LEY 30 DE 1973

(diciembre 28 de 1973)

por la cual se aprueba el “Protocolo 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 Congreso de Colombia,

DECRETA

Artículo único. Apruébese el “Protocolo 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”, hecho en ciudad de Guatemala el 8 de marzo de1971 y firmado por el Plenipotenciario de Colombia en la misma fecha, cuyo texto oficial es el siguiente:

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 PRIMERO

Modificaciones al Convenio.

Artículo 1.

El Convenio que se modifica por las disposiciones del presente Capitulo es el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1965.

Artículo II

Se suprime el artículo 3 del Convenio y se sustituye por lo siguiente:

Artículo 3.

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

b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas.

2. La expedición del documento mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en a) y b) del párrafo anterior.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad.

Artículo III

Se suprime el artículo 4 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 4.

1. En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no esta combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1, o incorporado al mismo, deberá contener:

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

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

2. La expedición del talón de equipaje mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en a) y b) del párrafo anterior.

Artículo IV

Se suprime el artículo 17 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

Artículo 17.

1. El transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Sin embargo, el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debe exclusivamente al estado de salud del pasajero.

2. El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, perdida o avería del equipaje por la sola razón de que el echo que haya causado la destrucción, pérdida o avería se produjo a bordo de la aeronave, durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, o durante cualquier período en que el equipaje se halle bajo custodia del transportista. Sin embargo el transportista no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o vicio propio del equipaje.

3. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término “equipaje” significa tanto el equipaje facturado como los objetos que lleve el pasajero.

Artículo V

En el artículo 18 del Convenio se suprimen los párrafos 1 y 2 y se sustituyen por los

siguientes:

1. El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

2. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual las mercancías se hallen bajo custodia del transportista, en el aeródromo, a bordo de una aeronave, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, en cualquier lugar.

Artículo VI

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

Artículo 20.

1. En el transporte de pasajeros y equipaje, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso, si prueba que tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

2. En el transporte de mercancías, el transportista no será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, si prueba que, tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño a que les fue imposible tomarlas.

Artículo VII

Artículo 21

Si el transportista prueba que la culpa de la persona que pide una indemnización ha causado el daño o ha contribuido a él, quedará exento total o parcialmente de responsabilidad con respecto a tal persona, en la medida que tal culpa haya causado el daño o contribuido a él.

Cuando se reclame una indemnización por una persona que no sea el pasajero, en razón

de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exento total o parcialmente de responsabilidad, en la medida en que pruebe que la culpa de dicho pasajero haya causado el daño o contribuido a él.

Artículo VIII

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 un millón quinientos mil francos por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea su titulo, referente al daño sufrido como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero. En el caso de que, con arreglo de la ley y el tribunal que conozca del asunto la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de un millón quinientos mil francos.

b) En caso de retraso en el transporte de persona, la responsabilidad del transportista se limita a sesenta y dos mil quinientos francos por pasajero.

c) En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limitará a quince mil francos por pasajero.

2. a) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor fecha 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 hasta pagar el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este es superior al valor real en el momento de la entrega.

b) En caso de perdida, avería o retraso de unas parte de las mercancías o de cualquier objeto en ellas contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo cuando la pérdida , avería o retraso de una parte de las mercancías o 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 legislación, carezcan de la facultad de imponer costas procésales, incluidos honorarios del letrado, podrán conceder discrecionalmente al demandante, en los litigios en que se aplique el presente Convenio, todo o parte de las costas procésales, incluyendo los honorarios de letrado que el tribunal considere razonables.

b) Las costas procésales, incluidos los honorarios de letrado, conforme al párrafo precedente, solamente se concederán si, hecha por el 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 los citados seis meses.

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

4. Las sumas en francos mencionados en este artículo y en el artículo 42 se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de otro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos.

Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor de oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.

Artículo IX

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

1. En el transporte de mercancías, toda acción por daños, cualquiera que sea su título,

solamente podrá ejercitarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente convenio.

2. En el transporte de pasajeros y equipaje, cualquiera 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 que personas puedan ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cuales quiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad.

Artículo X

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

Artículo 25

El límite de responsabilidad previsto en el párrafo 2 del artículo 22 no se aplicará ni 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; sin embargo, en el caso de acción u omisión de los dependientes habrá que probar también que estos actuaban en el ejercicio de sus funciones.

Artículo XI

En el artículo 25-A del Convenio se suprimen los párrafos 1 y 3 y se sustituyen por los siguientes:

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

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no se aplicarán al transporte de mercancías, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u

omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

Artículo XII

En el artículo 28 del Convenio el actual párrafo 2 pasa a ser párrafo 3 y se incluye como nuevo párrafo 2 el siguiente:

2. Con respecto al daño resultante de la muerte, lesiones y retraso del pasajero, destrucción , pérdida, avería y retraso del equipaje, la acción podrá interponerse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 del presente artículo o, en el territorio de una Alta Parte Contratante, ante el tribunal en cuya demarcación jurisdiccional el transportista tenga un establecimiento, si el pasajero tiene su domicilio o residencia permanente en el territorio de la misma Alta Parte Contratante.

Artículo XIII

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

Artículo 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 otra persona.

Artículo XIV

Después del artículo 35 del Convenio se añade el siguiente artículo:

Artículo 35-A

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá a un Estado establecer y aplicar en su territorio un sistema para complementar la indemnización pagadora a los reclamantes en virtud del Convenio por concepto de muerte o lesiones de los pasajeros. Tal sistema deberá cumplir las siguientes condiciones:

a) no impondrá en ningún caso al transportista ni a sus dependientes responsabilidad alguna adicional a la establecida en el presente Convenio;

b) no impondrá al transportista carga económica o administrativa alguna, aparte de la de recaudar en dicho Estado la contribución de los pasajeros si se le solicita;

c) no deberá dar lugar a discriminación alguna entre los transportistas con respecto a los pasajeros afectados, y los beneficios a que estos tengan derecho, de conformidad con el sistema, se les concederán independientemente al transportista cuyos servicios hubieren utilizado;

d) si un pasajero hubiera contribuido al sistema, cualquier persona que haya sufrido daños como consecuencia de la muerte o lesiones de tal pasajero tendrá derecho a los beneficios del sistema.

Artículo XV

Después del artículo 41 del Convenio se añade el siguiente artículo:

Artículo 42.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41, se convocarán conferencias de las Partes en el Protocolo hecho en la Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, los años quinto y décimo, respectivamente, después de la fecha de entrada en vigor de dicho Protocolo, a fin de revisar el límite fijado en el artículo 22, párrafo1.

a) del Convenio modificado por el citado Protocolo.

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 ciento ochenta y siete mil quinientos francos.

3. A reservar de lo dispuesto en párrafo 2 del presente artículo y a no ser que antes del 31 de diciembre del quinto y décimo años, a partir de la fecha de entrega 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 presente y votantes, el límite de responsabilidad del artículo 22, párrafo 1 a) en vigor en las fechas respectivas de tales conferencias se aumentará en ciento ochenta y siete mil quinientos francos.

4. El límite aplicable será el que de acuerdo con los párrafos anteriores este en vigor en el momento en que ocurra el hecho que ocasione la muerte o las lesiones del pasajero.

CAPITULO II

Campo de Aplicación del Convenio Modificado.

Artículo XVI.

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 XVII

Para las Partes de este Protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el presente Protocolo se considerará e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971.

Artículo XVIII

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con l0 previsto en el artículo XX, el

presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados miembros de las Naciones Unidas o de alguno de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica o parte de los Estatutos de la Corte Internacional de Justicia y de todo Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a formar parte de este Protocolo.

Artículo XIX

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 de Varsovia o por todo Estad que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 implicara la adhesión al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971.

3. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XX

1. El presente Protocolo entrará en vigor el nonagésimo día a contar desde la fecha del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, a condición de que el total del trafico aéreo internacional regular- expresado en pasajeros- kilogramos, de acuerdo con las estadísticas correspondientes al año 1970 publicadas por la Organización de Aviación Civil Internacional de las líneas aéreas de cinco Estados que hayan ratificado el presente protocolo represente por lo menos el 40% del total del trafico aéreo internacional regular de las líneas aéreas de los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional en dicho año. Si en el momento del depósito del trigésimo instrumento de ratificación no se ha cumplido dicha condición, el Protocolo no entrará en vigor hasta el nonagésimo día a contar desde la fecha en que se haya satisfecho la misma. El presente Protocolo entrará en vigor para cada Estado que lo haya ratificado después del depósito del último instrumento de ratificación necesario para la entrada en vigor del presente protocolo, el nonagésimo día a partir del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente protocolo, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXI

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado indicado en el artículo XVIII.

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 en la ciudad de Guatemala en 1971.

3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión en la Organización de Aviación Civil Internacional y surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Artículo XII

1. Toda Parte en el presente protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional.

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 en la ciudad de Guatemala en 1971.

Artículo XXIII

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 costos procésales, incluso los honorarios de letrado, podrá en cualquier momento, mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional, declarar que el artículo 22, párrafo 3 a) no se aplica en sus tribunales, y

b) todo Estado podrá declarar en cualquier momento, mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional, que el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971, no se aplacara al transporte de personas, equipaje y mercancías efectuado por cuanta de sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado, cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

2. Todo Estado que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior, podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXIV

La Organización de Aviación Civil Internacional comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados signatarios o adherentes, las fechas 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 de más información pertinente.

Artículo XXV

Para las Partes del 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 aplicarán también al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971, en los casos en que el transporte efectuado según en contrato mencionado en el párrafo b) del artículo 1 del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo.

Artículo XVI

El presente Protocolo quedará abierto hasta el 30 de septiembre de 1971, a la firma de los Estados mencionados en el artículo XVIII, en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la

República de Guatemala, y con posterioridad a dicha fecha, hasta que entre en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo XX, en la Organización de Aviación Civil Internacional. El Gobierno de la República de Guatemala informará, a la mayor brevedad, a la Organización de Aviación Civil Internacional de cualquier firma que reciba y de la fecha de la misma, en el período en que el Protocolo se encuentre abierto para su firma en la ciudad de Guatemala.

En TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firmaran el presente Protocolo.

HECHO en la ciudad de Guatemala, el octavo día del mes de marzo del año de mil novecientos setenta y uno, en tres textos, auténticos en español, francés e inglés. La Organización de Aviación Civil Internacional se encargará de redactar el texto auténtico en ruso del presente Protocolo.

En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia.

ES COPIA FIEL Y AUTENTICA. Dirección de Asuntos Jurídicos de OACI, con su correspondiente sello de dicha oficina y sin fecha.

(fdo,) firma legible.

ES FIEL COPIA del texto en español certificado del “Protocolo 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 Oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Jefe de la Oficina Jurídica.

Ministro de Relaciones Exteriores.

Rama Ejecutiva del Poder público.

Presidencia de la República.

Bogotá, D. E., agosto de 1971.

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

MISAEL PASTRANA BORRERO

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Alfredo Vázquez Carrizosa.

Dada en Bogotá, D. E., a los seis días del mes de noviembre de mil novecientos setenta y tres.

El Presidente del honorable Senado,

HUGO ESCOBAR SIERRA.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

David Aljure Ramirez.

El Secretario General del honorable Senado,

Amaury Guerrero.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Néstor Eduardo Niño Cruz.

República de Colombia- Gobierno Nacional.

Bogotá D. E., 28 de diciembre de 1973.

Publíquese y ejecútese.

MISAEL PASTRANA BORRERO

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Alfredo Vázquez Carrizosa.