

**TEXTO DEFINITIVO**

**LEY O-1570**

**(Antes Ley 23556)**

**Sanción: 18/05/1988**

**Promulgación: 09/06/1988**

**Publicación: B.O. 12/07/1988**

**Actualización: 31/03/2013**

**Rama: Internacional Público**

**PROTOCOLOS MODIFICATORIOS DEL CONVENIO PARA LA UNIFICACION  
DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL**

Artículo 1- En relación a la ratificación realizada por el REINO UNIDO de GRAN BRETAÑA e IRLANDA del NORTE a los Protocolos adicionales a la Convención de Varsovia de 1929, celebrados en MONTREAL (CANADA) en 1975, la REPUBLICA ARGENTINA rechaza dicha ratificación en la medida en que se hace en nombre de la "ISLAS MALVINAS y territorios dependientes" y reafirma sus derechos sobre soberanía sobre las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS del SUR y SANDWICH del SUR que forman parte integrante de su territorio nacional.

La ASAMBLEA GENERAL de las NACIONES UNIDAS ha adoptado las Resoluciones N. 2.065/XX, 3.160/XXVIII, 31/12 y 39/6, en las que se reconoce la existencia de una disputa de soberanía referida a la cuestión de las ISLAS MALVINAS y se urge a la REPUBLICA ARGENTINA y al REINO UNIDO de GRAN BRETAÑA e IRLANDA del NORTE a reanudar las negociaciones a fin de encontrar lo antes posible, una solución pacífica y definitiva de la disputa y de sus restantes diferencias referidas a dicha cuestión con la interposición de los buenos oficios del Secretario General de la Organización, quien deberá informar de los progresos realizados.

La REPUBLICA ARGENTINA rechaza, asimismo, la ratificación mencionada en el párrafo anterior en la medida en que se hace en nombre del llamado "Territorio Británico de la Antártida" y reafirma que no acepta ninguna denominación que se refiera o incluya como perteneciente a otro Estado el sector Antártico Argentino comprendido entre los meridianos 25 grados y 74 grados Longitud Oeste, y el paralelo de 60 grados de Latitud Sur sobre el cual la REPUBLICA ARGENTINA tiene soberanía, siendo parte integrante de su territorio.

Artículo 2- El MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO tomará la intervención que le compete, a fin de proveer lo conducente para el depósito del pertinente instrumento de ratificación, ante el Gobierno de la REPUBLICA POPULAR de POLONIA, dando conocimiento a la ORGANIZACION de AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI).

<b>LEY O-1599</b> (Antes Ley 23556) <b>TABLA DE ANTECEDENTES</b>	
<b>Artículos del Texto Definitivo</b>	<b>Fuente</b>
1	Art. 2 del texto original
2	Art. 3 del texto original

**Artículos suprimidos:**

*Artículo 1º: objeto cumplido*

*Artículo 4º: de forma*

**TEXTO DEFINITIVO**

**OT-1599**

**(Aprobado por Ley 23556)**

**Sanción: 18/05/1988**

**Fecha de Actualización: 30/09/2012**

**RAMA: Internacional Público**

**CONVENIO DE UNIFICACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO  
INTERNACIONAL**

**PROTOCOLO DE MONTREAL NUMERO 4 - (artículos 0 al 1)**

**CAPITULO 1 MODIFICACIONES AL CONVENIO (artículos 0  
al 1)**

ARTICULO 1.- El Convenio que las disposiciones del presente Capítulo modifican es el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955.

ARTICULO 2.- En el artículo 2 del Convenio se suprime el párrafo 2 y se sustituye por los párrafos siguientes: 2. En el transporte de envíos postales, el transportista será responsable, únicamente frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales. 3. Salvo lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte de envíos postales.

ARTICULO 3.- En el Capítulo 2 del Convenio se suprime la Sección 3 (artículos 5 a 16) y se sustituye por la siguiente: Sección 3 - Documentación relativa a las mercancías ARTICULO 5.- 1. En el transporte de mercancías, se expedirá una carta de porte aéreo. 2. Cualquier otro medio que dejaré constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse, podrá, con el consentimiento del expedidor, sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se dejare constancia de dicha información por

esos otros medios, el transportista, si así lo solicitare el expedidor, entregará a éste un recibo de las mercancías que permita la identificación del embarque y el acceso a la información contenida en el registro conservado por esos otros medios. 3. La imposibilidad de utilizar, en los puntos de tránsito y de destino, los otros medios, que permiten constatar las informaciones relativas al transporte, mencionados en el párrafo 2 del presente artículo, no dará derecho al transportista a rehusar la aceptación de las mercancías que deben transportarse. ARTICULO 6.- 1. La carta de porte aéreo se expedirá por el expedidor en tres ejemplares originales. El primer ejemplar llevará la indicación para el transportista y será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación para el destinatario, y será firmado por el expedidor y el transportista. El tercer ejemplar será firmado por el transportista y entregado por éste al expdidor, previa aceptación de la mercancía. 3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello. 4. Si, a petición del expedidor, el transportista extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa en nombre del expedidor. ARTICULO 7.- Cuando hubiere diversos bultos: a) El transportista de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la extensión de cartas de porte aéreo diferentes; b) El expedidor tendrá derechos a solicitar del transportista la entrega de recibos diferentes, cuando se utilicen los otros medios previstos en el párrafo 2 del artículo 5. ARTICULO 8.- La carta de porte aéreo y el recibo de las mercancías deberán contener: a) La indicación de los puntos de partida y destino; b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de una de esas escalas; y c) La indicación del peso del embarque. ARTICULO 9.- El incumplimiento de las disposiciones de los artículos 5 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá rigiéndose por las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad. ARTICULO 10.- 1. El expedidor es responsable de la exactitud de las declaraciones e indicaciones concernientes a las mercancías inscriptas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o proporcionadas por él o en su nombre al transportista para que sean inscriptas en el recibo de las mercancías o para que se incluyan en el registro conservado por los otros medios

mencionados en el párrafo 2 del artículo 5 2. El expedidor deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre. 3. A reserva de las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el transportista deberá indemnizar al expedidor o a cualquier persona con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscriptas por él o en su nombre en el recibo de las mercancías o en el registro conservado por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5. ARTICULO 11.- 1. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de las mercancías hacen fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de las mercancías y de las condiciones del transporte que contengan. 2. Todas las indicaciones de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías relativas al peso, dimensiones y embalaje de las mercancías, así como al número de bultos, hacen fe, salvo prueba en contrario; las relativas a la cantidad, volumen y estado de las mercancías no constituyen prueba contra el transportista, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor y se haya hecho constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía. ARTICULO 12.- El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de las mercancías ya retirándolas del aeródromo de salida o destino, ya deteniéndolas en el curso de la ruta en caso de aterrizaje, ya entregándolas en el lugar de destino, o en el curso de la ruta, a persona distinta del destinatario originalmente designado, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal que el ejercicio de este derecho no perjudique al transportista ni a los otros expedidores, y con la obligación de reembolsar los gastos que de ello resulten. 2. En el caso de que la ejecución de las órdenes de expedidor sea imposible, el transportista deberá avisarle inmediatamente. 3. Si el transportista se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías que haya sido entregado a éste, será responsable, salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiere resultar por este hecho a

quien se encuentre legalmente en posesión de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías. 4. El derecho del expedidor cesará en el momento en que comience el destinatario, conforme al artículo 13. Sin embargo, si el destinatario rehusare la mercancía y si no fuere hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición. ARTICULO 13.- 1. Salvo cuando el expedidor hubiese ejercido sus derechos de conformidad con el artículo 12, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del transportista que le entregue la mercancía, contra el pago del importe que corresponda y el cumplimiento de las condiciones de transporte. 2. Salvo estipulaciones en contrario, el transportista deberá avisar al destinatario de la llegada de la mercancía. 3. Si el transportista reconociere que la mercancía ha sufrido extravío o si, a la expiración de un plazo de siete días, a partir de la fecha en que hubiese debido llegar, la mercancía no hubiese llegado, el destinatario podrá hacer valer con relación al transportista los derechos resultantes del contrato de transporte. ARTICULO 14.- El expedidor y el destinatario podrá hacer valer todos los derechos que les conceden, respectivamente, los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, ya se trate de su propio interés o del interés de un tercero, a condición de cumplir las obligaciones que el contrato de transporte impone. ARTICULO 15.- 1. Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan ya del transportista, ya del destinatario. 2. Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá consignarse en la carta de porte aéreo en el recibo de las mercancías. ARTICULO 16.- 1. El expedidor está obligado a suministrar los informes y los documentos que sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de aduanas, consumos o policía, con anterioridad a la entrega de las mercancías al destinatario. El expedidor será responsable ante el transportista de todos los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos informes y documentos, salvo que ello sea imputable al transportista o a sus dependientes. 2. El transportista no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes.

ARTICULO 4.- Se suprime el artículo 18 del Convenio y se sustituye por el siguiente: ARTICULO 18.- 1. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de cualquier equipaje facturado, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo. 2. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, por la sola razón de que el hecho que haya causado el daño se produjo durante el transporte aéreo. 3. Sin embargo, el transportista no será responsable si prueba que la destrucción, pérdida o avería de la mercancía se debe exclusivamente a uno o más de los hechos siguientes: a) La naturaleza o el vicio propio de la mercancía; b) El embalaje defectuoso de la mercancía, realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes; c) Un acto de guerra o un conflicto armado; d) Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía. 4. El transporte aéreo, en el sentido de los párrafos precedentes del presente artículo, comprenderá el período durante el cual el equipaje o las mercancías se hallen bajo la custodia del transportista, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. 5. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

ARTICULO 5.- Se suprime el artículo 20 del Convenio y se sustituye por el siguiente: ARTICULO 20.- En el transporte de pasajeros y equipaje y en el caso de daño ocasionado por retraso en el transporte de mercancías, el transportista no será responsable si prueba que tanto él como sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

ARTICULO 6.- Se suprime el artículo 21 del Convenio y se sustituye por el siguiente: ARTICULO 21.- 1. En el transporte de pasajeros y equipaje, en el caso de que el transportista probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha

contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones que sean de su propia Ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportista. 2. En el transporte de mercancías el transportista, si prueba que la culpa de la persona que pide una indemnización o la persona de la que ésta trae su derecho ha causado el daño o ha contribuido a él, quedará exento total o parcialmente de responsabilidad con respecto al reclamante en la medida en que tal culpa haya causado el daño o haya contribuido a él.

ARTICULO 7.- En el artículo 22 del Convenio: a) Se suprimen en el párrafo 2 a) las palabras "y de mercancías". b) Después del párrafo 2 a) se añade el siguiente: "b) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega". c) El párrafo 2 b) se designará como párrafo 2 c). d) Después del párrafo 5 se añade el siguiente párrafo: "6. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que está en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 2 b) del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de



responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de doscientas cincuenta unidades monetarias por kilogramo. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con Ley de novecientas milésimas. Dicha suma podrá convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la Ley del Estado interesado".

ARTICULO 8.- Se suprime el artículo 24 del Convenio y se sustituye por el siguiente: ARTICULO 24.- 1. En el transporte de pasajeros y equipaje, cualquier acción por daños, cualquiera que sea su título, solamente podrá ejercitarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. 2. En el transporte de mercancías, cualquier acción por daños, ya se funde en el presente Convenio, ya en un contrato, ya en un acto ilícito, ya en cualquier otra causa, solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad.

ARTICULO 9.- Se suprime el artículo 25A del Convenio y se sustituye por el siguiente: ARTICULO 25.- En el transporte de pasajeros y equipaje, los límites de responsabilidad especificados en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 10.- En el artículo 25A del Convenio se suprime el párrafo 3 y se sustituye por el siguiente: "3. En el transporte de pasajeros y equipaje, las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el

resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño".

ARTICULO 11.- Después del artículo 30 del Convenio, se añade el siguiente: ARTICULO 30A.- Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona.

ARTICULO 12.- Se suprime el artículo 33 del Convenio y se sustituye por el siguiente: ARTICULO 33.- Con excepción de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 5, nada en el presente Convenio podrá impedir al transportista rehusar la conclusión de un contrato de transporte o formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

ARTICULO 13.- Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por el siguiente: ARTICULO 34.- Las disposiciones de los artículos 3 a 8 inclusive, relativas a documentos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

## CAPITULO 2 CAMPO DE APLICACION DEL CONVENIO MODIFICADO

ARTICULO 14.- El Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el presente Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio, si los puntos de partida y de destino mencionados en dicho artículo se encuentran en el territorio de dos Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

## **CAPITULO 3 CLAUSULAS FINALES (artículos 0 al 5)**

ARTICULO 15.- Para las Partes en este Protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de CONVENIO DE VARSOVIA

MODIFICADO EN LA HAYA EN 1955 Y POR EL PROTOCOLO N. 4 DE MONTREAL DE 1975.

ARTICULO 16.- Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 18, el presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados.

ARTICULO 17.- El presente Protocolo se someterá a la ratificación de los Estados signatarios. 2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no era Parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al CONVENIO DE VARSOVIA MODIFICADO EN LA HAYA EN 1955 Y POR EL PROTOCOLO N. 4 DE MONTREAL DE 1975. 3. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Popular Polaca.

ARTICULO 18.- 1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día a contar del depósito de su instrumento de ratificación. 2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, será registrado en las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular Polaca.

ARTICULO 19.- 1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todos los Estados no signatarios. 2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al CONVENIO DE VARSOVIA MODIFICADO EN LA HAYA EN 1955 Y POR EL PROTOCOLO N. 4 DE MONTREAL DE 1975. 3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular Polaca, que surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha del depósito.

ARTICULO 20.- 1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la

República Popular Polaca 2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de dicha denuncia. 3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de Varsovia, de acuerdo con su artículo 39, o del Protocolo de La Haya de acuerdo con su artículo 24, no podrá ser interpretada como una denuncia del CONVENIO DE VARSOVIA MODIFICADO EN LA HAYA EN 1955 Y POR EL PROTOCOLO N. 4 DE MONTREAL DE 1975.

ARTICULO 21.- 1. Solamente podrán formularse al Protocolo las reservas siguientes: a) Todo Estado podrá declarar en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular Polaca, que el CONVENIO DE VARSOVIA MODIFICADO EN LA HAYA EN 1955 Y POR EL PROTOCOLO N. 4 DE MONTREAL DE 1975 no se aplicará al transporte de personas, equipajes y mercancías efectuado por cuenta de sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado, y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas; b) Todo Estado podrá declarar en el momento de la ratificación del Protocolo adicional N. 3 de Montreal de 1975 o de su adhesión al mismo, o posteriormente, que no se considerará obligado por las disposiciones del CONVENIO DE VARSOVIA MODIFICADO EN LA HAYA EN 1955 Y POR EL PROTOCOLO N. 4 DE MONTREAL DE 1975, en cuanto dichas disposiciones se refieren al transporte de pasajeros y equipajes. Dicha declaración surtirá efecto noventa días después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de tal declaración. 2. Todo Estado que haya formulado una reserva de acuerdo con el párrafo anterior, podrá retirarla en cualquier momento notificándolo al Gobierno de la República Popular Polaca.

ARTICULO 22.- El Gobierno de la República Popular Polaca comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados Partes en el Convenio de Varsovia o en dicho Convenio modificado y a todos los Estados signatarios o adherentes al presente Protocolo, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional, a la fecha de cada una de las firmas, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo y demás información pertinente.

ARTICULO 23.- Para las Partes en el presente Protocolo que sean también Partes en el Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de setiembre de 1961 (en adelante denominado "Convenio de Guadalajara"), toda mención del "Convenio de Varsovia" contenida en el Convenio de Guadalajara, se aplicará también al CONVENIO DE VARSOVIA MODIFICADO EN LA HAYA EN 1955 Y POR EL PROTOCOLO N. 4 DE MONTREAL DE 1975, en los casos en que el transporte efectuado según el contrato mencionado en el párrafo b) del artículo 1 del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo.

ARTICULO 24.- Si dos o más Estados Partes en el presente Protocolo lo son también en el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 o en el Protocolo adicional N. 3 de Montreal de 1975, se aplicarán entre ellos las siguientes reglas: a) Las disposiciones que dimanen del régimen establecido por el presente Protocolo, relativas a las mercancías y a los envíos postales, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 o por el Protocolo Adicional N. 3 de Montreal de 1975; b) Las disposiciones que dimanen del régimen establecido por el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 o del Protocolo Adicional N. 3 de Montreal de 1975, relativas a los pasajeros y al equipaje, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el presente Protocolo.

ARTICULO 25.- El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional hasta el 1 de enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo 18, en el Ministerio de Asuntos Extranjeros de la República Popular Polaca. La Organización de Aviación Civil Internacional informará a la mayor brevedad al Gobierno de la República Popular Polaca de cualquier firma que reciba y de su fecha en el período en que el Protocolo se encuentre abierto a la firma en Montreal.

## **FIRMANTES**

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, LOS PLENIPOTENCIARIOS QUE SUSCRIBEN, DEBIDAMENTE AUTORIZADOS, FIRMAN EL PRESENTE PROTOCOLO. HECHO EN MONTREAL EL DIA VEINTICINCO DEL MES DE SETIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO, EN CUATRO TEXTOS AUTÉNTICOS EN ESPAÑOL, FRANCÉS, INGLÉS Y RUSO. EN CASO DE DIVERGENCIAS, HARA FE EL TEXTO EN IDIOMA FRANCÉS, EN QUE FUE REDACTADO EL CONVENIO DE VARSOVIA DEL 12 DE OCTUBRE DE 1929.

*El texto corresponde al original.*