

LEYES DEL CONGRESO NACIONAL

Transporte aéreo internacional

LEY 19 DE 1980
(marzo 5)

por medio de la cual se aprueban 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 capi-

tal 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 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 informaciones 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 Guada-

lajara, se aplicará también al Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo Adicional número 1 de Montreal de 1975, en los casos en que en 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 1.º 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 periodo en que el protocolo se encuentre abierto a la firma en Montreal.

En testimonio de lo cual, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente protocolo.

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

Rama Ejecutiva del Poder Público — Presidencia
de la República.

Bogotá, D. E., 13 de julio de 1977

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

(Fdo.) ALFONSO LOPEZ MICHELSEN

El ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Indalecio Liévano Aguirre

Es fiel copia del texto oficial del Protocolo Adicional número 1 que modifica el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 que reposa en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

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

Hay un sello.

Bogotá, D. E., 1.º 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 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

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 este 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 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 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 de litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la misma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de una alta parte contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de una alta parte contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de contera 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 1º, 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 de este protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el presente protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional número 2 de Montreal de 1975.

ARTICULO V

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

ARTICULO VI

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

2. La ratificación del presente protocolo por un Estado que no sea parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional número 2 de Montreal de 1975.

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

ARTICULO VII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente protocolo, este entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor, el presente protocolo será registrado en las Naciones Unidas por el gobierno de la República Popular Polaca.

ARTICULO VIII

1. Después de 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 del Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional número 2 de Montreal de 1975.

3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el gobierno de la República Popular Polaca, que surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha del depósito.

ARTICULO IX

1. Toda parte en el presente protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al gobierno de la República Popular de Polonia.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la recepción por el gobierno de la República Popular Polaca de la notificación de dicha denuncia.

3. Para las partes en el presente protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de Varsovia, de acuerdo con su artículo 39, o del protocolo de La Haya de acuerdo con su artículo XXIV, no podrá ser interpretada como una denuncia del Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional número 2 de Montreal de 1975.

ARTICULO X

El presente protocolo no podrá ser objeto de reservas, pero todo Estado podrá declarar en cualquier momento, por notificación dirigida al gobierno de la República Popular Polaca, que el convenio, en la forma modificada por el presente protocolo, no se aplicará al transporte de personas, mercancías y equipaje por sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

ARTICULO XI

El gobierno de la República Popular Polaca comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados partes en el Convenio de Varsovia y a todos los Estados signatarios o adherentes al presente protocolo, así como a la Organización de la Aviación Civil Internacional, la fecha de cada una de las firmas, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente protocolo y demás información pertinente.

ARTICULO XII

Para las partes en el presente protocolo que sean también partes en el convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante denominado "Convenio de Guadalajara"), toda mención del Convenio de Varsovia contenida en el Convenio de Guadalajara, se aplicará también al Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional número 2 de Montreal de 1975, en los casos en que el transporte efectuado según el contrato mencionado en el parágrafo 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 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 periodo 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 sesenta 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., 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 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 un 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:

PROTOCOLO 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 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971,

Han convenido lo siguiente:

CAPITULO I

Modificaciones al Convenio

ARTICULO I

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

ARTICULO II

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

"Artículo 22.

1. a) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 100.000 derechos especiales de giro por el conjunto de las reclamaciones, 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.

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 este 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 pérdi-

da, 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 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 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. 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 de los 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 efectuarán 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 en 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 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 IX

1. Después de su entrada en vigor, el presente protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado no signatario.

2. La adhesión 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. 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 de 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 1955, 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 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 1° 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 un 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 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 el 28 de septiembre de 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 las 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.

Artículo 5

1. En el transporte de mercancías, se expedirá una carta de porte aéreo.

2. Cualquier otro medio que deje 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 este 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 comprobar 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.

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 este 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

Las cartas de porte aéreo y el recibo de las mercancías deberán contener:

- La indicación de los puntos de partida y destino;
- 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
- La indicación del peso de 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 10

1. El expedidor 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 este sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas e 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.

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 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 operante 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 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 perjudiquen al transportista ni a los otros expedidores, y con la obligación de reembolsar 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 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 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.

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".

ARTICULO 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 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 con relación a 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.

mo. 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".

ARTICULO V

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

"Artículo 20

En el transporte de pasajeros y equipaje y 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 tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue posible tomarlas".

ARTICULO 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 pida una indemnización o de la persona de la que esta trae su derecho ha causado el daño o a 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 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 este 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 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 2 b) 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 mone-

taria 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:

"Artículo 24

1. En el transporte de pasajeros y equipaje, cualquier acción de 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 ejecutar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera sean las circunstancias que haya dado origen a dicha responsabilidad".

ARTICULO 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 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 estos 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:

"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".

ARTICULO 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".

ARTICULO 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 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 de este protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el presente protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo 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 todos 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.

ARTICULO XVIII

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 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 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 disposiciones se refieren al transporte de pasajeros y equipajes. Dicha declaración surtirá efectos 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.

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 del 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 el 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.

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 1°. de enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo XVIII, en el Ministerio de los 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.

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., 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 Senado de la República,

Héctor Echeverri Correa

El vicepresidente de la Cámara de Representantes,

Alvaro Leyva Durán

El secretario general del Senado de la República,

Amaury Guerrero

El secretario general de la Cámara de Representantes,

Jairo Morera Lizcano

República de Colombia — Gobierno Nacional

Bogotá, D. E., 5 de marzo de 1980.

Publíquese y ejecútase.

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 Saboyá.

DETERMINACIONES DE LA JUNTA MONETARIA

RESOLUCION NUMERO 18 DE 1980

(marzo 18)

por la cual se dictan medidas sobre corporaciones financieras.

La Junta Monetaria de la República de Colombia,

en ejercicio de sus facultades legales, en especial de las que le confieren el Decreto-Ley 2206 de 1963 y la Ley 7ª. de 1973,

RESUELVE:

Artículo 1º. Las corporaciones financieras que, con el fin de gozar de la exención a las inversiones establecidas en el artículo 1º. de la

Resolución 65 de 1977, hubieren utilizado recursos de redescuento del Fondo Financiero Industrial en un porcentaje no inferior al 23% del total de sus colocaciones a la fecha de expedición de la Resolución 69 de 1979, continuarán con los beneficios de dicha exención hasta tanto se venzan los préstamos redescontados.

Artículo 2º. En la medida en que, por razón de los vencimientos de los créditos con cargo al Fondo Financiero Industrial, la inversión bajare del 23% del total de las colocaciones, las corporaciones deberán destinar los respectivos recaudos de cartera a las inversiones de que trata el artículo 1º. de la Resolución 65 de 1977, a menos que estén cumpliendo con lo establecido por la Resolución 69 de 1979 y normas concordantes.

Artículo 3º. Esta resolución rige desde la fecha de su expedición.

Índice de medidas legislativas y ejecutivas de orden económico

Número y fecha			Diario Oficial en que se promulgó		Tema
			Número	Fecha	
Leyes					
7a.	Feb.	4	35.457	Feb. 14 80	Aprueba el Convenio de Incorporación de Colombia al Sistema del Pacifico Sur firmado en Quito el 9 de agosto de 1979 y la adhesión a los principios y normas fundamentales contenidas en la Declaración de Santiago de 18 de agosto de 1952
9a.	Feb.	4	35.457	Feb. 14 80	Aprueba el convenio comercial entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Kenia, expedido en Nairobi el 6 de abril de 1977.
11	Feb.	13	35.457	Feb. 14 80	Crea la tarjeta de Crédito Agropecuario —CREDIAGRARIO— con el fin de fomentar el desarrollo del sector agropecuario nacional y el bienestar del campesino colombiano.
17	Feb.	13	35.459	Feb. 18 80	I—Aprueba el Tratado que crea el Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena firmado en Cartagena el 28 de mayo de 1979. II—Dicta otras disposiciones relativas al ordenamiento jurídico del Acuerdo; creación y organización del tribunal; de la acción de incumplimiento; de la interpretación prejudicial; de la adhesión, vigencia y denuncia del Acuerdo de Cartagena.
18	Feb.	13	35.459	Feb. 18 80	Aprueba el Convenio de Cooperación Turística entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos firmado en México el 8 de junio de 1979, con el fin de fomentar la actividad turística de los dos países y propender al desarrollo económico de los mismos.
Decretos autónomos					
252	Feb.	11	35.469	Mar. 3 80	I—Señala la forma como se determinará la posición de encaje de las corporaciones de ahorro y vivienda sobre los depósitos a término, cuentas de ahorro de valor constante y depósitos ordinarios y dicta otras disposiciones sobre el exceso o defecto diario de encaje. II—Dispone que las compañías de financiamiento comercial pagarán un interés de 2½% mensual a favor del Tesoro Nacional sobre los defectos de la inversión a que están obligadas.
340	Feb.	19	35.469	Mar. 3 80	Dicta medidas relacionadas con la intervención presidencial en el Banco de la República así: 1—Define al Banco como entidad de derecho público económico y de naturaleza única, organizado como sociedad por acciones, con autonomía administrativa especial, personería jurídica y patrimonio independiente. 2—Confirma en el Banco de la República el atributo especial de la emisión, la guarda de las reservas internacionales del país y la ejecución de la política monetaria. 3—Dispone que además de las funciones contempladas en otras normas tendrá las de giro, depósito, descuento y redescuento y lo faculta para expedir los reglamentos que juzgue convenientes respecto de las medidas de orden cambiario o monetario que dicte la Junta Monetaria. 4—Determina que en materia contractual con terceros respecto de la administración de determinados servicios se aplicará el régimen propio del Banco. 5—Faculta a la Superintendencia Bancaria para vigilar la observancia de las leyes y reglamentos a que están obligados los directores y trabajadores del Banco, para adelantar las investigaciones administrativas a que haya lugar y para aplicar el régimen disciplinario correspondiente de conformidad con las disposiciones legales pertinentes. 6—Dicta otras disposiciones respecto de las relaciones laborales entre el Banco de la República y sus trabajadores.
384	Feb.	22	35.471	Mar. 5 80	I—Modifica el régimen jurídico de las sociedades administradoras de inversión y de los fondos que ellas administran, al señalar los requisitos que estas deben cumplir para su constitución, su objeto, las operaciones que pueden realizar, los límites y prohibiciones. II—Determina los requisitos que deberá contener el reglamento del fondo el cual será expedido por las sociedades administradoras de inversión. III—Dispone que la vigilancia de estas sociedades y de sus fondos será ejercida por el superintendente bancario. IV—Faculta a la Comisión Nacional de Valores para exigir, cuando las necesidades económicas lo requieran, que las inversiones de los fondos se efectúen en determinados sectores para lo cual fijará sus correspondientes porcentajes.

Índice de medidas legislativas y ejecutivas de orden económico

Número y fecha				Diario Oficial en que se promulgó		Tema
				Número	Fecha	
Ministerio de Hacienda y Crédito Público						
Decretos						
238	Feb.	1	35.460	Feb. 19	80	Dispone que las compañías de financiamiento comercial deberán mantener en efectivo el 1% de los recursos que capten y efectuar y mantener inversiones no inferiores al 15% de los mismos en los títulos valores que para el efecto señale la Junta Monetaria.
302	Feb.	13	35.469	Mar. 3	80	Autoriza al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para gestionar a nombre del gobierno nacional la contratación de créditos externos con varios gobiernos bajo la modalidad de acuerdos de gobierno a gobierno hasta por la suma de US\$ 100 millones destinados a financiar programas generales de desarrollo.
332	Feb.	15	35.469	Mar. 3	80	Autoriza a los Ministerios de Hacienda y de Defensa Nacional para gestionar a nombre del gobierno nacional un empréstito externo hasta por US\$ 250 millones con plazo para su total amortización de doce años, interés anual de 8%, destinado a financiar la adquisición de equipo para la Armada Nacional.
344	Feb.	19	35.469	Mar. 3	80	Prorroga la vigencia del gravamen arancelario para algunas posiciones del Arancel de Aduanas.
347	Feb.	19	35.469	Mar. 3	80	Reglamenta parcialmente los decretos 1988 y 2368 de 1974 relativos al impuesto sobre las ventas, al disponer que si transcurridos treinta días hábiles de presentada la solicitud de devolución del impuesto sobre las ventas ésta no hubiere sido resuelta, el jefe de cuentas corrientes o quien haga sus veces en la respectiva administración de impuestos nacionales, efectuará la compensación hasta por la suma cuya devolución se solicita con las deudas que tenga el contribuyente por concepto de impuestos administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales.
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social						
Decretos						
337	Feb.	15	35.486	Mar. 27	80	Dispone que los trabajadores particulares y oficiales podrán exigir de sus empleadores o de las correspondientes entidades de previsión social o del Fondo Nacional de Ahorro la liquidación de anticipos de cesantías con destino a la suscripción y pago de cédulas de capitalización emitidas por el Banco Central Hipotecario el cual destinará los recursos que capte para préstamos a personas o firmas constructoras de unidades o conjuntos habitacionales. Para efectos de las respectivas subrogaciones se dará prelación a los suscriptores de las mismas cédulas.
404	Mar.	27	35.486	Mar. 27	80	Suspende la vigencia del Decreto 337 de 1980 por el cual se autoriza la liquidación de anticipos de cesantías con destino a la suscripción y pago de cédulas de capitalización emitidas por el Banco Central Hipotecario.
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social						
Resolución						
844	Feb.	29	35.495	Abr. 11	80	Clasifica como de naturaleza mixta para los efectos del subsidio familiar, la actividad económica de las empresas agrícolas cafeteras.
Ministerio de Salud Pública						
Decreto						
334	Feb.	15	35.471	Mar. 5	80	Aprueba los Estatutos del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.

Índice de medidas legislativas y ejecutivas de orden económico

Número y fecha			Diario Oficial en que se promulgó		Tema
			Número	Fecha	
Junta Monetaria					
Resoluciones					
12	Feb.	1	35.483	Mar. 24 80	Reglamenta la inversión establecida para las compañías de financiamiento comercial por el artículo 1o. del Decreto 238 de 1980, al disponer que la misma se efectuará en los títulos de crédito a que se refiere la Resolución 71 de 1976, los cuales devengarán el 25% de interés anual.
13	Feb.	13	35.483	Mar. 24 80	Dispone que a partir del 14 de febrero de 1980 el Banco de la República podrá adquirir los certificados de cambio que le ofrezcan con menos de ciento veinte días de expedidos, con un descuento del 7% sobre la tasa de cambio vigente el día de la operación de compra.
14	Feb.	13	35.481	Mar. 20 80	Señala condiciones para las prórrogas de préstamos externos a particulares a que se refiere el artículo 128 del Decreto-Ley 444 de 1967.
15	Feb.	25	()	()	Amplía hasta \$ 150 millones y \$ 300 millones los cupos de redescuento establecidos en favor de los damnificados por el invierno y sismos ocurridos en 1979.
16	Feb.	25	()	()	Autoriza al Banco de la República para redescantar a los establecimientos bancarios las operaciones de crédito que realicen a través de bonos de prenda de almacenes generales de depósito representativos de algunos productos de origen nacional y señala las condiciones para el redescuento de tales bonos.
17	Feb.	25	()	()	Dispone que a partir del 28 de febrero de 1980 el Banco de la República podrá adquirir los certificados de cambio que le ofrezcan con menos de ciento veinte días de expedidos con un descuento del 6% sobre la tasa de cambio vigente el día de la operación de compra.

Selección de artículos de las publicaciones recibidas por la Biblioteca y Hemeroteca
del Departamento de Investigaciones Económicas durante 1977

AFRICA-CONDICIONES ECONOMICAS

- 1091—Eltis, David. The export of slaves from Africa, 182-1843. Jour. Econ. Hist. 37(2): 409-433 Jn. '77. Washington.
Contenido: Gráficas y tablas.
- 2186—Herrán, Maria Teresa. Continente explosivo. N. Frontera. 137: 12-13 Jn.-Jl. '77. Bogotá.
A la cabeza de título: Africa.
Contenido: Djibuti. - Diplomacia sutil. - En el Sahara español. - El inevitable Amin. - Y siempre Sur Africa.
- 2186—Herrán, Maria Teresa. La caldera Africana. N. Frontera. 126: 12-13, 15 Ab. '77 Bogotá.
Contenido: Nuevos rivales. - Las ventajas del dinero. - El peligro rojo. - La garra Rusa. - ¿... y Estados Unidos? - Zaire: un nuevo foco. El cuerno de Africa.
- 313—Wright, John. Prospects for new oil discoveries. Petr. Econ. 44(2): 45-47 Fb. '77. Londres.
A la cabeza de título: Africa.
Contenido: Nine oil states. - A new producer.

AGRICULTURA-ASPECTOS ECONOMICOS

- 2089—Argentine hopes pinned on agricultural expansion. Lat. Am. Econ. Rep. 5(18): 72 My. '77 Londres.
Contenido: Storage capacity.
- 186—Cock L., Jorge Eduardo. Revolución verde en la "montaña". Estrategia. 2: 42 Jl. '77 Bogotá.
- 1690—Colombian agriculture, buffeted by problems, faces setback in 1977. Bus. Lat. Am. 2: 48 Fb. '77 Nueva York.
- 432—Decreto número 337 de 1977 (febrero 21). Rev. Ban. Rep. 50(593): 367-369 Mz. '77 Bogotá.
Por el cual se reglamenta el funcionamiento de las bolsas de productos.
- 174—En La Dorada riego con aprovechamiento de agua por medio de motobombas. Arroz. 26(282): 4-5 Ab. '77 Bogotá.
Contenido: Tecnificar más los cultivos para atender la demanda mundial de alimentos. La inflación ataca también al agricultor. - Producción de semillas, el mejor renglón en la industria arrocería.
- 186—García Parra, Jaime. Política Agraria. Estrategia. 4: 14-15 St. '77 Bogotá.
Contenido: Una política de renovación y siembra del café. - Ante una eventual guerra cafetera.
- 174—Gómez Cano, Francisco. Los subsidios a la agricultura: necesidad del desarrollo. Arroz. 26(282): 13-16 Ab. '77 Bogotá.
- 436—Las heladas. Rev. Nal. Agr. 833: 18-23 En.-Feb. '77 Bogotá.
Contenido: Heladas por radiación. - La helada blanca. - Helada negra. - Factores que favorecen las heladas. - Cebada. - Cultivo del trigo. - Cultivo de la papa.
- 186—Hernández G., Antonio. ¿Fomento agropecuario o control monetario? Estrategia. 2: 41 Jl. '77 Bogotá.

- 672—Leiner, A. B. Crisis en la agricultura, crisis en la economía. Com. Ext. 27(12): 1457-1461 Dc. '77 México.
Contenido: Introducción. - Análisis.

- 186—May Berry, J. H. Productos básicos: expectativas inciertas en el mercado mundial. Estrategia. 2: 39-40 Jl. '77 Bogotá.
A la cabeza de título: Agricultura.

- 672—Mujica Vélez, Rubén. Subempleo y crisis agraria. Las opciones agropecuarias. Com. Ext. 27(12): 1462-1470 Dc. '77 México.
Contenido: Introducción. - La política gubernamental y sus limitaciones. - Los antecedentes del desarrollo del Valle del Yaqui. - El desarrollo agrícola reciente en Sonora.

- 174—La política de exportación agrícola depende de la abundancia de las cosechas. Arroz. 26(284): 3-8 Jn. '77 Bogotá.
Contenido: PROEXPO busca medidas de común acuerdo con los arroceros. - Para estabilizar la producción de arroz en todos los meses del año, se requieren nuevos sistemas de financiación a fin de poder importar equipos de riego.

- 920—Politiques agricoles: nouvelles priorités. Observateur. 86: 26-29 My. '77 Paris.
Contenido: Renforcement de la stabilité. - Sécurité des approvisionnements. - Problemes de l'avenir.

- 186—¿Por qué la escasez de alimentos? Estrategia. 1: 40-41 Jn. '77 Bogotá.
A la cabeza de título: Agricultura.

- 2089—Real problems of Venezuelan agriculture still unsolved. Lat. Am. Econ. Rep. 5(21): 82 Jn. '77 Londres.
Contenido: Output down. - Price controls. Inefficiency.

- 432—Resolución número 35 de 1977 (mayo 25). Rev. Ban. Rep. 50(595): 703 My. '77 Bogotá.
La Junta Monetaria dicta medidas sobre condiciones de los préstamos del Fondo Financiero Industrial y los destinados a financiar actividades del sector agroindustrial.

- 436—Riego por goteo en hortalizas en la zona de Caquetá. Rev. Nal. Agr. 835: 7-11 My.-Jn. '77 Bogotá.
Contenido: Justificación e importancia. - El riego por goteo. - Requerimientos, ventajas. - Alto incremento de la producción. - Análisis económico. - Costos.

- 1606—Rincón M., Ernesto. Caracterización de los problemas del mercadeo del pequeño agricultor y algunas bases para el establecimiento de reformas en el mercadeo de sus productos agropecuarios. Des. Rural. 11(3): 73-86 St./Dc. '77 Costa Rica.

- 494—El sector agropecuario colombiano: problemas actuales y perspectivas. Coyuntura Econ. 7(1): 108-119 My. '77 Bogotá.

Contenido: La producción agropecuaria. Tecnología. - Precios agrícolas y comercialización. - El crédito rural. - Comentarios finales.

V—Véase además:
ALIMENTOS-INDUSTRIA Y COMERCIO
BOSQUES Y SILVICULTURA
CREDITO AGROPECUARIO
FLORICULTURA
GANADERIA
PLAGAS AGRICOLAS
REFORMA AGRARIA
y los diferentes productos agrícolas.