio de Varsovia de 1929 y sus varios instrumentos de enmienda (el denominado “Sistema de Varsovia”) y proporciona, dentro de un marco refundido y uniforme, las reglas relativas al transporte internacional de pasajeros y pasajeras, equipaje y carga efectuado en aeronaves a cambio de una remuneración.

El convenio facilita el uso de documentos de transporte simplificados y modernizados (billete de pasajero/a, carta de porte aéreo), permitiendo así la utilización del procesamiento de datos electrónico o por computadora para la expedición de dichos documentos.

Con respecto a la muerte o lesión accidentales de personas pasajeras, el convenio estableció un régimen de responsabilidad de dos niveles. Para daño probado que no excediese el límite original de 100 000 derechos especiales de giro (DEG)\* por pasajero/a, el transportista es estrictamente responsable independientemente de la culpa, y sólo en el caso de negligencia concurrente del pasajero/a, o de la persona que reclama la indemnización, puede exonerarse total o parcialmente al transportista. Para daño probado que exceda el límite original de 100 000 DEG\*, la responsabilidad del transportista aéreo se basa en el sistema de presunción de culpa sin límites de responsabilidad previamente especificados. Con respecto a tales daños, el transportista no es responsable si prueba que el daño no fue provocado por su negligencia u otra acción u omisión indebidas.

También se aplica un sistema de responsabilidad objetiva a los daños causados en caso de pérdida o destrucción del equipaje facturado. Con respecto a la destrucción o pérdida de la carga, el convenio proporciona un sistema de responsabilidad objetiva, con sujeción a ciertas defensas a las que puede recurrir el transportista aéreo.

El límite original de responsabilidad para reclamaciones relativas a la carga se estableció en 17 DEG\* por kilogramo, y los límites originales de responsabilidad respecto de la pérdida o destrucción del equipaje y retrasos de los pasajeros en 1 000 DEG\* y 4 150 DEG\* por persona pasajera, respectivamente.

---

\* Véanse los límites de responsabilidad en el párrafo 5.

**Con relación a las cantidades mencionadas anteriormente, el convenio contiene un mecanismo de revisión incorporado con miras a proteger el valor real de las cantidades antes mencionadas después de su entrada en vigor.** De conformidad con el artículo 24, los límites de responsabilidad están sujetos a revisión por el Depositario cada cinco años, a partir del fin del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del convenio. **La cuarta revisión se efectuó en 2024 (véase el párrafo 5).**

Con respecto a la jurisdicción, el convenio establece que, además de las cuatro jurisdicciones existentes en virtud del Sistema de Varsovia, en caso de lesiones o muerte de la persona pasajera podrá iniciarse una acción ante un tribunal del Estado en el cual, en el momento del accidente, el pasajero/a tenía su residencia principal o permanente, siempre que el transportista aéreo tenga la presencia operacional y comercial requerida en dicho Estado.

El convenio estableció el requisito de contar con seguro, por el cual puede pedirse al transportista aéreo que presente al Estado en el que explota servicios prueba de que mantiene un seguro adecuado que cubra su responsabilidad.

El convenio también contiene reglas relativas a la responsabilidad del transportista contractual y del transportista de hecho con respecto al pasajero/a o consignatario.

#### 4. **Motivos principales de la ratificación:**

El convenio estableció la uniformidad y previsibilidad urgentemente necesarias de las reglas relativas al transporte internacional de pasajeros/as, equipaje y carga. Aunque mantiene un núcleo de disposiciones que han servido con éxito a la comunidad del transporte aéreo internacional durante varios decenios, el convenio consigue la modernización requerida en varios sectores clave.

Protege los intereses de la persona pasajera introduciendo un moderno sistema de responsabilidad de dos niveles, como se mencionó en el párrafo 3, y facilitando la rápida el resarcimiento de los daños probados sin necesidad de largos litigios. Por otra parte, los transportistas aéreos logran considerables economías en la explotación mediante el uso de documentos de transporte producidos electrónicamente y simplificados, especialmente en materia de carga, así como la capacidad de gestionar los riesgos de un modo más eficiente.

#### 5. **Entrada en vigor y revisión de los límites de responsabilidad:**

El convenio entró en vigor el 4 de noviembre de 2003.

\* Como resultado de la cuarta revisión de los límites de responsabilidad efectuada por la OACI de conformidad con el artículo 24, los límites en DEG revisados, en vigor el 28 de diciembre de 2024<sup>1</sup>, son:

- **26 DEG** por kilogramo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en el transporte de carga (artículo 22, párrafo 3);
- **1 519 DEG** por pasajero/a en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso con respecto al equipaje (artículo 22, párrafo 2);
- **6 303 DEG** por pasajero/a con relación al daño causado por retraso en el transporte de personas (artículo 22, párrafo 1);

---

<sup>1</sup> Véase el suplemento núm. 3 del Doc 9740, hecho en Montreal el 9 de diciembre de 2024.

- **151 880 DEG** por pasajero/a con relación al daño causado en caso de muerte o lesión corporal (para el primer nivel) (artículo 21, párrafo 1).

6. **Depositario:**

El Secretario General  
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)  
A la atención de: Dirección de Asuntos Jurídicos  
y Relaciones Exteriores  
999 Robert-Bourassa Boulevard  
Montreal, Canadá  
H3C 5H7

**Adjuntos:**

- Modelos de instrumentos de ratificación y de adhesión

**MODELO  
INSTRUMENTO DE RATIFICACIÓN  
POR [NOMBRE DEL ESTADO]**

*CONSIDERANDO* que el convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (en adelante “el convenio”) fue firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999;

*CONSIDERANDO* que el convenio fue firmado en nombre de [nombre del Estado] el [fecha];

*Y CONSIDERANDO* que en el párrafo 3 del artículo 53 del convenio se especifica que el mismo está sujeto a la ratificación de los Estados signatarios;

*POR CONSIGUIENTE YO*, [nombre y título del jefe/jefa de Estado, jefe/jefa de Gobierno o ministro/ministra de Relaciones Exteriores], declaro que el Gobierno de [nombre del Estado], habiendo considerado dicho convenio, lo *RATIFICA* y se compromete a cumplir fielmente todas sus cláusulas.

*EN FE DE LO CUAL*, firmo este instrumento de ratificación en [lugar] el [fecha].

[Firma original de jefe/jefa de  
Estado, jefe/jefa de Gobierno o  
ministro/ministra de Relaciones  
Exteriores] y  
[Sello original]

**MODELO**  
**INSTRUMENTO DE [ACEPTACIÓN] [APROBACIÓN] [ADHESIÓN]**  
**POR [NOMBRE DEL ESTADO]**

*CONSIDERANDO* que el convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (en adelante “el convenio”) fue firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999;

*Y CONSIDERANDO* que en el párrafo 4 del artículo 53 del convenio se especifica que todo Estado que no haya firmado el convenio puede aceptarlo, aprobarlo o adherirse al mismo en cualquier momento;

*POR CONSIGUIENTE YO*, [nombre y título del jefe/jefa de Estado, jefe/jefa de Gobierno o ministro/ministra de Relaciones Exteriores], declaro que el Gobierno de [nombre del Estado], habiendo considerado dicho convenio, [lo *ACEPTA*] [lo *APRUEBA*] [*SE ADHIERE* al mismo] y se compromete a cumplir fielmente todas sus cláusulas.

*EN FE DE LO CUAL*, firmo este instrumento de [aceptación] [aprobación] [adhesión] en [lugar] el [fecha].

[Firma original de jefe/jefa de  
Estado, jefe/jefa de Gobierno o  
ministro/ministra de Relaciones  
Exteriores] y  
[Sello original]