

TEXTO DEFINITIVO

LEY O-1568

(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).

LEY O-1597 (Antes Ley 23556) TABLA DE ANTECEDENTES	
Artículos del Texto Definitivo	Fuente
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 -1597

(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 ADICIONAL N. 2 (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.- Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por el siguiente:
"Artículo 22" 1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de 16.600 Derechos Especiales de Giro. En el caso de que, con arreglo a la Ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por el convenio especial con ,el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado. 2. a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Decretos 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 el pago de una tasa ,suplementaria, si hay

lugar a ello. En este, 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. b) En caso de pérdida, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carte de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad. 3. En lo concerniente a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a 332 Derechos Especiales de Giro por pasajero. 4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia Ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas. Las disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior. 5. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerarán 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, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante 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 esté 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 Contratante. Sin embargo, los Estado que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1, 2a) y 3 del artículo 22, podrán declarar, en el momento de 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 250.000 unidades unitarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del artículo 22; 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 2 a) del artículo 22, y 5.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 3 del artículo 22. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con Ley de novecientas milésimas. Estas sumas podrán convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la Ley del Estado interesado.

CAPITULO 2 CAMPO DE APLICACION DEL CONVENIO MODIFICADO

ARTICULO 3.- 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 4)

ARTICULO 4.- 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 ADICIONAL NUM. 2 DE MONTREAL DE 1975.

ARTICULO 5.- Hasta la fecha en que entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo 7, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados.

ARTICULO 6.- 1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación de los Estados signatarios. 2. La ratificación del 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 ADICIONAL NUM. 2

DE MONTREAL DE 1975. 3. Los instrumentos de ratificación del presente Protocolo serán depositados ante el Gobierno de la República Popular Polaca.

ARTICULO 7.- 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 ratifique 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 8.- 1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado no signatario. 2. La adhesión al presente Protocolo 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 ADICIONAL NUM. 2 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 9.- 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 recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de la notificación 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 ADICIONAL NUM. 2 DE MONTREAL DE 1975.

ARTICULO 10.- El presente Protocolo no podría ser objeto de reservas, pero todo Estado podrá declarar en cualquier momento, por notificación dirigida al Gobierno de la República Popular Polaca, que el Convenio, en la forma modificada por el presente Protocolo, no se aplicará al transporte de personas, mercancías y equipaje por 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.

ARTICULO 11.- El Gobierno de la República Popular Polaca comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados Partes en el Convenio de Varsovia y a todos los Estados signatarios o adherentes al presente Protocolo, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional, 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 12.- 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 septiembre 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 ADICIONAL NUM. 2 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 13.- El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización de Aviación Civil hasta el 1 de enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo 7, 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 de 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 SEPTIEMBRE 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.