

PROTOCOLO DE LA HAYA, DE 28 DE SEPTIEMBRE DE 1955 (B.O.E., Nº 133, DE 4 DE JUNIO DE 1973). MODIFICA EL CONVENIO DE VARSOVIA

**CAPITULO PRIMERO
Modificaciones al Convenio**

Art. 1º. En el artículo 1º. Del Convenio:

- a. Se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:

"2. A los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio."

- b. Se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición:

"3. El transporte que haya de efectuarse por varios transportistas aéreos sucesivamente, constituirá, a los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos, deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado."

Art. 2º. En el artículo 2º. Del Convenio:

Se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:

"2. El presente Convenio no se aplicará de correo y paquetes postales."

Art. 3º. En el artículo 3º. del Convenio:

- a. Se suprime el párrafo 1 y se sustituye por la siguiente disposición:

"1. En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje, que contenga:

- 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, deberá indicarse una de esas escalas.
- c. Un aviso indicando que si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista, por muerte o lesiones, así como por pérdidas o averías del equipaje."

- d. Se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:

"2. El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin

embargo, si, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de artículo 22."

Art. 4º. En el artículo 4º. Del Convenio:

- a. Se suprimen los párrafos 1, 2 y 3 y se sustituyen por la siguiente disposición:

"1. En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3º., párrafo 1, c), o incorporado al mismo, deberá 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, deberá indicarse una de esas escalas.
- c. Un aviso indicando que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdidas o averías de equipaje."

- b. Se suprime el párrafo 4 y se sustituye por la siguiente disposición:

"2. El talón de equipaje hace fe, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si éste, en el caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del artículo 3º., párrafo 1, c), o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1, c), no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22, párrafo 2."

Art. 5º. En el artículo 6º. Del Convenio:

Se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición:

"3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave."

Art. 6º. Se suprime el artículo 8º. del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:

"La carta de porte aéreo deberá 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, deberá indicarse una de esas escalas.
- c. Un aviso indicando a los expedidores que si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o avería de las mercancías."

Art. 7º. Se suprime el artículo 9º. del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:

"Si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso

prescrito en el párrafo c) del artículo 8º., el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22."

Art. 8º. En el artículo 10 del Convenio:

Se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:

"2. Deberá indemnizar al transportista, o a cualquier persona con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas."

Art. 9º. Se añade el siguiente párrafo al artículo 15 del Convenio:

"3. Nada en el presente Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable."

Art. 10. En el artículo 20 del Convenio se suprime el párrafo 2.

Art. 11. Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por las siguientes disposiciones:

"Artículo 22. 1. En el transporte de personas la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de doscientas cincuenta mil francos. 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 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 doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial del 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 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.

b. En el caso de pérdidas, averías o retrasos 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 carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos 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 y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La 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 en francos mencionados en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidos en moneda nacional en números redondos. Esta conversión a moneda nacional distinta de la moneda oro se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia."

Art. 12. En el artículo 23 del Convenio, la disposición existente aparecerá como párrafo 1, y se añadirá otro párrafo que diga:

"2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas."

Art. 13. En el artículo 25 del Convenio:

Se suprimen los párrafos 1 y 2, quedando reemplazados por lo siguiente:

"Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es 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."

Art. 14. Después del artículo 25 del Convenio se añade el siguiente artículo:

Art. 25 a) 1. Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22.

2. El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en este caso, no excederá de dichos límites.

3. Las disposiciones anteriores del presente artículo no regirán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño."

Art. 15. En el artículo 26 del Convenio:

Se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición.

"2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes, y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse, a más tardar, dentro de los veintiún días, a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario."

Art. 16. Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por lo siguiente:

"Las disposiciones de los artículos 3º a 9º, inclusive, relativos a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea."

Art. 17. Después del artículo 40 del Convenio se añade el siguiente artículo:

"Artículo 40 a) 1. En el artículo 37, párrafo 2, y en el artículo 40, párrafo 1, la expresión Alta Parte Contratante significa Estado. En todos los demás casos, la expresión Alta Parte Contratante significa el Estado cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto.

2. A los fines del Convenio, el término territorio significa no solamente el territorio metropolitano de un Estado, sino también todos los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado."

CAPITULO II

Campo de aplicación del Convenio modificado por el Protocolo, según los artículos de éste que se reproducen

Art. 18. El Convenio, modificado por este Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1º. Del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en ese artículo se encuentran en los territorios de dos Partes del presente Protocolo o del territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

CAPITULO III

Cláusulas finales

Art. 19. Para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, el que se designará con el nombre de "Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955".

Art. 20. Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el artículo 22, párrafo 1, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma por parte de todo Estado que hasta dicha fecha haya ratificado o se haya adherido al Convenio o que haya participado en la Conferencia en que se adoptó el presente Protocolo.

Art. 21. 1. El presente Protocolo se someterá a ratificación de los Estados signatarios.

2. La ratificación del presente Protocolo por todo Estado que no sea parte del Convenio tendrá el efecto de una adhesión al Convenio, modificado por el presente Protocolo.

3. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Popular de Polonia.

Art. 22. 1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos al 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 al nonagésimo día, a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo será registrado en la Organización de las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular de Polonia.

Art. 23. 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 implica la adhesión a dicho Convenio, modificado por el presente Protocolo.

3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, el cual surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Art. 24. 1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular de Polonia de la notificación de dicha denuncia.

3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquier de ellas del Convenio, de acuerdo con el artículo 39 del mismo, no podrá ser interpretada como una denuncia de dicho Convenio, modificado por el presente Protocolo.

Art. 25. 1. El presente Protocolo se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable un Estado Parte en el presente Protocolo, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se haya formulado una declaración conforme al párrafo 2 del presente artículo.

2. Todo Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que la aceptación del presente Protocolo no comprende alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable.

3. Todo Estado podrá posteriormente, por medio de una comunicación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, hacer extensiva la aplicación del presente Protocolo a cualquiera de los territorios con respecto a los cuales haya formulado una declaración de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2 del presente artículo. Esta notificación surtirá efectos al

nonagésimo día a contar de la fecha de recepción de la misma por dicho Gobierno.

4. Todo Estado Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo, conforme a las disposiciones del artículo 24, párrafo 1, separadamente con respecto a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones exteriores tal Estado sea responsable.

Art. 26. El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas, pero todo Estado podrá declarar en cualquier momento, por notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, que el Convenio, en la forma modificada por el presente Protocolo, no se aplicará al transporte de personas, mercancías o 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.

Art. 27. El Gobierno de la República Popular de Polonia notificará inmediatamente a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados Partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Aérea Internacional.

- a. Toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma.
- b. El depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión de dicho Protocolo y la fecha en que se hizo.
- c. La fecha en que el presente Protocolo entre en vigor, de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 22.
- d. Toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción.
- e. Toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el artículo 25, y la fecha de recepción de la misma.
- f. Toda notificación hecha de acuerdo con el artículo 26, y la fecha de recepción de la misma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

Hecho en la Haya el vigésimo octavo día del mes de septiembre del año mil novecientos cincuenta y cinco, en tres textos auténticos, en español, francés e inglés. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés en que fue redactado en Convenio.

El presente Protocolo será depositado ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, donde, de acuerdo con el artículo 20, quedará abierto a la firma, y dicho Gobierno remitirá ejemplares certificados del mismo a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados Partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional.

**RELACIÓN DE ESTADOS FIRMANTES, RATIFICANTES O ADHERIDOS, DEL
PROTOCOLO DE LA HAYA, DE 28 DE SEPTIEMBRE DE 1995
(Este Protocolo entró en vigor el 1 de agosto de 1963)**

ESTADOS	Firma	Ratificación o adhesión	Fecha de vigencia
Afganistán		20-2-69	21-5-69
Alemania, Rep. Dem. De	11-12-57	19-5-59	1-8-63
Alemania, Rep. Fed. De	28-9-55	27-10-60	1-8-63
Alto Volta			
Arabia Saudita		27-1-69	27-4-69
Argelia		2-6-64	31-8-64
Argentina		12-6-69	10-9-69
Australia	12-7-56	23-6-59	1-8-63
Austria		26-3-71	24-6-71
Barbados			
Bélgica	28-9-55	27-8-63	25-11-63
Bielorrusia, Rep. Soc. Soviética de	9-4-60	17-1-61	1-8-63
Birmania			
Brasil	28-9-55	16-6-64	14-9-64
Bulgaria		14-12-63	13-3-64
Bostwana			
Camboya			
Camerún		21-8-61	1-8-63
Canadá	16-8-64	18-4-64	17-7-64
Ceilán			
Checoslovaquia	28-9-55	23-11-57	1-8-63
China, Rep. Popular de			
Chile			
Chipre		23-7-70	21-10-70
Colombia		15-8-66	13-11-66
Congo, Rep. Popul. Del		5-1-62	1-8-63
Corea, Rep. De		13-7-67	11-10-67
Corea, Rep. Dem. Popul			
Costa de Marfil		7-2-62	1-8-63
Costa Rica			

Cuba		30-8-65	23-11-65
Dahomey		9-1-62	1-8-63
Dinamarca	16-3-57	3-5-63	1-8-63
Dominicana, Rep		25-2-72	25-5-72
Ecuador		1-12-69	1-3-70
Egipto, Rep. Arabe	28-9-55	26-4-56	1-8-63
El Salvador	28-9-55	17-9-56	1-8-63
España		6-12-65	6-3-66
Estados Unidos N. América	26-6-56		
Etiopía			
Fidji, Islas			10-10-70
Filipinas	28-9-55	30-11-66	28-2-67
Finlandia			
Francia	28-9-55	19-5-56	1-8-63
Gabón		15-2-59	16-5-69
Gambia			
Ghana			
Grecia	28-9-55	23-6-65	21-9-65
Guatemala		28-7-71	26-10-71
Guinea			
Guayana			
Hungría	28-9-55	4-10-57	1-8-63
India		14-2-73	15-5-73
Indonesia			
Irak		28-6-72	26-9-72
Irlanda	28-9-55	12-10-59	1-8-63
Islandia	3-5-63	3-5-63	1-8-63
Israel	28-9-55	5-8-64	3-11-64
Italia	28-9-55	4-5-63	2-8-63
Jamaica			
Japón	2-5-56	10-8-67	8-11-67
Jordania			
Kenya			

Laos	28-9-55	9-5-56	1-8-63
Lesotho			
Líbano			
Liberia			
Libia		16-5-69	14-8-69
Liechtenstein	28-9-55	3-1-66	3-4-66
Luxemburgo	28-9-55	13-2-57	1-8-63
Madagascar		17-8-62	1-8-63
Malasia			
Malawi		9-6-71	7-9-71
Malí	16-8-62	30-12-63	29-3-64
Malta			
Marruecos	31-5-63		
Mauricio, San			
Mauritania			
México	28-9-55	24-5-57	1-8-63
Mongolia			
Naurú		4-11-70	
Nepal		12-2-66	13-5-66
Níger		20-2-62	1-8-63
Nigeria		1-7-69	29-9-69
Noruega	28-9-55	3-5-63	1-8-63
Nueva Zelanda	19-3-58	16-3-67	14-6-67
Países Bajos, Reino de	28-9-55	21-9-60	1-8-63
Pakistán	8-8-60	16-1-61	1-8-63
Paraguay		28-8-69	26-11-69
Polonia	28-9-55	23-4-56	1-8-63
Portugal	28-9-55	19-9-63	15-12-63
Reino Unido de G. Bretaña E Irlanda del Norte (Territorios Ingleses) a) Antigua, Isla Bahamas, Islas Bermudas, Islas Honduras Británica Hong-Kong	23-3-56	3-3-67	1-6-67

Gibraltar (Territorios de Chipre) Akrotiri y Dekelia Territorio Antártico Británico Islas del Caribe (Monstrrat, San Cristóbal y Nevis y Virgenes) Islas de Barlovento (Granada, Santa Lucía, San Vicente y Dominica) Islas Caimanes, Turks y Caicos Islas Talkland Protectorado Británico: Islas Salomón Islas Gilbert y Ellice Islas Santa Elena y Ascensión Islas Seychelles b)Rodesia del Sur c)Brunei Tonga			
Ruanda			
Rumanía	28-9-55	3-12-58	1-8-63
Samoa Occidental		16-10-72	14-1-73
Senegal		19-6-64	17-9-64
Sierra Leona			
Singapur		6-11-67	4-2-68
Siria		13-4-64	
Somalia			
Sud-Africa, Rep. De		18-9-67	17-12-67
Suecia	28-9-55	3-5-63	1-8-63
Suiza	28-9-55	19-10-62	1-8-63
Swazilandia		20-7-71	18-10-71
Tanzania			
Trinidad y Tobago			
Túnez		15-11-63	13-2-64
Ucrania, Rep. Soc. Soviética	15-1-60	23-6-60	1-8-63
Uganda			
Unión de Rep. Soc. Soviética (URSS)	28-9-55	25-3-57	1-8-63

Venezuela	28-9-55	26-8-60	1-8-63
Viet-Nam, Rep. Democ			
Viet-Nam, Rep. De			
Yemen, Rep. Del			
Yugoslavia	3-12-58	16-4-59	1-8-63
Zaire, Rep. Del			
Zambia		25-3-70	23-6-70

PROTOCOLO ADICIONAL NUM. 2 25-9-1975, RATIFICADO POR INSTRUMENTO 20-12-1984

JEFATURA DEL ESTADO

BOE 20-6-1997, núm. 147, [pág. 19076]

Modifica el Convenio para la unificación de reglas relativas a los internacionales firmado en Varsovia el 12-10-1929 (RCL 1931\910 y NDL 22215), modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28-9-1955 (RCL 1973\1030 y NDL 22243).

Por cuanto el día 30 de septiembre de 1981, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Varsovia el Protocolo Adicional número 2, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (RCL 1931\910 y NDL 22215), modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (RCL 1973\1030 y NDL 22243).

Vistos y examinados los 13 artículos de dicho Protocolo,

Concedida por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución (RCL 1978\2836 y ApNDL 2875),

Vengo en aprobar y ratificar cuanto en él se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza.

Mando expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

PROTOCOLO ADICIONAL NUMERO 2 QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL FIRMADO EN VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO HECHO EN LA HAYA EL 28 DE SEPTIEMBRE DE 1955

Los gobiernos firmantes,

Considerando que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955,

Han convenido lo siguiente:

CAPITULO I

Modificaciones al Convenio

Artículo 1.

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

Artículo 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 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 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 el 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.

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 carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne 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 y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La 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 en la fecha de la sentencia. El valor, 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 Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1, 2.a) y 3 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 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 65 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 II

Campo de aplicación del Convenio modificado

Artículo 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 III

Cláusulas finales

Artículo 4.

Para las Partes de 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 Núm. 2 de Montreal de 1975.

Artículo 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.

Artículo 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 Núm. 2 de Montreal de 1975.
3. Los instrumentos de ratificación del presente Protocolo serán depositados ante el Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo 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.

Artículo 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 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 Núm. 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.

Artículo 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 XXIV, no podrá ser interpretada como una denuncia del Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional Núm. 2 de Montreal de 1975.

Artículo 10.

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reserva, 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.

Artículo 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.

Artículo 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 Núm. 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.

Artículo 13.

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 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 en Montreal.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

Hecho en Montreal el día 25 del mes de septiembre del año 1975, en cuatro textos auténticos en español, francés, inglés y ruso. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

ESTADOS PARTE

Estados Firma Fecha de depósito del instrumento Fecha de entrada en vigor

Argentina (Decl.) 14-3-1990 14-3-1990 R 15-2-1996

Barbados 25-9-1975 - -

Bosnia Herzegovina - 3-3-1995 Su 15-2-1996

Brasil 25-9-1975 27-7-1979 R 15-2-1996

Canadá 17-11-1995 17-11-1995 R 15-2-1996

Chile 23-11-1994 19-5-1987 R 15-2-1996

Chipre 10-11-1992 10-11-1992 R 15-2-1996
 Colombia 20-5-1982 20-5-1982 R 15-2-1996
 Croacia - 14-7-1993 Su 15-2-1996
 Dinamarca 1-12-1976 29-6-1983 R 15-2-1996
 Egipto 25-9-1975 17-11-1978 R 15-2-1996
 España 30-9-1981 8-1-1985 R 15-2-1996
 Etiopía 14-7-1987 14-7-1987 R 15-2-1996
 Finlandia 2-5-1978 17-6-1980 R 15-2-1996
 Francia 30-12-1975 11-2-1982 R 15-2-1996
 Ghana 25-9-1975 - -
 Grecia 10-11-1988 12-11-1988 R 15-2-1996
 Guatemala 25-9-1975 - -
 Honduras - 15-2-1996 Ad 15-5-1996
 Irlanda 27-6-1989 27-6-1989 R 15-2-1996
 Israel 25-9-1975 16-2-1979 R 15-2-1996
 Italia 15-5-1978 2-4-1985 R 15-2-1996
 Kuwait 21-3-1995 8-11-1996 R 6-2-1997
 Macedonia, Ant. Rep. Yug. - 1-9-1994 Su 15-2-1996
 Marruecos 18-10-1984 - -
 México 21-12-1983 18-5-1984 R 15-2-1996
 Noruega 3-9-1979 4-8-1983 R 15-2-1996
 Oman - 15-2-1996 Ad 15-2-1996
 Países Bajos (Ext.) 19-5-1982 7-1-1983 R 15-2-1996
 Portugal 25-9-1975 7-4-1982 R 15-2-1996
 Qatar 28-8-1987 - -
 Reino Unido GB e IN (Ext.) 25-9-1975 5-7-1984 R 15-2-1996
 Senegal 18-8-1976 - -
 Suecia 12-12-1977 28-6-1978 R 15-2-1996
 Suiza 9-12-1987 9-12-1987 R 15-2-1996
 Togo 21-8-1985 5-5-1987 R 15-2-1996
 Túnez 9-11-1984 28-5-1985 R 15-2-1996
 Uzbekistán - 27-2-1997 Ad 28-5-1997
 Venezuela 25-9-1975 14-7-1978 R 15-2-1996
 Yugoslavia, Rep. Fed. (Decl.) 25-9-1975 11-3-1977 R 15-2-1996
 Zaire 25-9-1975 - -
 R: Ratificación. Su: Sucesión. Ad: Adhesión.

Por nota de 8 de noviembre de 1993 la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) declara que se considera obligada por, entre otros, este Protocolo, del que era parte contratante la ex República Socialista Federativa de Yugoslavia.
 EXTENSIONES

Países Bajos: Ratifica para el Reino de Europa y las Antillas Holandesas.
 Reino Unido GB e IN: Ratifica también para:
 Bailía de Jersey.
 Bailía de Guernsey.
 Isla de Man.
 Anguila.
 Islas Vírgenes Británicas.
 Bermudas.
 Territorio Antártico Británico.
 Territorio del Océano Índico Británico.
 Islas Caimán.
 Islas Malvinas y dependencias.
 Gibraltar.
 Hong-Kong.
 Montserrat.

Isla de Pitcaim.
Henderson Ducie y Oeno.
Santa Elena y dependencias.
Turcas y Caicos.
Akrotiri y Dhekelia.
DECLARACIONES

Argentina

«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 (Canadá) en 1975, la República Argentina rechaza dicha ratificación en la medida en que se hace en nombre de las islas Malvinas y territorios dependientes y reafirma sus derechos de 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 2065 (XX), 3160 (XXVIII), 31/49, 38/12 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 República 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 República 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 comprendido entre los Meridianos 25° y 74° de Longitud Oeste y el Paralelo de 60° de Latitud Sur y el Polo Sur sobre el cual la República Argentina tiene soberanía, siendo parte integrante de su territorio.»

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

«... Haciendo referencia a la Declaración formulada por la República Argentina en el momento de depositar los instrumentos de ratificación relativos a los Protocolos números 1, 2 y 3, así como al Protocolo de Montreal número 4, firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975, la postura del Reino Unido es sobradamente conocida y no ha variado. El Reino Unido no duda de su soberanía sobre las islas Malvinas (Falkland), Georgia del Sur y las islas Sandwich del Sur ni de su derecho incontestable a aplicar a ellas los tratados. En cuanto a la parte de la Declaración relativa al Territorio Antártico Británico, la Embajada recuerda el contenido del Tratado Antártico y en particular las disposiciones del artículo IV de dicho Tratado»

El presente Protocolo Adicional entró en vigor de forma general y para España el 15 de febrero de 1996, de conformidad con lo establecido en el capítulo III, artículo 7 del mismo.
