

DIARIO OFICIAL. AÑO CXVI. N. 35479. 17, MARZO, 1980 PÁG.825.

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:

Artículo primero. 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 NUMERO 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

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

"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 límite 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 pr 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.

ARTICULO X

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 fué 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., 1º. de agosto de 1979.

Artículo segundo. 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 NUMERO 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 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 pérdida, 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 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 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 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 noagésimo día a contar del depósito de su instrumento de ratificación.
2. Tan pronto como entre en vigor, el presente protocolo será registrado en 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 noagésimo 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.

Artículo tercero. 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:

PROCOLO ADICIONAL NUMERO 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. 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.
- b) Las costas procesales incluidos los honorarios de letrado, conforme al párrafo precedente, solamente se concederán si hecha por demandante una petición por escrito al transportista de la cantidad que reclama, con los detalles del cálculo de la misma, el transportista, en el plazo de seis meses a partir de haber recibido la mencionada petición, no hace una oferta por escrito de arreglo por una cantidad igual, por lo menos, a la indemnización concedida, dentro del límite aplicable. Dicho plazo se prorrogará hasta el momento de interponer la acción, si esto ocurre transcurridos citados seis meses.
- 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. 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.

Artículo cuarto. 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 NUMERO 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 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.

ARTICULO I

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.
4. Si, a petición del expedidor, el transportista extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa en nombre del expedidor.

ARTICULO 7

Cuando hubiere diversos bultos:

- a) El transportista de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la extensión de cartas de porte aéreo diferentes;
- b) El expedidor tendrá 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.

2. En caso de que la ejecución de las órdenes del expedidor sea imposible, el transportista deberá avisarle inmediatamente.

3. Si el transportista se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías que haya sido entregado a 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 terceros cuyos derechos provengan ya del transportista, ya del destinatario.
2. Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá consignarse en la carta de porte aéreo 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.
2. El transportista no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes".

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.
5. El período del transporte aéreo no comprenderá ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o trasbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo".

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 párrafo 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 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 en el ejercicio de sus funciones".

ARTICULO X

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.
2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por 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 número 4 de Montreal de 1975.
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 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 d 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 dimanen del régimen establecido por el presente Protocolo, relativas a las mercancías y a los envíos postales, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el Protocolo de la ciudad de Guatemala de 1971 o por el Protocolo adicional número 3 de Montreal de 1975;
- b) Las disposiciones que dimanen del régimen establecido por el Protocolo de la ciudad de Guatemala de 1971 o del Protocolo adicional 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.

Artículo quinto. 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.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,
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.

DIARIO OFICIAL. AÑO CXXXV. N. 43776. 10, NOVIEMBRE, 1999. PAG. 62

DECRETO NUMERO 2059 DE 1999

(octubre 15)

por el cual se promulgan unos tratados internacionales.

El Presidente de la República de Colombia, en uso de las facultades que le otorga el artículo 189 ordinal 2 de la Constitución Política de Colombia y en cumplimiento de la Ley 7a de 1944, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley 7a del 30 de noviembre de 1944, en su artículo primero dispone que los Tratados, Convenios, Convenciones, Acuerdos, Arreglos u otros actos internacionales aprobados por el Congreso, no se considerarán vigentes como leyes internas mientras no hayan sido perfeccionados por el Gobierno en su carácter de tales, mediante el canje de ratificaciones o el depósito de los instrumentos de ratificación, u otra formalidad equivalente;

Que la misma ley en su artículo segundo ordena la promulgación de los tratados y convenios internacionales una vez sea perfeccionado el vínculo internacional que ligue a Colombia;

Que el 20 de mayo de 1982 Colombia, previa aprobación del Congreso Nacional mediante Ley 19 del 5 de marzo de 1980, publicada en el Diario Oficial número 35.479 del 17 de marzo de 1980, depositó ante el Gobierno de la

República Popular Polaca el Instrumento de Ratificación 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, instrumento internacional que entró en vigor el 15 de febrero de 1996, de conformidad con lo previsto en su artículo VI;

Que el 20 de mayo de 1982 Colombia, previa aprobación del Congreso Nacional mediante Ley 19 del 5 de marzo de 1980, publicada en el Diario Oficial número 35.479 del 17 de marzo de 1980, depositó ante el Gobierno de la República Popular Polaca el Instrumento de Ratificación 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, instrumento internacional que entró en vigor el 15 de febrero de 1996, de conformidad con lo previsto en su artículo VI;

Que el 20 de mayo de 1982 Colombia, previa aprobación del Congreso Nacional mediante Ley 19 del 5 de marzo de 1980, publicada en el Diario Oficial número 35.479 del 17 de marzo de 1980, depositó ante el Gobierno de la República Popular Polaca de Ratificación del "Protocolo Adicional 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, instrumento internacional que entró en vigor el 14 de junio de 1998, de conformidad con lo previsto en su artículo XVIII,

DECRETA:

Artículo 1°. Promúlgase 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975.

(Para ser transcrito en este lugar se adjunta fotocopia del texto 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, debidamente autenticado por el Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores).

PROTOCOLO ADICIONAL NUMERO 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

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

Artículo I. El Convenio que las disposiciones del presente Capítulo modifican es el Convenio de Varsovia de 1929.

Artículo II. 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 8.300 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. 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.

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 valoración aplicad 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 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 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, y 5.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 3 del artículo 22. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. 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

Artículo 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 e l territorio de cualquier otro Estado.

CAPITULO III

Cláusulas finales

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo VII.

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 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.

Artículo 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.

Artículo X. El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas.

Artículo 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 pertinente.

Artículo 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.

Artículo 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 1° 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.

El suscrito Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores,

HACE CONSTAR:

Que la presente reproducción es fiel fotocopia tomada del texto certificado del "Protocolo Adicional Número 1 Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929" hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975, documento que reposa en los archivos de la Oficina Jurídica de este Ministerio.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., el veintiocho (28) de julio de mil novecientos noventa y nueve (1999).

El Jefe de la Oficina Jurídica,

Héctor Adolfo Sintura.

Artículo 2°. Promúlgase 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975.

(Para ser transcritos en este lugar se adjuntan fotocopias del texto 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, debidamente autenticadas por el Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores).

PROTOCOLO ADICIONAL NUMERO 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

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

Artículo II. 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 periodo 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, 2a) y 3 del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o 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 sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Estas sumas

podrán convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado."

CAPITULO II

Campo de aplicación del convenio modificado

Artículo 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 I 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 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.

Artículo 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.

Artículo VI

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

Artículo VII.

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 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 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. 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 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 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.

Artículo 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.

Artículo 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 pertinente.

Artículo 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.

Artículo 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 1° de enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo VII, en el Ministerio de Asuntos Extranjeros Artículo 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 1° 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.

El suscrito Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores,
HACE CONSTAR:

Que la presente reproducción es fiel fotocopia tomada del texto certificado del "Protocolo Adicional Número 2 Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929" hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975, documento que reposa en los archivos de la Oficina Jurídica de este Ministerio.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., el veintiocho (28) de julio de mil novecientos noventa y nueve (1999).

El Jefe de la Oficina Jurídica,

Héctor Adolfo Sintura.

Artículo 3°. Promúlgase el "Protocolo Adicional 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975.

(Para ser transcrito en este lugar se adjunta fotocopia del texto del "Protocolo Adicional 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", firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, debidamente autenticado por el Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores).

PROTOCOLO DE MONTREAL NUMERO 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

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

Artículo 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 corr "2. En el transporte de envíos postales, el transportista será responsable únicamente frente a la, administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales.

3. Salvo lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte de envíos postales."

Artículo III. En el Capítulo II del Convenio se suprime la Sección III (artículos 5° a 16) y se sustituye por la siguiente:

"Sección III – Documentación relativa a las mercancías

Artículo 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 otros medios, el transportista, si así lo solicitare el expedidor, entregará a éste un recibo de las mercancías que permita la identificación del embarque y el acceso a la información contenida en el registro conservado por esos otros medios.

3. la imposibilidad de utilizar, en los puntos de tránsito y de destino, los otros medios, que permiten constatar las informaciones relativas al transporte, mencionados en el párrafo 2 del presente artículo, no dará derecho al transportista a rehusar la aceptación de las mercancías que deben transportarse.

Artículo 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.

4. Si, a petición del expedidor, el transportista extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa en nombre del expedidor.

Artículo 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°.

Artículo 8. La carta de porte aéreo y el recibo de las mercancías deberán contener:

a) La indicación de los puntos de partida y destino;

b) Si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de una de esas escalas; y

c) La indicación del peso del embarque.

Artículo 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. Artículo 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.

Artículo 10.

1. El expedidor es responsable de la exactitud de las declaraciones e indicaciones concernientes a la mercancía inscritas 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 éste 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°.

Artículo 11.

1. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de las mercancías hacen fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de las mercancías y de las condiciones del transporte que contengan.

2. Todas las indicaciones de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías, relativas al peso, dimensiones y embalaje de las mercancías, así como al número de bultos, hacen fe, salvo prueba en contrario; las relativas a la cantidad, volumen y estado de las mercancías no constituyen prueba contra el transportista, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor y se haya hecho constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Artículo 12.

1. El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de las mercancías ya retirándolas del aeródromo de salida o destino, ya deteniéndolas en el curso de la ruta en caso de aterrizaje, ya entregándolas en el lugar de destino, o en el curso de la ruta, a persona distinta del destinatario originalmente designado, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal que el ejercicio de este derecho no perjudique al transportista ni a los otros expedidores, y con la obligación de reembolsar los gastos que de ello resulten.

2. En el caso de que la ejecución de las órdenes del expedidor sea imposible, el transportista deberá avisarle inmediatamente.

3. Si el transportista se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías que haya sido entregado a este, será responsable, salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiere resultar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de la carta de porte aéreo. 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 expedidor, del perjuicio que pudiere resultar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías.

4. El derecho del expedidor cesará en el momento en que comience el 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.

Artículo 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 estipulación 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.

Artículo 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.

Artículo 15.

1. Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan ya del transportista, ya del destinatario.
2. Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá consignarse en la carta de porte aéreo o en el recibo de las mercancías.

Artículo 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.
2. El transportista no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes."

Artículo IV. Se suprime el artículo 18 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 18.

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

Artículo V. Se suprime el artículo 20 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 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."

Artículo VI. Se suprime el artículo 21 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 21.

1. En el transporte de pasajeros y equipaje, en el caso de que el transportista probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones que sean de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportista.

2. En el transporte de mercancías el transportista, si prueba que la culpa de la persona que pide una indemnización o 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."

Artículo VII. En el artículo 22 del Convenio:

a) Se suprimen en el párrafo 2 a) las palabras "y de mercancías";

b) Después del párrafo 2 a) se añade el siguiente:

"b) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante 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 2 b) se designará como párrafo 2 c);

d) Después del párrafo 5 se añade el siguiente párrafo:

"6. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se consi "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."

Artículo VIII. Se suprime el artículo 24 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 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."

Artículo IX.

Se suprime el artículo 25 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 25. En el transporte de pasajeros y equipaje, los límites de responsabilidad especificados en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que ést "Artículo 25. En el transporte de pasajeros y equipaje, los límites de responsabilidad especificados en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones."

Artículo X. En el artículo 25A del Convenio se suprime el párrafo 3 y se sustituye por el siguiente:

"3. En el transporte de pasajeros y equipaje, las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño".

Artículo XI. Después del artículo 30 del Convenio, se añade el siguiente:

"Artículo 30A. 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 otra persona."

Artículo XII. Se suprime el artículo 33 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 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."

Artículo XIII. Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 34. Las disposiciones de los artículos 3° a 8° inclusive, relativas a documentos de transporte, no se

aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea."

CAPITULO II

Campo de aplicación del convenio modificado

Artículo 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

Artículo XV. Para las Partes en este Protocolo, el Convenio de Varsovia modificado, en La Haya en 1955 y el presente Protocolo se considerarán a interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por Protocolo número 4 de Montreal de 1975.

Artículo 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.

Artículo XVII.

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 número 4 de Montreal de 1975.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo XVIII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación 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.

Artículo XIX.

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todos los Estados no signatarios.
2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo 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 de la fecha del depósito.

Artículo 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 y por el Protocolo número 4 de Montreal de 1975.

Artículo 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 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 núm. 3 de Montreal de 1975 o de su adhesión al mismo, o posteriormente, que no se considerará obligado por las disposiciones del Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo número 4 de Montreal de 1975. en cuanto dichas disposiciones se refieren al transporte de pasajeros y equipajes. Dicha declaración surtirá efecto noventa días después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de tal declaración.

2. Todo Estado que haya formulado una reserva, de acuerdo con el párrafo anterior, podrá retirarla en cualquier momento notificándolo al Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 dimanen del régimen establecido por el presente Protocolo, relativas a las mercancías y a los envíos postales, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 o por el Protocolo adicional número 3 de Montreal de 1975;

b) Las disposiciones que dimanen del régimen establecido por el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 o del

Protocolo adicional número 3 de Montreal de 1975, relativas a los pasajeros y al equipaje, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el presente Protocolo.

Artículo 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 1° 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 del 12 de octubre de 1929.

El suscrito Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores,
HACE CONSTAR:

Que la presente reproducción es fiel fotocopia tomada del texto certificado del "Protocolo Adicional Número 4 Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929" firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1929, documento que reposa en los archivos de la Oficina Jurídica de este Ministerio.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., el veintiocho (28) de julio de mil novecientos noventa y nueve (1999).

El Jefe de la Oficina Jurídica,

Héctor Adolfo Sintura.

Artículo 4°. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 15 de octubre de 1999.

ANDRES PASTRANA ARANGO

La Viceministra de Relaciones Exteriores, encargada de las funciones del Despacho del Ministro,
María Fernanda Campo Saavedra.

CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS
RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. VARSOVIA,
12 DE OCTUBRE DE 1929.

CAPITULO PRIMERO

Objeto. Definiciones

Artículo 1°. 1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave.

Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una Empresa de transportes aéreos.

2. Se califica como "transporte internacional", en el sentido del presente Convenio, todo transporte en el cual con arreglo a las estipulaciones de las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o trasbordo, están situados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia, bien en territorio sometido a la

soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque no sea Contratante.

El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.

3. El transporte que haya de ejecutarse por varios porteadores por vía aérea, sucesivamente se considerará para la aplicación de este Convenio como transporte único cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, bien que haya sido ultimado por medio de un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de ellos deban ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de una misma Parte Contratante.

Art. 2º. 1. Este Convenio se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las demás personas jurídicas de Derecho público, en las condiciones señaladas en el artículo 1º.

2. Quedan exceptuados de la aplicación del presente Convenio los transportes efectuados con arreglo a lo establecido en los Convenio postales internacionales.

CAPITULO II

Títulos de transporte

SECCIÓN I. BILLETES DE PASAJE

Art. 3º. 1. En el transporte de viajeros el porteador está obligado a expedir un billete de pasaje, que deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) Lugar y fecha de emisión.
- b) Puntos de partida y de destino.
- c) Las paradas previstas, bajo reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad, y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
- d) El nombre y la dirección del porteador o de los porteadores.
- e) Indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio.

2. La falta, irregularidad o pérdida del billete no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador admite al viajero, sin que se le haya expedido un billete de pasaje, no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad.

SECCIÓN II. TALON DE EQUIPAJES

Art. 4º. 1. Para el transporte de equipajes que no sean los objetos menudos personales que el viajero conserva bajo su custodia, el porteador está obligado a expedir un talón de equipajes.

2. El talón de equipajes estará constituido por dos ejemplares: uno para el viajero y otro para el porteador.

3. Deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) Lugar y fecha de la emisión.
- b) Punto de partida y de destino.
- c) Nombre y dirección del porteador o de los porteadores.
- d) Número de billete de pasaje.
- e) Indicación de que la entrega de los equipajes se hará al portador del talón.
- f) Número y peso de las mercancías.
- g) Importe del valor declarado, conforme al artículo 22, párrafo 2.

h) Indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio.

4. La falta, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador aceptare los equipajes sin expedir un talón, o si el talón no contiene las indicaciones señaladas en las letras d), f) y h), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad.

SECCIÓN III. CARTA DE PORTE AÉREO

Art. 5°. 1. Todo porteador de mercancías tiene derecho a pedir al expedidor la relación y entrega de un documento titulado "carta de porte aéreo"; todo expedidor tiene el derecho de pedir al porteador la aceptación de dicho documento.

2. Sin embargo, la falta, irregularidad o pérdida de dicho título no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio, a reserva de las disposiciones del artículo 9°.

Art. 6°. 1. La carta de porte aéreo se extenderá por el expedidor en tres ejemplares originales y se entregará con la mercancía.

2. El primer ejemplar llevará la indicación "para el porteador"; será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación "para el destinatario"; será firmado por el expedidor y el porteador y acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar será firmado por el porteador y remitido por éste al expedidor, previa la aceptación de la mercancía.

3. La firma del porteador deberá ser estampada desde el momento de la aceptación de la mercancía.

4. La firma del porteador podrá ser reemplazada por un sello; la del expedidor podrá ser impresa o reemplazada por un sello.

5. Si, a petición del expedidor, el porteador extendiere la carta de porte aéreo, se considerará salvo prueba en contrario, como obrando por cuenta del expedidor.

Art. 7°. El porteador de mercancías tiene derecho a solicitar del expedidor la extensión de cartas de porte aéreo diferentes cuando hubiere diversos bultos.

Art. 8°. La carta de porte aéreo deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) El lugar donde ha sido extendido el documento y la fecha de su extensión.
- b) Los puntos de partida y destino.
- c) Las detenciones previstas, con reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad, y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
- d) El nombre y dirección del expedidor.
- e) El nombre y dirección del primer porteador.
- f) El nombre y dirección del destinatario, si ha lugar.
- g) La naturaleza de la mercancía.
- h) El número, forma de embalaje, marcas particulares o números de los bultos.
- i) El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.
- j) El estado aparente de la mercancía y del embalaje.
- k) El precio del transporte, y si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que deba pagar.
- l) Si el envío se hiciera contra reembolso, el precio de las mercancías y, eventualmente, el importe de los gastos.
- m) El importe del valor declarado, conforme al artículo 22, párrafo segundo.
- n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo.

- o) Los documentos facilitados al porteador que acompañen a la carta de porte aéreo.
- p) El plazo de transporte e indicación sumaria de la vía que haya de seguir, si han sido estipulados.
- q) La indicación de que el transporte queda sometido al régimen de la responsabilidad señalado por el presente Convenio.

Art. 9º. Si el porteador aceptare mercancías sin que le haya sido entregada una carta de porte aéreo, o si ésta no contuviere todas las indicaciones señaladas en el artículo 8º., a) a i), inclusive, y q), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad.

Art. 10. 1. El expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la mercancía que inscriba en la carta de porte aéreo.

2. Quedará a su cargo la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador o cualquiera otra persona en virtud de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Art. 11. 1. La carta de porte aéreo hace fe salvo prueba en contrario, de la ultimación del contrato, del recibo de la mercancía y de las condiciones del transporte.

2. Las indicaciones de la carta de porte aéreo relativas al peso, dimensiones y embalajes de la mercancía, así como al número de los bultos, hacen fe, salvo prueba en contrario; las relativas a la cantidad, volumen y estado de la mercancía no constituirán prueba contra el porteador, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor, y hecha constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Art. 12. 1. El expedidor tiene derecho, con condición de cumplir todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, ya retirándola en el aeródromo de salida o de destino, ya deteniéndola en curso de ruta en caso de aterrizaje, ya entregándola en el lugar del destino o en curso de ruta a persona distinta del destinatario indicado en la carta de porte aéreo, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal de que el ejercicio de este derecho no perjudique al porteador ni a los otros expedidores, y con la obligación de rembolsar los gastos que de ello resulten.

2. En el caso de que la ejecución de las órdenes del expedidor sea imposible, el porteador deberá avisárselo inmediatamente.

3. Si el porteador se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo entregada a éste, será responsable, salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiere resultar por este hecho a quien se encuentre regularmente en posesión de la carta de porte aéreo.

4. El derecho del expedidor cesará en el momento en que comience el del destinatario, conforme el artículo 13 que sigue a continuación. Sin embargo, si el destinatario rehusare la carta de porte o la mercancía, o si no fuera hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Art. 13. 1. Salvo en los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del porteador que le remita la carta de porte aéreo y le entregue la mercancía contra el pago del importe de los créditos y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicadas en la carta de porte aéreo.

2. Salvo estipulación en contrario, el porteador deberá avisar al destinatario a la llegada de la mercancía.

3. Si se reconociere por el porteador que la mercancía ha sufrido extravío, o si a la expiración de un plazo de siete días, a partir del que hubiera debido llegar, la mercancía no hubiere llegado, el destinatario queda autorizado a hacer valer, con relación al porteador, los derechos resultantes del contrato de transporte.

Art. 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 ejecutar la obligación que el contrato imponga.

Art. 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 tercero cuyos derechos provengan ya del porteador, ya del destinatario.

2. Tosa cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberán consignarse en la carta de porte aéreo.

Art. 16. 1. El expedidor está obligado a suministrar los informes y a unir a la carta de porte aéreo los documentos que con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de Aduanas, Consumos o Policía. El expedidor es responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia e irregularidad de dichos informes y documentos, salvo en el caso de que la falta sea imputable al porteador o a sus encargados.

2. El porteador no está obligado a examinar si d 2. El porteador no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes.

CAPITULO III

Responsabilidad del porteador

Art. 17. El porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Art. 18. 1. El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

2. El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

3. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o trasbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

Art. 19. El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes.

Art. 20 . 1. El porteador no será responsable si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

2. En el transporte de mercancías y equipajes, el porteador no será responsable si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que en todos los demás aspectos él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Art. 21. En el caso de que el porteador probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones de su propia Ley, descargar o atenuar la responsabilidad del porteador.

Art. 22. 1. En el transporte de personas, la responsabilidad del porteador con relación a cada viajero se limitará a la

suma de ciento veinticinco mil francos. En el caso en que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, la indemnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. En el transporte de equipajes facturados y de mercancías, la responsabilidad del porteador se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de la entrega de la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En este caso el porteador estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que es superior al interés real del expedidor en la entrega.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a cinco mil francos por viajero.

4. Las sumas más arriba indicadas se considerarán como refiriéndose al franco francés, integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en cada moneda nacional en números redondos.

Art. 23. Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio, será nula y de ningún efecto; pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

Art. 24. 1. En los casos previstos en los artículos 18 y 19, toda acción de responsabilidad no podrá ser ejercida, cualquiera que sea su título, sino dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio.

2. En los casos previstos en el artículo 17 se aplicarán igualmente las disposiciones del párrafo anterior, sin perjuicio de la determinación de las personas que tengan derecho a obrar y de sus respectivos derechos.

Art. 25. 1 El porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente Convenio que excluyan o limitan su responsabilidad si el daño proviene por su dolo o de faltas que, con arreglo a la Ley del Tribunal que entiende en el asunto, se consideren como equivalentes a dolo.

2. Les será igualmente rehusado este derecho si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus agentes obrando en el ejercicio de sus funciones.

Art. 26. 1. El recibo del equipaje y mercancías sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías han sido entregadas en buen estado y conforme al contrato de transporte.

2. En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al porteador una protesta inmediatamente después de descubierta la avería y, a más tardar, dentro de un plazo de tres días para el equipaje y de siete días para las mercancías, a partir de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse, a más tardar, dentro de los catorce días a partir de aquel en que el equipaje o mercancía fueren puestos a su disposición.

3. Toda protesta deberá hacerse por reservar consignada en el documento de transporte o por otro escrito expedido dentro del plazo previsto para dicha protesta.

4. A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el porteador serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de éste.

Art. 27. En caso de fallecimiento del deudor, la acción de responsabilidad, dentro de los límites previstos por el

presente Convenio, se ejercerá contra sus causahabientes.

Art. 28. 1. La acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, ya ante el Tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal del lugar de destino.

2. El procedimiento se regulará por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Art. 29 . 1. La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte.

2. La forma de efectuar el cálculo del plazo se determinará por la Ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Art. 30. 1. En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del artículo 1º. Que haya de ser ejecutado por diversos portadores sucesivos, cada porteador que acepte viajeros, equipajes o mercancías se someterá a las reglas establecidas por dicho Convenio y se considerará como una de las Partes Contratantes del contrato de transporte, con tal de que dicho contrato haga referencia a la parte del transporte efectuado bajo su control.

2. En el caso de que se trate de un transporte de tal índole, el viajero o sus causahabientes no podrán recurrir sino contra el porteador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiera producido el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer porteador haya asegurado la responsabilidad para todo el viaje.

3. Si se trata de equipaje o mercancías, el expedidor tendrá recurso contra el primer porteador, y el destinatario que tenga derecho a la entrega, contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el porteador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos portadores serán solidariamente responsables ante el expedidor y el destinatario.

CAPITULO IV

Disposiciones relativas a los transportes combinados

Art. 31. 1. En el caso de transportes combinados efectuados en parte por el aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las estipulaciones del presente Convenio no se aplicarán más que al transporte aéreo, y si éste responde a las condiciones del artículo 1º.

2. Nada en el presente Convenio impide a las Partes, en el caso de transportes combinados, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones referentes a todos los medios de transporte, a condición de que las estipulaciones del presente Convenio sean respetadas en lo que concierne al transporte por el aire.

CAPITULO V

Disposiciones generales y finales

Art. 32. Art. 32. Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los Convenios particulares anteriores al daño por medio de los cuales las Partes derogasen las reglas del presente Convenio, ya por determinación de la ley aplicable, ya por una modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje deba efectuarse en lugares de la competencia de los Tribunales previstos en el artículo 28, párrafo primero.

Art. 33. Nada en el presente Convenio podrá impedir al porteador rehusar la conclusión de un contrato de transporte o formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

Art. 34. El presente Convenio no se aplicará a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primeros ensayos por Empresas de navegación aérea con vistas al establecimiento de líneas regulares de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

Art. 35. Cuando en el presente Convenio se emplea la palabra "días", se trata de días corrientes y no de días laborables.

Art. 36. El presente Convenio está redactado en francés en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, y del que se remitirán copias certificadas conformes por intermedio del Gobierno polaco a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes.

Art. 37. 1. El presente Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, el cual notificará dicho depósito a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes.

2. Cuando el presente Convenio haya sido ratificado por cinco de las Altas Partes Contratantes, entrará en vigor, entre ellas, el nonagésimo día después del depósito de la quinta ratificación. Ulteriormente entrará en vigor entre las Altas Partes Contratantes que lo hubieren ratificado y la Alta Parte Contratante que deposite su instrumento de ratificación el nonagésimo día a contar de su depósito.

3. Corresponde al Gobierno de la República de Polonia notificar a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio, así como la del depósito de cada ratificación.

Art. 38. 1. A partir de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de todos los Estados.

2. La adhesión se efectuará por una notificación dirigida al Gobierno de la República de Polonia, el cual la participará al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

3. La adhesión surtirá sus efectos a partir del nonagésimo día de la notificación hecha al Gobierno de la República de Polonia.

Art. 39. 1. Cada una de las Altas Partes Contratantes podrá denunciar el presente Convenio por medio de una notificación hecha al Gobierno de la República de Polonia, el cual dará cuenta de ella inmediatamente al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

2. La denuncia surtirá sus efectos seis meses después de la notificación de la denuncia y únicamente respecto de la Parte que la haya efectuado.

Art. 40. 1. Las Altas Partes Contratantes podrán, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por ellas prestada al presente Convenio no se aplicará a todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o su autoridad, o a cualquier otro territorio bajo su jurisdicción.

2. En su consecuencia, podrán ulteriormente adherirse separadamente en nombre de todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o su autoridad, o cualquier otro bajo su jurisdicción que hubieren sido excluidos en su primitiva declaración.

3. Podrán también, conformándose a sus disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente o para

todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o autoridad, o cualquier otro territorio sometido a su jurisdicción.

Art. 41. Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá la facultad, lo más pronto dos años después de la entrada en vigor del presente Convenio, de provocar la reunión de una nueva Conferencia Internacional con el fin de estudiar las mejoras que podrían introducirse en el presente Convenio. Con este objeto se dirigirá al Gobierno de la República Francesa, el cual adoptará las medidas necesarias para preparar dicha Conferencia.

El presente Convenio, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929, permanecerá abierto a la firma hasta el 31 de enero de 1930.

PROTOCOLO ADICIONAL

Adición artículo 2. Las Altas Partes Contratantes se reservan el derecho de declarar en el momento de la ratificación o de la adhesión, que el artículo 2, primer párrafo, del presente Convenio no se aplicará a los transportes internacionales aéreos efectuados directamente por el Estado, sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio bajo su soberanía, jurisdicción o autoridad.

RELACION DE ESTADOS FORMANTES, RATIFICANTES O ADHERIDOS AL CONVENIO DE VARSOVIA DE 12 DE OCTUBRE DE 1929

(El convenio entró en vigor el 13 febrero de 1933)

ESTADO	Firma	Ratificación o Adhesión	Fecha de Vigencia
Afganistán		20-2-69	21-5-69
Alemania, Rep. Dem.	12-10-29	30-9-33	29-12-33
Alemania, Rep. Fed.	12-10-29	30-9-33	29-12-33
Alto Volta		9-12-61	9-3-62
Arabia Saudita		27-1-69	27-4-69
Argelia		2-6-64	31-3-64
Argentina		21-3-52	19-6-52
Australia	12-10-29	1-8-35	30-10-35
Austria	12-10-29	28-9-61	27-12-61
Barbados		8-7-70	
Bélgica	12-10-29	13-7-36	11-10-36
Bielorrusia, Rep. Soc. Soviética		26-9-59	25-12-59
Birmania		2-1-52	
Brasil	12-10-29	2-5-31	13-2-33
Bulgaria		25-6-49	27-9-49
Camerún		21-8-61	
Canadá		10-6-47	8-9-47
Ceilán	24-4-51		
Checoslovaquia	12-10-29	17-11-34	15-2-35
China, Rep. Popular		20-7-58	18-10-58
Chipre		23-4-63	
Colombia		15-8-66	13-11-66

Congo, Rep. Popular		5-1-62	
Corea, Rep. Dem. Pop.		1-3-61	30-5-61
Costa de Marfil		7-2-63	
Costa Rica		28-10-69	
Cuba		21-7-64	
Dahomey		9-1-62	
Dinamarca	12-10-29	3-7-37	1-10-37
Dominicana, Rep.		25-2-72	25-5-72
Ecuador		1-12-69	1-3-70
Egipto, Rep. Árabe		6-9-55	
España	12-10-29	31-3-30	13-2-33
Estados Unidos N. Ame.		31-7-34	29-10-34
Etiopía		14-8-50	12-11-50
Fidji Islas			10-10-70
Filipinas		9-11-50	7-2-51
Finlandia		3-7-37	1-10-37
Francia	12-10-29	15-11-32	13-2-33
Gabón		15-2-69	16-5-69
Grecia	12-10-29	11-1-38	11-4-38
Guatemala		28-7-71	26-10-71
Guinea		11-9-61	10-12-61
Hungría		29-5-36	27-8-36
India		29-1-70	
Indonesia		2-2-52	
Irak		28-6-72	26-9-72
Irlanda		20-9-35	19-12-35
Islandia		21-8-48	19-11-48
Israel		8-10-49	6-1-50
Italia	12-10-29	14-2-33	15-5-33
Japón	12-10-29	20-5-53	18-8-53
Jordania		17-11-69	
Kenya		7-10-64	
Laos		14-3-56	
Libano		10-2-62	
Liberia		2-5-42	
Libia		16-5-69	14-8-69

Liechtenstein		9-5-34	7-8-34
Luxemburgo	12-10-29	7-10-49	5-1-50
Madagascar		17-8-62	
Malasia		3-9-70	
Malí		26-1-61	26-4-61
Marruecos		5-1-58	5-4-58
Mauritania		6-8-62	4-11-62
México		14-2-33	15-5-33
Mongolia		30-4-62	29-7-62
Nauru		4-11-70	
Nepal		12-2-66	13-5-66
Níger		20-2-62	
Nigeria		9-10-63	
Noruega	12-10-29	3-7-37	1-10-37
Nueva Zelanda		6-4-37	5-7-37
Países Bajos, Reino de	12-10-29	1-7-33	29-9-33
Pakistán		26-12-69	
Paraguay		28-8-69	26-11-69
Polonia	12-10-29	15-11-32	13-2-33
Portugal		20-3-47	18-6-47
Reino unido de G. Bretaña e Irlanda del N.	12-10-29	14-2-33	15-5-33
Singapur		4-9-71	3-12-71
Siria		13-4-64	
Sud-África, Rep. de	12-10-29	22-12-54	22-3-55
Suecia		3-7-37	1-10-37
Suiza	12-10-29	9-5-34	7-8-34
Tanzania		7-4-65	6-7-65
Túnez		15-11-63	13-2-64
Uganda		24-7-63	22-10-63
Unión de Rep. Soc. Soviéticas (URSS)	12-10-29	20-8-34	18-11-34
Venezuela		15-2-55	13-9-55
Viet-Nam, Rep. Democ. Yugoslavia	12-10-29	27-5-31	13-2-33
Zaire, Rep. del		27-7-62	
Zambia		25-2-72	

Ultima actualización: 04/10/2007

© Derechos Reservados DIAN - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
2006