LEY 21 DE 1980

LEY 21 DE 1980

(septiembre 4)

por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo Comercial entre la República de Colombia y el Reino de España”, firmado en Madrid el 27 de junio de 1979.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

ARTICULO 1º.-Apruébase el Acuerdo Comercial entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino de España, firmado en Madrid el 27 de junio de 1979, que dice:

“ACUERDO COMERCIAL ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA.

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino de España, conscientes del alto nivel alcanzado por los intercambios entre los dos países y de la experiencia obtenida como consecuencia de los anteriores Acuerdos Comerciales y deseando incrementar aún más las corrientes comerciales y financieras recíprocas, dentro de las necesidades que imponen las etapas de desarrollo por las que

atraviesan los dos países, han convenio lo siguiente:

ARTICULO PRIMERO

A los fines del presente Acuerdo se entenderá por Colombia todo el territorio continental, Archipiélagos, Islas, Islotes, Morros, Bancos, espacio aéreo; mar territorial y plataforma continental, y por España, el territorio español peninsular, Islas Baleares y Canarias y las Plazas Españolas del Norte de África.

ARTICULO SEGUNDO

Los productos naturales o manufacturados originarios del territorio de una de las partes contratantes que se importen al territorio de la otra, no estarán sometidos a formalidades administrativas ni a impuestos internos, cualquiera sea su naturaleza, distintos o más onerosos que los que se aplican a productos similares originarios de terceros países. Se exceptúan los favores, ventajas, privilegios o inmunidades derivados de la pertenencia de uno de los dos países a una Zona de Libre Comercio, una Unión Aduanera o una Zona Regional o Subregional de Integración Económica, así como los que se determinen en Acuerdos Comerciales con países fronterizos en los que participen o lleguen a participar España o Colombia. Se exceptúan, igualmente, las ventajas que cada una de las dos partes contratantes pudieran conceder a otros países en vía de desarrollo dentro del marco de sus compromisos en los organismos internacionales. Con las mismas excepciones, los capitales procedentes de una de las partes contratantes

gozarán en el territorio de la otra, de un trato no menos favorable que aquél que se concede a los capitales provenientes de cualquier otro país.

Ambos Gobiernos adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con su propia legislación y con lo que se disponga en los Convenios Internacionales suscritos por ellos, para proteger en sus respectivos territorios de toda forma de competencia desleal en las transacciones comerciales, a los productos naturales o manufacturados originarios de la otra Parte contratante, impidiendo la importación y restringiendo, en su caso, la fabricación, circulación y venta de productos que lleven marcas, nombres, inscripciones o cualquiera otras señales similares constitutivas de una falsa indicación sobre el origen, la procedencia, la especie, la naturaleza o la calidad del producto.

ARTICULO CUARTO

Los productos importados procedentes de cualquiera de los dos países, no podrán ser reexportados, excepto si previamente hay acuerdo sobre ello entre las autoridades de ambos Gobiernos.

ARTICULO QUINTO

Las autoridades españolas se comprometen a adoptar las medidas necesarias para que las importaciones de productos

colombianos en España alcancen las cifras máximas compatibles con su capacidad de consumo y con los compromisos adquiridos en el orden internacional sobre estos productos. De igual manera, las autoridades colombianas se comprometen a adoptar las medidas necesarias para que las importaciones de productos españoles en su país alcancen las cifras máximas compatibles con los planes de desarrollo nacionales y con los compromisos internacionales adquiridos sobre estos productos.

ARTICULO SEXTO

Los buques de cada una de las Partes contratantes gozarán en la jurisdicción de la otra del trato más favorable que consientan sus respectivas legislaciones, en cuanto al régimen de Puertos y a las operaciones que en ellos se verifiquen.

ARTICULO SEPTIMO

El Gobierno español y el Gobierno de la República de Colombia, a través de los servicios de sus respectivas Embajadas en Bogotá y Madrid, vigilarán el desarrollo de este Acuerdo, intercambiarán información sobre su ejecución y, eventualmente, se señalarán las dificultades que pudieran presentarse, sugiriendo los medios adecuados para su superación. Se crea una Comisión Mixta compuesta por tres o más miembros, en representación de cada una de las dos Administraciones, para los efectos señalados en el párrafo anterior y con el fin de revisar las posibilidades que se ofrezcan en relación con las alteraciones que puedan

experimentar las respectivas economías de los dos países así como las condiciones de su comercio exterior. Dicha Comisión se reunirá por lo menos una vez al año alternativamente en las capitales de las Partes Contratantes y por primera vez en el mes de mayo del próximo año en Bogotá, salvo que alguna de ellas considere que hay motivo para anticipar la reunión y así se solicite a la otra, con un mes de antelación por lo menos.

ARTICULO OCTAVO

Todos los pagos correspondientes a operaciones de cualquier naturaleza que se efectúen entre la República de Colombia y el Reino de España, se efectuarán en moneda de libre convertibilidad y de conformidad con las leyes, reglas y disposiciones que rigen, o rijan en lo futuro, en cada uno de los países, respecto del control de cambios.

ARTICULO NOVENO

El presente Acuerdo deroga todos los firmados con anterioridad entre ambos países sobre la misma materia.

ARTICULO DECIMO

Este Acuerdo se aprobará de conformidad con las normas institucionales y legales de cada país y entrará en vigor cuando ambas partes se comuniquen haber cumplido sus respectivos requisitos internos. El Acuerdo permanecerá en

vigencia por el término de tres años y se entenderá automáticamente prorrogado por períodos sucesivos de un año, a menos que cualquiera de las Partes Contratantes notifiquen a la otra su intención de darlo por terminado, con una antelación de tres meses. En fe de lo cual los Plenipotenciarios de ambas Partes Contratantes debidamente acreditados suscriben el presente Acuerdo en dos ejemplares de igual tenor y a un solo efecto, redactados en idioma castellano, en Madrid, a los veintisiete de junio de mil novecientos setenta y nueve.

Por el Gobierno de la República de Colombia, Doctor Diego Uribe Vargas, Ministro de Relaciones Exteriores. Doctor Gilberto Echeverri Mejía, Ministro de Desarrollo Económico.

Por el Gobierno del Reino de España, Doctor Marcelino Oreja, Ministro de Relaciones Exteriores. Doctor Juan Antonio García, Ministro de Comercio y Turismo".

Rama Ejecutiva del Poder Público.-Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., 3 de agosto de 1979.

Aprobado. sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos Constitucionales.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores, Diego Uribe Vargas.

Es fiel copia del texto original del “Acuerdo Comercial entre la República de Colombia y el Reino de España” firmado en Madrid el 27 de junio de 1979, que reposa en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Jefe de la División de Asuntos Jurídicos, Humberto Ruiz Varela. Bogotá, D. E., agosto 1979.

ARTICULO 2º.-Esta Ley entrará en vigor una vez cumplidos los requisitos establecidos en la Ley 7a. del 30 de noviembre de 1944, en relación con el Convenio que para esta misma Ley se aprueba.

El Presidente del honorable Senado,

JOSE IGNACIO DIAZ GRANADOS ALZAMORA

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

HERNANDO TURBAY TURBAY

El Secretario General del honorable Senado,

Amaury Guerrero.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jairo Morera Lizcano.

República de Colombia-Gobierno Nacional.

Bogotá, D. E., 4 de septiembre de 1980.

Publíquese y ejecútese.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Diego Uribe Vargas.

El Ministro de Desarrollo Económico,

Andrés Restrepo Londoño.

LEY 20 DE 1980

(agosto 25)

por medio de la cual se aprueba el “Convenio Básico de Cooperación Científica y Técnica entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos”, firmado en México el 8 de junio de 1979.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTICULO 1º.-Apruébase el “Convenio Básico de Cooperación Científica y Técnica entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos”, firmado en México el 8 de junio de 1979, que dice:

“CONVENIO BASICO DE COOPERACION CIENTIFICA Y TECNICA ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, animados por el elevado propósito de fortalecer los tradicionales lazos de amistad existentes entre las dos naciones y motivados por el deseo mutuo de promover y desarrollar la cooperación científica y técnica, contribuyendo así al desarrollo económico y social de sus

respectivos países;

Han convenido lo siguiente:

ARTICULO I

Ambas partes se comprometen a fomentar la cooperación científica y técnica entre los dos Estados y, con fundamento en el presente Convenio, establecerán programas bienales integrados por proyectos específicos de interés común en las áreas que acuerden las Partes.

ARTICULO II

Para los fines mencionados en el artículo anterior, la cooperación que desarrollarán los dos países podrá efectuarse en cualquiera de las siguientes formas:

a) Facilitando los servicios de expertos, tales como instructores, investigadores, técnicos o especialistas con el propósito de:

(i) Participar en investigaciones;

(ii) Colaborar en el adiestramiento de personal científico y técnico;

(iii) Prestar colaboración científica y técnica en problemas específicos, y

(iv) Contribuir al estudio de proyectos seleccionados conjuntamente por las Partes;

b) Participando en estudios, programas de formación profesional, proyectos experimentales, grupos de trabajo y otras actividades conexas;

c) Proporcionando equipo necesario para el adiestramiento o la investigación;

d) Permitiendo la participación de personas en estudios de postgrado, especialización, adiestramiento y viajes de estudio orientados a la adquisición de conocimientos y experiencias en los Institutos de Educación Superior, de Investigación y otras organizaciones, y

e) Cualquiera otra forma de cooperación técnica o científica que pueda ser acordada entre los dos Gobiernos.

ARTICULO III

ARTICULO IV

La Comisión Mixta examinará los asuntos relacionados con la ejecución del presente Convenio; formulará el programa bienal de actividades que deban emprenderse; revisará periódicamente el programa en su conjunto y hará recomendaciones a las dos Partes.

Así mismo, las Partes podrán sugerir la celebración de reuniones especiales para el estudio de proyectos o temas específicos.

ARTICULO V

La ejecución del presente Convenio quedará a cargo de los organismos nacionales que para tal fin designe cada Gobierno, de conformidad con la legislación interna de cada una de las Partes, a través de un Canje de Notas por la vía diplomática.

ARTICULO VI

Las Partes podrán solicitar de mutuo acuerdo el financiamiento y la colaboración de organismos internacionales o regionales, así como de terceros países, en la ejecución de programas y proyectos resultantes de las formas de cooperación a que se refiere el artículo segundo del presente Convenio.

ARTICULO VII

Cada Parte otorgará todas las facilidades necesarias para la entrada, permanencia y salida del personal que, en forma oficial, intervenga en los proyectos de cooperación. Este personal se someterá a las disposiciones nacionales vigentes en el país receptor y no podrá dedicarse a ninguna actividad ajena a sus funciones sin la previa autorización de las dos Partes.

Así mismo, ambas Partes otorgarán todas las facilidades administrativas y fiscales necesarias para la entrada y salida del equipo y materiales que se utilizarán en la realización de los proyectos, conforme a sus legislaciones nacionales.

ARTICULO VIII

Los programas de investigación se ajustarán a lo dispuesto por las leyes y reglamentos del Estado en que se realicen.

ARTICULO IX

El intercambio de información científica y técnica entre las Partes se realizará a través de los organismos designados por las mismas.

La Parte que suministre información podrá señalar a la otra, cuando lo juzgue conveniente, restricciones para su difusión. Cuando la difusión sea posible, las Partes acordarán las condiciones y el alcance de la misma.

ARTICULO X

La Parte que reciba a los expertos designará al personal auxiliar necesario para la eficiente ejecución del programa. Los expertos proporcionarán al personal auxiliar en el país que los recibe la información técnica necesaria que se refiere a los métodos y prácticas que deben ser utilizados en la ejecución de los programas respectivos, así como los principios en que se fundamentan.

Los términos de financiamiento y las modalidades de la cooperación científica y técnica a que se refiere el presente Convenio se concertarán en cada caso durante la elaboración del programa respectivo.

ARTICULO XII

Las disposiciones del presente Convenio regirán cualquier arreglo complementario que se celebre en materia de cooperación científica y técnica.

ARTICULO XIII

El Presente Convenio entrará en vigor en la fecha en que se celebre el Canje de Instrumentos de Ratificación, una vez cumplidas las disposiciones previstas por la legislación de cada Parte.

ARTICULO XIV

El presente Convenio tendrá una vigencia de cinco años y se entenderá tácitamente prorrogado por períodos anuales. En cualquier momento, una de las Partes podrá denunciar el presente Convenio, mediante notificación formulada a la otra, por vía diplomática, con seis meses de antelación. La denuncia de este Convenio no afectará los proyectos en ejecución acordados durante su vigencia, a menos que se convenga lo contrario entre las Partes.

Hecho en la ciudad de México, Distrito Federal a los ocho días del mes de junio del año mil novecientos setenta y nueve, en dos textos en español, siendo ambos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República de Colombia,

(Fdo.) Diego Uribe Vargas.

Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos,

(Fdo.) Lic. Jorge Castañeda.

Rama Ejecutiva del Poder Público.

Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., 3 de agosto de 1979.

Aprobado.-Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

(Fdo.) JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Diego Uribe Vargas".

Es fiel copia del texto original del "Convenio Básico de Cooperación Científica y Técnica entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos", firmado en México el 8 de junio de 1979, que reposa en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

(Fdo.) Humberto Ruiz Varela. Jefe de la División de Asuntos Jurídicos.

Bogotá, D. E., agosto de 1979.

ARTICULO 2º.-Esta Ley entrará en vigencia una vez cumplidos los requisitos establecidos en la Ley 7a. del 30 de noviembre de 1944, en relación con el Convenio que por esta misma Ley se aprueba.

Dada en Bogotá, D. E., a los cinco días del mes de agosto de mil novecientos ochenta (1980).

El Presidente del honorable Senado,

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

HERNANDO TURBAY TURBAY

El Secretario General del honorable Senado,

Amaury Guerrero.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jairo Morera Lizcano.

República de Colombia-Gobierno Nacional.

Bogotá, D. E., 25 de agosto de 1980.

Publíquese y ejecútese.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Diego Uribe Vargas.

LEY 2 DE 1980

LEY 2 DE 1980

(enero 8)

por la cual se confiere una autorización de las Asambleas Departamentales.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. Autorízase a las Asambleas Departamentales para que, a iniciativa del Gobernador puedan disponer la ejecución y conservación de obras públicas en el ramo de vías de comunicación en sus correspondientes departamentos, mediante el sistema de concesión de obras públicas.

Artículo 2°. A fin de que la remuneración del concesionario sea efectiva, quedan autorizadas las Asambleas Departamentales para establecer las tarifas que hayan de pagar los usuarios del servicio a que la obra concedida se destina, en la cuantía que las mismas Asambleas determinen teniendo en cuenta el costo de la obra y el plazo de explotación exclusiva del concesionario, y para confiar a éste su recaudo. Las tarifas que se autoricen por las Asambleas quedan sujetas a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Artículo 3°. La adjudicación de los contratos a que se refiere esta Ley se hará mediante licitación pública y en ellas se deberá pactar la cláusula de caducidad. Las Contralorías Departamentales vigilarán el recaudo de las tarifas.

Artículo 4°. A falta de normas departamentales sobre estos contratos, se aplicarán en forma supletoria las del Decreto ley 150 de 1976 y las que en la materia se expidan para la Nación.

Artículo 5°. Esta Ley rige desde su promulgación

Dada en Bogotá, D. E., …

El Presidente del honorable Senado,

HECTOR ECHEVERRI CORREA

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

ADALBERTO OVALLE MUÑOZ

El Secretario General del honorable Senado,

Amaury Guerrero.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jairo Morera Lizcano.

República de Colombia-Gobierno Nacional.

Bogotá, 8 de enero de 1980. Publíquese y ejecútese.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Gobierno,

Germán Zea Hernández.

El Ministro de Obras Públicas y Transporte,

Enrique Vargas Ramírez.

El Jefe de Tramitación de Leyes,

Alvaro Alean Gómez.

LEY 19 DE 1980

LEY 19 DE 1980

(marzo 5)

por medio de la cual se aprueba el “Protocolo Adicional número 1 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929”, el “Protocolo Adicional número 2 que modifica 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”, el “Protocolo Adicional número 3 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en

la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, y el Protocolo de Montreal número 4 que modifica 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", firmados todos en Montreal el 25 de septiembre de 1975.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTICULO 1º.-Apruébase el "Protocolo Adicional número 1 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional", firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975, cuyo texto es:

PROTOCOLO ADICIONAL NÚMERO 1 QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

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.

HAN CONVENIDO lo siguiente:

CAPITULO I

Modificaciones al Convenio.

ARTICULO I

El Convenio que las disposiciones del presente capítulo modifican es el Convenio de Varsovia de 1929.

ARTICULO II

“ARTICULO 22

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de 8.300 Derechos Especiales de Giro.

En el caso de que, con arreglo a la Ley del Tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede 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 limite de responsabilidad más elevado.

2. 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 este es superior al valor real en el momento de la entrega.

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. 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 Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valorización 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 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 125.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del artículo 22, 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 2 del artículo 22, 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. Dicha suma podrá convertirse en la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado".

CAPITULO II

Campo de aplicación del convenio modificado.

ARTICULO III

El Convenio de Varsovia, modificado 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 ese 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.

ARTICULO IV

Para las Partes en este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo Adicional número 1 de Montreal de 1975.

ARTICULO V

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el artículo VII, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados.

ARTICULO VI

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

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

3. Los Instrumentos de ratificación del presente Protocolo serán depositados ante el Gobierno de la República Popular Polaca.

ARTICULO VII

1. Tan pronto como treinta Estados Signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, este 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 VIII

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 implicará la adhesión al 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 Polaca, que surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha del depósito.

ARTICULO IX

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 acuerdo con el artículo 39 del mismo no podrá ser interpretada como una denuncia de dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas.

ARTICULO XI

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 pertinentes.

ARTICULO XII

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 por el Protocolo Adicional número 1 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 XIII

El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional hasta el 1º de enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo VII 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 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, hará fe el texto en idioma francés en que fue redactado el Convenio de Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Rama Ejecutiva del Poder Público.-Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., 13 de julio de 1977.

Aprobado. Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

(Fdo.) ALFONSO LOPEZ MICHELSEN

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Indalecio Liévano Aguirre.

Es fiel copia del texto oficial del Protocolo Adicional número 1 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 que reposa en los

archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Humberto Ruiz Varela, Jefe de la División de Asuntos Jurídicos.

Hay sello.

Bogotá, D. E., 1°. de agosto de 1979.

ARTICULO 2º.-Apruébase el Protocolo Adicional número 2 que modifica 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, cuyo texto es:

PROTOCOLO ADICIONAL NÚMERO 2 QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

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 los Protocolo hecho en La Haya el 28 de

septiembre de 1955,

Han convenido lo siguiente:

CAPITULO I

Modificaciones al Convenio.

ARTICULO I

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

ARTICULO II

Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

“Artículo 22. 1.

a) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 100.000 Derechos Especiales de Giro por el conjunto de las reclamaciones cualquiera que sea su título referente al daño sufrido como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero. 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 exceder de 100.000 Derechos Especiales de Giro.

b) En caso de retraso en el transportista de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a 4.150 Derechos Especiales de Giro.

2.a) 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 el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En esta 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, avería 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 perdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellas contenido, afecte el 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 conserva el pasajero la responsabilidad del transportista se limitará

a 332 Derechos Especiales de Giro por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente articulo 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 de 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 misma 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, 2a 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 setenta 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 II

Campo de aplicación del Convenio modificado.

ARTICULO III

El Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el presente Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1º 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.

ARTICULO IV

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 número 2 de Montreal de 1975.

ARTICULO V

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el artículo VII del presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados.

ARTICULO VI

1. El presente Protocolo se someterá a 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 número 2 de Montreal de 1975.

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

ARTICULO VII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, este entrará en vigor entre ellos 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 VIII

1. Después de una 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 número 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 IX

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 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 número 2 de Montreal de 1975.

ARTICULO X

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 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 XI

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 la 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 XII

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 número 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 XIII

El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional hasta el 1º de enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo VII, 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 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, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

Rama Ejecutiva del Poder Público-Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., julio 13 de 1977.

Aprobado. Sométanse a consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

ALFONSO LOPEZ MICHELSEN

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Indalecio Liévano Aguirre.

Es fiel copia del texto Oficial del Protocolo Adicional número 2 que modifica 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, que reposa en los Archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Humberto Ruiz Varela, Jefe de la División de Asuntos Jurídicos,

Hay sello.

Bogotá. D. E., agosto de 1979.

ARTICULO 3º.-Apruébase el Protocolo Adicional número 3 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, cuyo texto es:

PROTOCOLO ADICIONAL NÚMERO 3 QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

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 los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971,

Han convenido lo siguiente:

CAPITULO I

Modificaciones al Convenio.

ARTICULO I

El Convenio que las disposiciones del presente Capítulo modifican es el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971.

ARTICULO II

Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 22

1. a) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 100.000 Derechos Especiales de Giro por el conjunto de las reclamaciones, cualesquiera que sea su título, referente al daño sufrido como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero. 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 exceder de 100.000 Derechos Especiales de Giro.

b) En caso de retraso en el transportista de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a 4.150 Derechos Especiales de Giro.

c) En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limitará a 1.000 Derechos Especiales de Giro por pasajero.

2. a) 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 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, avería o retraso de una parte de las mercancías o de cualquier objeto en ellas 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 de las mercancías o de un objeto en ellas contenido afecte el valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. a) Los Tribunales de las Altas Partes Contratantes, que conforme a su legalización, carecen de la facultad de imponer costos procesales, incluidos honorarios de letrado, podrán conceder discrecionalmente al demandante, en los litigios en que se aplique el presente Convenio, todo o parte de las costas procesales, incluyendo los honorarios de letrado que el tribunal considere razonables.

c) Las costas procesales, incluidos los honorarios de letrado, no se tendrán en cuenta al aplicar los límites prescritos en el presente artículo.

4. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo y en el artículo 42 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 Contratante que sea Miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de conformidad con el método de valorización 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.

Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1 y 2 a) 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 1.500.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 a) del artículo 22; 62.500 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 b) del artículo 22; 15.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 c) del artículo 22; y 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 2 a) del artículo 22. El Estado que aplique las disposiciones de este párrafo podrá también declarar que la suma mencionada en los párrafos 2 y 3 del artículo 42 será la suma de 187.500 unidades monetarias. 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”.

ARTICULO III

En el artículo 42 del Convenio se suprimen los párrafos 2 y 3 y se sustituyen por los siguientes:

“2. En cada una de las conferencias mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo, el límite de responsabilidad previsto en el artículo 22, párrafo 1 a) en vigor en la fecha de tales conferencias no se aumentará en más de 12.500 Derechos Especiales de Giro.

3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, y a no ser que, antes del 31 de diciembre del quinto y décimo año, a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo, las Conferencias mencionadas anteriormente decidan lo contrario por una mayoría de los dos tercios de las Partes presentes y votantes, el límite de responsabilidad del artículo 22, párrafo 1 a) en vigor en las fechas respectivas de tales conferencias se aumentará en 12.500 Derechos Especiales de Giro”.

CAPITULO II

Campo de aplicación del Convenio modificado.

ARTICULO IV

El Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971, así como 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 en el 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.

ARTICULO V

Para las Partes en este Protocolo, el Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971 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, en la ciudad de Guatemala en 1971 y por el Protocolo Adicional número 3 de Montreal de 1975.

ARTICULO VI

Hasta la fecha en que entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el artículo VIII, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados.

ARTICULO VII

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, por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, y en la ciudad de Guatemala en 1971, implicará la adhesión al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, en la ciudad de Guatemala en 1971 y por el Protocolo Adicional número 3 de Montreal de 1975.

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

ARTICULO VIII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, este 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 esta 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 IX

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, por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971, implicará la adhesión al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, en la ciudad de Guatemala en 1971 y por el Protocolo Adicional número 3 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 X

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, del Protocolo de La Haya, de acuerdo con su artículo XXIV, o del Protocolo de la ciudad de Guatemala, de acuerdo con su artículo XXII, no podrá interpretarse como una denuncia del Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955, en la ciudad de Guatemala en 1971 y por el Protocolo Adicional número 3 de Montreal en 1975.

ARTICULO XI

1. Solamente podrán formularse al presente Protocolo las reservas siguientes:

a) Todo Estado cuyos Tribunales carezcan, de acuerdo con su legislación, de la facultad de imponer costas procesales, incluso los honorarios de letrado, podrá en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular Polaca, declarar que el artículo 22, párrafo 3 a) no se aplicará en sus Tribunales;

b) 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, en la ciudad de Guatemala en 1971 y por el Protocolo Adicional número 3 de Montreal de 1975 no se aplicará al transporte de personas, equipaje 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;

c) Todo Estado puede declarar en el momento de la ratificación del Protocolo número 4 de Montreal de 1975 o de la adhesión al mismo o posteriormente, que no se considerará obligado por las disposiciones del Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, en la ciudad de Guatemala en 1971 y por el Protocolo Adicional número 3 de Montreal de 1975, en cuanto dichas disposiciones se refieren al transporte de mercancías, correo y paquetes postales. Dicha declaración surtirá efecto noventa días después de la recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de la notificación 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 XII

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 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 XIII

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 contenido en el Convenio de Guadalajara se aplicará también al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, en la ciudad de Guatemala en 1971 y por el Protocolo Adicional número 3 de Montreal de 1975, en los casos en que el transporte efectuado según el contrato mencionado en el párrafo b) del artículo I del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo.

ARTICULO XIV

El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional hasta el 1o. de enero de 1976 y, posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo VIII, 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 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, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Rama Ejecutiva del Poder Público.-Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., 13 de julio de 1977.

Aprobado. Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

(Fdo.) ALFONSO LOPEZ MICHELSEN

El Ministro de Relaciones Exteriores, (Fdo.) Indalecio Liévano Aguirre.

Es fiel copia del texto oficial del Protocolo Adicional número 3 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 modificado por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, que reposa en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Hay sello.

Humberto Ruiz Varela, Jefe de la División de Asuntos Jurídicos,

Bogotá, D. E., agosto de 1979.

ARTICULO 4º.-Apruébase el Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 cuyo texto es:

PROTOCOLO DE MONTREAL NÚMERO 4 QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

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.

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

ARTICULO II

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 la relaciones entre los transportistas y a 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 III

En el Capítulo II del Convenio se suprime la Sección III (artículo 5 a 16) y se sustituye por la siguiente: “

Sección III.

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 dejare 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 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, mencionado 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.

2. 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 expedidor, previa aceptación de la mercancía.

3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

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 derecho 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

Las Cartas 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 estas escalas; y

c) La indicación del peso de 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 la mercancía inscrita 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 inscritas 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 este sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas 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 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 el número de bultos hacen fe salvo prueba en contrario; las relativas a la

cantidad, volumen y estado de las mercancías no constituyen pruebas 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 apelante de la mercancía.

ARTICULO 12

1. El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de las mercancías y 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 rembolsar los gastos que de ello resulten.

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 este, será responsable, salvo recurso contra el expendedor, 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 del destinatario, conforme al artículo 13. Sin embargo, si el destinatario rehusare la mercancía o 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 podrán 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 terceras 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 o 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 la mercancía 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.

ARTICULO IV

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 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.

ARTICULO V

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 VI

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 pida una indemnización o de 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 VII

En el artículo 22 del Convenio:

a) Se suprimen en el parágrafo 2a) las palabras “y de mercancías”.

b) Después del párrafo 2a) 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 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".

c) El párrafo 2b) se designará como párrafo 2c).

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 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. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 2b) 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 VIII

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 IX

Se suprime el artículo 25 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 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 el ejercicio de sus funciones".

En el artículo 25 A 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 XI

Después del artículo 30 del Convenio, se añade el siguiente:

“ARTICULO 30 A

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna persona”.

ARTICULO XII

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 XIII

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 los documentos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea”.

CAPITULO II

Campo de aplicación del Convenio modificado.

ARTICULO XIV

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.

ARTICULO XV

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 número 4 de Montreal de 1975.

ARTICULO XVI

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el artículo XVIII, el presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados.

ARTICULO XVII

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

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

ARTICULO XVIII

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 XIX

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todos los Estados signatarios.

2. La adhesión 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 número 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 la fecha del depósito.

ARTICULO XX

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 XXIV, no podrá ser interpretada como una denuncia del Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 por el Protocolo número 4 de Montreal de 1975.

ARTICULO XXI

1. Solamente podrán formularse al presente 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 número 4 de Montreal de 1975 no se aplicará al transporte de personas, equipaje y mercancías efectuado por cuenta de sus a 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 número 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 1975 y por el Protocolo número 4 de Montreal de 1975, en cuanto dichas disposiciones se refieren al transporte de pasajeros y equipajes. Dicha declaración surtirá efecto noventa días desblica 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 XXII

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, 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 XXIII

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 número 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 XXIV

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 número 3 de Montreal de 1975, se aplicarán entre ellos las siguientes reglas:

a) Las disposiciones que dimanan 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 número 3 de Montreal de 1975;

b) Las disposiciones que dimanan del régimen establecido por el Protocolo de la ciudad de Guatemala de 1971 o del Protocolo adicional número 3 de Montreal de 1975 relativas los pasajeros y al equipaje, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el presente Protocolo.

ARTICULO XXV

El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la organización de Aviación Civil Internacional hasta el 1º de enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo XVIII, 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 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, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Rama Ejecutiva del Poder Público-Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., 13 de julio de 1977.

Aprobado. Sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

(Fdo.) ALFONSO LOPEZ MICHELSEN

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Indalecio Liévano Aguirre.

Es fiel copia del texto oficial del Protocolo de Montreal número 4 que modifica 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, que reposa en los Archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Humberto Ruiz Varela, Jefe de la División de Asuntos Jurídicos

Bogotá, D. E., agosto de 1979.

ARTICULO 5º.-Esta ley entrará en vigor una vez cumplidos los requisitos establecidos en la Ley 7a. del 30 de noviembre de 1944 en relación con los Protocolos que por esta misma ley se aprueban.

Dada en Bogotá, D. E., a … de … de mil novecientos setenta y

nueve (1979).

El Presidente del honorable Senado de la República,

HECTOR ECHEVERRI CORREA

El Vicepresidente de la honorable Cámara de Representantes,

ALVARO LEYVA DURAN

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Amaury Guerrero.

Jairo Morera Lizcano.

República de Colombia-Gobierno Nacional.

Bogotá, D. E., 5 de marzo de 1980.

Publíquese y ejecútese.

JULIO CESAR TURBAY AYALA

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Diego Uribe Vargas.

El Ministro de Defensa Nacional,

General Luis Carlos Camacho Leyva

El Jefe del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil,

encargado,

Coronel Guillermo Ferrero Saboya.