



**CONFERENCIA INTERNACIONAL  
SOBRE DERECHO AERONÁUTICO**

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

---

**CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS  
CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES**

---

## **CONVENIO SOBRE INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES**

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

*RECONOCIENDO* la necesidad de asegurar que se indemnice adecuadamente a los terceros que sufran daños como resultado de sucesos que hayan involucrado a una aeronave en vuelo;

*RECONOCIENDO* la necesidad de modernizar el *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, y el *Protocolo* que modifica el *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, Firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1978;

*RECONOCIENDO* la importancia de asegurar la protección de los intereses de los terceros damnificados y la necesidad de una indemnización equitativa, así como la necesidad de velar por la estabilidad de la industria de la aviación;

*REAFIRMANDO* la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional y la circulación fluida de pasajeros, equipaje y carga conforme a los principios y objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944; y

*CONVENCIDOS* de que la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen la indemnización de terceros que sufran daños como resultado de sucesos que hayan involucrado a aeronaves en vuelo a través de un nuevo Convenio es el medio más apropiado y eficaz para lograr un equilibrio de intereses equitativo;

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

### **Capítulo I**

#### Principios

#### **Artículo 1 — Definiciones**

Para los fines del presente Convenio:

- a) “acto de interferencia ilícita” significa un acto definido como delito en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, Firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, o en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, Firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, con sus enmiendas en vigor en el momento del suceso;
- b) un “suceso” ocurre cuando una aeronave en vuelo causa daños que no son el resultado de un acto de interferencia ilícita;

- c) se considera que una aeronave se encuentra “en vuelo” en todo momento desde el instante en que se cierren todas sus puertas externas, después del embarque o la carga, hasta que se abra cualquiera de esas puertas para el desembarque o la descarga;
- d) “vuelo internacional” significa todo vuelo cuyo lugar de salida y el de destino previsto están situados en los territorios de dos Estados, sea que haya una interrupción en el vuelo o no, o en el territorio de un Estado si hay un lugar de escala previsto en el territorio de otro Estado;
- e) “masa máxima” significa la masa máxima certificada de despegue de la aeronave, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use;
- f) “operador” significa la persona que usa la aeronave. También se considerará operador a quien habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación. Se considera que una persona usa una aeronave cuando lo hace personalmente o cuando lo hacen sus dependientes o agentes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones;
- g) “persona” significa toda persona física o jurídica, incluido un Estado;
- h) “Estado Parte” significa todo Estado con respecto al cual el presente Convenio está en vigor; e
- i) “tercero” significa una persona que no es el operador, el pasajero ni el expedidor o destinatario de la carga.

## Artículo 2 — Ámbito de aplicación

1. El presente Convenio se aplica al daño a terceros en el territorio de un Estado Parte causado por una aeronave en vuelo en un vuelo internacional, como resultado de un hecho que no es un acto de interferencia ilícita.
2. Si un Estado Parte así lo declara al Depositario, el presente Convenio se aplicará también cuando una aeronave en vuelo que no sea un vuelo internacional cause daños en el territorio de ese Estado Parte, como resultado de un hecho que no es un acto de interferencia ilícita.
3. Para los fines del presente Convenio:
  - a) el daño a un buque que se encuentre en alta mar o en la zona económica exclusiva o a una aeronave que esté sobrevolando esas zonas se considerará un daño ocurrido en el territorio del Estado en el que está matriculado; sin embargo, si el operador de la aeronave tiene su oficina principal en el territorio de un Estado que no es el Estado de matrícula, se considerará que el daño a la aeronave ha ocurrido en el territorio del Estado en el que el operador tiene su oficina principal; y
  - b) el daño a una plataforma de perforación o a otra instalación fijada en forma permanente al suelo dentro de la zona económica exclusiva o la plataforma continental se considerará un daño ocurrido en el territorio del Estado que tiene jurisdicción sobre dicha plataforma o instalación de conformidad con el derecho internacional, incluida la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

4. El presente Convenio no se aplica a los daños causados por aeronaves de Estado. Se considerarán aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

## Capítulo II

### Responsabilidad civil del operador y cuestiones conexas

#### Artículo 3 — Responsabilidad civil del operador

1. El operador será civilmente responsable del daño sufrido por terceros, con la única condición de que el daño haya sido causado por una aeronave en vuelo.
2. No habrá derecho a indemnización en el marco del presente Convenio si el daño no es consecuencia directa del suceso que lo ha originado, o si se debe al mero paso de la aeronave a través del espacio aéreo de conformidad con los reglamentos de tránsito aéreo aplicables.
3. Serán indemnizables los daños debidos a muerte, lesión corporal y lesión mental. Los daños debidos a lesión mental serán indemnizables únicamente si fueron causados por una enfermedad psiquiátrica reconocible resultante de una lesión corporal o de exposición directa a la probabilidad de muerte o lesiones corporales inminentes.
4. El daño a los bienes será indemnizable.
5. El daño al medio ambiente será indemnizable si el derecho del Estado Parte en cuyo territorio se ha causado el daño prevé dicha indemnización, y en la medida en que la prevea.
6. No habrá responsabilidad civil en el marco del presente Convenio por el daño causado por un incidente nuclear, como lo define el *Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear* (29 de julio de 1960) o por daño nuclear como lo define la *Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares* (21 de mayo de 1963), y toda enmienda o suplemento de dichos Convenios que esté en vigor en el momento del suceso.
7. No se admitirán reclamaciones por indemnizaciones punitivas, ejemplares o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.
8. El operador que de otro modo sería civilmente responsable en el marco del presente Convenio no lo será si el daño es consecuencia directa de conflicto armado o disturbios civiles.

#### Artículo 4 — Límites de la responsabilidad civil del operador

1. La responsabilidad civil del operador prevista en el Artículo 3, por un suceso, no excederá el siguiente límite basado en la masa de la aeronave involucrada:
  - a) 750 000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos;
  - b) 1 500 000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1 000 kilogramos;

- c) 3 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1 000 kilogramos pero no exceda de 2 700 kilogramos;
  - d) 7 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2 700 kilogramos pero no exceda de 6 000 kilogramos;
  - e) 18 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6 000 kilogramos pero no exceda de 12 000 kilogramos;
  - f) 80 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 12 000 kilogramos pero no exceda de 25 000 kilogramos;
  - g) 150 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25 000 kilogramos pero no exceda de 50 000 kilogramos;
  - h) 300 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50 000 kilogramos pero no exceda de 200 000 kilogramos;
  - i) 500 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200 000 kilogramos pero no exceda de 500 000 kilogramos;
  - j) 700 000 000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500 000 kilogramos.
2. Si en un suceso han estado involucradas dos o más aeronaves operadas por el mismo operador, se aplicará el límite de responsabilidad respecto de la aeronave cuya masa máxima sea mayor.
3. Los límites de este Artículo se aplicarán únicamente si el operador prueba que los daños:
- a) no se debieron a la negligencia u otra acción u omisión indebida del operador o de sus dependientes o agentes; o que
  - b) se debieron únicamente a la negligencia u otra acción u omisión indebida de otra persona.

#### **Artículo 5 — Prioridad de la indemnización**

Si la suma total pagadera por daños excede de las sumas disponibles conforme al Artículo 4, párrafo 1, la suma total se asignará preferentemente a cubrir en forma proporcional las reclamaciones por muerte, por lesiones corporales y por lesiones mentales, en primera instancia. El remanente, si lo hubiere, de la suma total pagadera se asignará, en forma proporcional, a las reclamaciones respecto de otros daños.

#### **Artículo 6 — Sucesos en los que estén involucrados dos o más operadores**

1. Cuando dos o más aeronaves hayan estado involucradas en un suceso que haya causado un daño al que se aplique el presente Convenio, los operadores de dichas aeronaves serán solidariamente responsables por cualquier daño sufrido por un tercero.
2. Si dos o más operadores son solidariamente responsables, la acción regresiva entre ellos dependerá de sus respectivos límites de responsabilidad civil y de su contribución al daño.

3. Ningún operador será civilmente responsable por una suma que exceda del límite, si lo hubiera, aplicable a su responsabilidad civil.

#### **Artículo 7 — Costas y otros gastos**

1. El tribunal podrá acordar, de conformidad con su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el reclamante, incluidos los intereses.

2. El párrafo 1 no se aplicará cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el operador haya ofrecido por escrito al reclamante dentro de un período de seis meses contados a partir de la fecha del suceso que causó el daño, o antes de comenzar el juicio, si esto fuera posterior.

#### **Artículo 8 — Pagos adelantados**

Si así lo exige la ley del Estado en el que ocurrió el daño, el operador efectuará pagos adelantados sin demora a las personas físicas que puedan tener derecho a reclamar indemnización conforme al presente Convenio, a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad civil y podrán deducirse de toda cantidad posteriormente pagadera por el operador en concepto de indemnización por daños.

#### **Artículo 9 — Seguro**

1. Conforme al Artículo 4, los Estados Partes exigirán a sus operadores que mantengan un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco del presente Convenio.

2. El Estado Parte en o hacia el cual explota servicios un operador podrá exigir a éste que presente pruebas de que mantiene un seguro o garantía suficiente. Al hacerlo, el Estado Parte aplicará a los operadores de otros Estados Partes los mismos criterios que aplica a sus operadores.

### **Capítulo III**

#### **Exoneración y acción regresiva**

#### **Artículo 10 — Exoneración**

Si el operador prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida del reclamante, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el operador quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad civil con respecto a dicho reclamante en la medida en que esa negligencia, acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.

#### **Artículo 11 — Derecho de acción regresiva**

Con sujeción al Artículo 13, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a la cuestión de si la persona civilmente responsable por los daños de conformidad con el mismo tiene derecho de acción regresiva contra cualquier persona.

## Capítulo IV

### Ejercicio de acciones y recursos legales y disposiciones conexas

#### **Artículo 12 — Indemnización exclusiva**

1. Toda acción de indemnización por daños a terceros causados por una aeronave en vuelo iniciada contra el operador, o sus dependientes o agentes, sea que se funde en el presente Convenio o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a las condiciones previstas en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de quiénes son las personas que tienen derecho a iniciar acciones y cuáles son sus respectivos derechos.

2. Lo dispuesto en el Artículo 3, párrafos 6, 7 y 8, se aplicará a cualquier otra persona que de otro modo sería responsable de indemnizar el daño al que se refieren los párrafos indicados, sea con fundamento en este Convenio o en un acto ilícito, o en cualquier otra causa.

#### **Artículo 13 — Exclusión de la responsabilidad**

Ni el propietario, arrendador o financista que retiene el dominio o es titular de la garantía de una aeronave, no siendo operador, ni sus dependientes o agentes, serán civilmente responsables por daños a terceros en virtud del presente Convenio ni de la ley de ningún Estado Parte.

#### **Artículo 14 — Conversión de los derechos especiales de giro**

Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro, según la definición del Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procesos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor en una moneda nacional se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. El valor en una moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado para que exprese en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real que las sumas establecidas en el Artículo 4, párrafo 1.

#### **Artículo 15 — Revisión de los límites**

1. Con sujeción al párrafo 2 de este Artículo, las sumas prescritas en el Artículo 4, párrafo 1, serán revisadas por el Depositario tomando como referencia un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el Artículo 14.

2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al 10 por ciento, el Depositario notificará a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad civil. Toda revisión de esa naturaleza tendrá efecto seis meses después de la notificación a los Estados Partes, a menos que la mayoría de los Estados Partes dejen constancia de su desaprobación. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.

### **Artículo 16 — Jurisdicción**

1. Con sujeción al párrafo 2 de este Artículo, sólo podrán iniciarse acciones de indemnización conforme a las disposiciones del presente Convenio ante los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio ocurrió el daño.
2. Cuando ocurran daños en más de un Estado Parte, sólo podrán iniciarse acciones conforme a las disposiciones del presente Convenio ante los tribunales del Estado Parte en cuyo territorio se encontraba la aeronave, o del que estaba a punto de salir, cuando ocurrió el suceso.
3. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, se podrá solicitar ante cualquier Estado Parte que se apliquen las medidas provisionales disponibles de conformidad con las leyes de ese Estado, incluidas las medidas de protección.

### **Artículo 17 — Reconocimiento y ejecución de sentencias**

1. Con sujeción a lo dispuesto en este Artículo, las sentencias dictadas por un tribunal competente, según lo establecido en el Artículo 16 al cabo de un juicio, o en rebeldía, cuando sean ejecutables en el Estado Parte de ese tribunal, serán ejecutables en cualquier otro Estado Parte tan pronto como se hayan cumplido las tramitaciones requeridas por ese Estado Parte.
2. Los méritos de la causa no se reabrirán en ninguna solicitud de reconocimiento o ejecución de conformidad con este Artículo.
3. Podrá negarse el reconocimiento y la ejecución de una sentencia si:
  - a) su reconocimiento o ejecución fuera manifiestamente contrario al orden público del Estado Parte en el que se solicita el reconocimiento o la ejecución;
  - b) no se hubiera notificado al demandado acerca del proceso en tiempo y forma para permitirle preparar y presentar su contestación a la demanda;
  - c) la sentencia se refiriera a un litigio entre las mismas partes que ya hubiera sido objeto de un fallo o laudo arbitral reconocido como sentencia definitiva e inapelable según la ley del Estado Parte en el que se solicita su reconocimiento o ejecución;
  - d) la sentencia se hubiera obtenido mediante fraude de cualquiera de las partes; o
  - e) el derecho de ejecutar la sentencia no se hubiera otorgado a la persona solicitante.
4. El reconocimiento y la ejecución de una sentencia también podrán negarse en la medida en que la sentencia ordene una indemnización por daños, incluidos los daños y perjuicios punitivos y ejemplares, que no compense a un tercero por el perjuicio real sufrido.
5. Cuando una sentencia sea ejecutable, también se exigirá el pago de todas las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido la parte demandante, incluidos los intereses, que ordene la sentencia.



### **Artículo 18 — Acuerdos regionales y multilaterales sobre reconocimiento y ejecución de sentencias**

1. Los Estados Partes podrán concertar acuerdos regionales y multilaterales sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias que sean compatibles con los objetivos del presente Convenio, siempre que tales acuerdos no ocasionen a ningún tercero o demandado una reducción del nivel de protección que le confiere el presente Convenio.
2. Los Estados Partes se mantendrán informados entre sí, por intermedio del Depositario, respecto de todo acuerdo regional o multilateral que hayan suscrito antes o después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.
3. Las disposiciones de este Capítulo no afectarán al reconocimiento ni a la ejecución de sentencia alguna con arreglo a tales acuerdos.

### **Artículo 19 — Plazo de prescripción**

1. El derecho de indemnización previsto en el Artículo 3 se extinguirá si no se inicia una acción dentro de los dos años posteriores a la fecha en que ocurrió el suceso que causó el daño.
2. El método para calcular ese período de dos años se determinará de conformidad con la ley del tribunal que entienda en la causa.

### **Artículo 20 — Muerte de la persona civilmente responsable**

En caso de muerte de la persona civilmente responsable, la acción de indemnización por daños se iniciará contra los causahabientes de su sucesión y de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

## **Capítulo V**

### **Cláusulas finales**

### **Artículo 21 — Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión**

1. El presente Convenio estará abierto en Montreal hoy, 2 de mayo de 2009, para la firma de los Estados participantes en la Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico celebrada en Montreal del 20 de abril al 2 de mayo de 2009. Después del 2 de mayo de 2009, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal hasta su entrada en vigor de conformidad con el Artículo 23.
2. El presente Convenio estará sujeto a la ratificación de los Estados que lo hayan firmado.
3. Todo Estado que no firme el presente Convenio podrá aceptarlo, aprobarlo o adherirse al mismo en cualquier momento.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional, designada en el presente como Depositario.

## **Artículo 22 — Organizaciones regionales de integración económica**

1. Una organización regional de integración económica que esté constituida por Estados soberanos y tenga competencia con respecto a determinados asuntos regidos por el presente Convenio también podrá firmar, ratificar, aceptar y aprobar el presente Convenio o adherirse al mismo. La organización regional de integración económica tendrá en ese caso los derechos y obligaciones de un Estado Parte, en la medida en que dicha organización tenga competencia con respecto a asuntos regidos por el presente Convenio.
2. La organización regional de integración económica formulará una declaración ante el Depositario en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, especificando los asuntos regidos por el presente Convenio respecto a los cuales los Estados miembros de esa organización le han delegado competencia. La organización regional de integración económica notificará inmediatamente al Depositario todo cambio en la delegación de competencia, incluidas las nuevas delegaciones de competencia, especificada en la declaración formulada en virtud de este párrafo.
3. Toda referencia a un “Estado Parte” o a “Estados Partes” en el presente Convenio se aplica igualmente a una organización regional de integración económica cuando así lo exija el contexto.

## **Artículo 23 — Entrada en vigor**

1. El presente Convenio entrará en vigor el sexagésimo día siguiente a la fecha de depósito del trigésimo quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario entre los Estados que hayan depositado esos instrumentos. Un instrumento depositado por una organización regional de integración económica no se tendrá en cuenta para los fines de este párrafo.
2. Para los demás Estados y otras organizaciones regionales de integración económica, el presente Convenio surtirá efecto sesenta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

## **Artículo 24 — Denuncia**

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación escrita dirigida al Depositario.
2. La denuncia surtirá efecto ciento ochenta días después de la fecha en que el Depositario reciba la notificación. Con respecto a los daños previstos en el Artículo 3 que resulten de un suceso ocurrido antes de la expiración del período de ciento ochenta días, el Convenio continuará aplicándose como si no se hubiera efectuado la denuncia.

## **Artículo 25 — Relación con otros tratados**

Las reglas del presente Convenio prevalecerán sobre todas las reglas de los instrumentos mencionados seguidamente que de otro modo serían aplicables a los daños cubiertos en el presente Convenio:

- a) el *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952; o

- b) el *Protocolo que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Firmado en Roma el 7 de octubre de 1952, Firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1978.

### **Artículo 26 — Estados que poseen más de un régimen jurídico**

1. Si un Estado tiene dos o más unidades territoriales en las que se aplican diferentes regímenes jurídicos a las cuestiones regidas por el presente Convenio, dicho Estado puede declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio se extenderá a todas sus unidades territoriales o únicamente a una o más de ellas y podrá modificar esta declaración presentando otra declaración en cualquier otro momento.
2. Esas declaraciones se notificarán al Depositario e indicarán explícitamente las unidades territoriales a las que se aplica el presente Convenio.
3. Con relación a la declaración prevista en el Artículo 2, párrafo 2, un Estado Parte que tenga dos o más unidades territoriales en las que se apliquen diferentes regímenes jurídicos podrá declarar que el presente Convenio se aplicará al daño a terceros que ocurra en todas sus unidades territoriales o en una o más de ellas y podrá modificar esta declaración presentando otra declaración en cualquier otro momento.
4. Respecto a un Estado Parte que haya hecho una declaración prevista en este Artículo:
  - a) la referencia a “la ley del Estado” en el Artículo 8 se interpretará como referida a la ley de la unidad territorial pertinente de ese Estado; y
  - b) las referencias a “moneda nacional” en el Artículo 14 se interpretarán como referidas a la moneda de la unidad territorial pertinente de ese Estado.

### **Artículo 27 — Reservas y declaraciones**

1. No podrán formularse reservas al presente Convenio, pero las declaraciones autorizadas en el Artículo 2, párrafo 2, el Artículo 22, párrafo 2, y el Artículo 26 podrán formularse de conformidad con estas disposiciones.
2. Toda declaración o todo retiro de declaración que se formule de conformidad con el presente Convenio se notificará por escrito al Depositario.

### **Artículo 28 — Funciones del Depositario**

El Depositario notificará inmediatamente a todos los signatarios y Estados Partes de:

- a) toda nueva firma del presente Convenio y la fecha correspondiente;
- b) todo depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y la fecha correspondiente;
- c) toda declaración y su fecha;
- d) la modificación o retiro de toda declaración y su fecha;

- e) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
- f) la fecha de entrada en vigor de toda revisión de los límites de responsabilidad establecidos en virtud del presente Convenio; y
- g) toda denuncia, juntamente con la fecha de la misma y la fecha en que tendrá efecto.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Montreal el día dos de mayo de dos mil nueve en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, siendo todos los textos igualmente auténticos. Dicha autenticidad tendrá efecto una vez que la Secretaría de la Conferencia, bajo la autoridad del Presidente de la Conferencia, verifique la conformidad de los textos entre sí dentro de un plazo de noventa días a partir de la fecha del presente. El presente Convenio quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional y el Depositario enviará copias certificadas del mismo a todos los Estados contratantes en el presente Convenio, así como también a todos los Estados Partes en los Convenios y el Protocolo mencionados en el Artículo 25.

— FIN —