



PODER PÚBLICO — Rama Legislativa Nacional

LEY 95 DE 1965
(diciembre 31)

por la cual se aprueban los Convenios para la Unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y Protocolo Adicional al artículo 2º, "firmados en la ciudad de Varsovia el 12 de octubre de 1929", al "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", suscrito en La Haya el 28 de septiembre de 1955", y al "Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de ciertas normas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961", y por consiguiente, se autoriza al Gobierno Nacional para que adhiera a las mencionadas Convenciones y Protocolos.

El Congreso de Colombia,

Vistos los textos certificados de la "Convención para la Unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y Protocolo Adicional al artículo 2º", hecha en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 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", hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, del "Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961", que a la letra dice:

Convención para la Unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional

El Presidente del Reich Alemán, el Presidente Federal de la República de Austria, Su Majestad el Rey de Bélgica, el Presidente de los Estados Unidos del Brasil, Su Majestad el Rey de Bulgaria, el Presidente del Gobierno Nacionalista de la República de China, Su Majestad el Rey de Dinamarca e Islandia, Su Majestad el Rey de Egipto, Su Majestad el Rey de España, el Jefe de Estado de la República de Estonia, el Presidente de la República de Finlandia, el Presidente de la República Francesa, Su Majestad el Rey de Gran Bretaña, de Irlanda y de los Territorios Británicos allende los Mares, Emperador de las Indias, el Presidente de la República de Grecia, Su Alteza Serenísima el Regente del Reino de Hungría, Su Majestad el Rey de Italia, Su Majestad el Emperador del Japón, el Presidente de la República de Letonia, Su Alteza Real del Gran Ducado de Luxemburgo, el Presidente de los Estados Unidos de México, Su Majestad el Rey de Noruega, Su Majestad la Reina de los Países Bajos, el Presidente de la República de Polonia, Su Majestad el Rey de Rumania, Su Majestad el Rey de Suecia, el Consejo Federal Suizo, el Presidente de la República Checoslovaca, el Comité Central Ejecutivo de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas, el Presidente de los Estados Unidos de Venezuela, Su Majestad el Rey de Yugoslavia, habiendo reconocido la utilidad de reglamentar de una manera uniforme las condiciones del transporte aéreo internacional en lo referente a los documentos utilizados para este transporte, y la responsabilidad del transportador, han nombrado a sus respectivos Plenipotenciarios, los cuales, debidamente autorizados, han celebrado y firmado la siguiente Convención:

CAPITULO I

Objeto - Definiciones

Artículo 1º—1. La presente Convención se aplica a toda clase de transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronave mediante remuneración. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos realizados en aeronave por una empresa de transportes aéreos.

2. Para los efectos de la presente Convención las palabras "transporte internacional", designan todo transporte en el cual, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino, haya o no interrupción, de transporte o transbordo, están situados en el territorio de las dos Altas Partes Contratantes o en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, si se prevé una escala en un territorio sometido a la soberanía, a la jurisdicción, al mandato o a la autoridad de otra potencia aunque no sea contratante. El transporte sin dicha escala entre los territorios sometidos a la soberanía, a la jurisdicción, al mandato o a la autoridad de la misma Alta Parte Contratante no se considera como internacional de acuerdo con la presente Convención.

3. El transporte que haya de ejecutarse por varios transportadores sucesivos por aire se juzgará, para la aplicación de esta Convención, como un transporte único cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, sea que haya sido efectuado bajo la forma de un solo contrato o de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ser otorgados to-

talmente en un territorio sometido a la soberanía, a la jurisdicción, al mandato o a la autoridad de una misma Alta Parte Contratante.

Artículo 2º—1. La Convención se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las demás personas jurídicas de Derecho Público, con las condiciones previstas en el artículo 1º.

2. Se exceptúan de la aplicación de la presente Convención los transportes efectuados de conformidad con convenios postales internacionales.

CAPITULO II

Título de Transportes

Sección I

Billete de pasaje

Artículo 3º—1. En el transporte de viajeros, el transportador estará obligado a expedir un billete de pasaje que debe contener los siguientes datos:

- El lugar y la fecha de la emisión;
- El punto de partida y el de destino;
- Escalas previstas, reservándose al transportador la facultad de estipular que él podrá modificarlas en caso de necesidad, y sin que esta modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional;
- El nombre y la dirección del transportador o de los transportadores;
- La indicación de que el transporte está sometido al régimen de la responsabilidad establecido en la presente Convención.

2. La falta, la irregularidad o la pérdida del billete no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que por ello no dejará de estar sometido a las normas de la presente Convención. Sin embargo, si el transportador acepta al viajero sin que se haya expedido un billete de pasaje, no tendrá derecho de ampararse en las disposiciones de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad.

Sección II

Boletín de equipajes

Artículo 4º—1. En el transporte de equipajes, diferentes de los objetos personales menores, cuya custodia conserva el viajero, el transportador está obligado a expedir un boletín de equipajes.

2. El boletín de equipajes será en dos ejemplares, uno para el viajero y el otro para el transportador.

3. Deberá contener los siguientes datos:

- El lugar y la fecha de la emisión;
- Los puntos de partida y de destino;
- El nombre y la dirección del transportador o de los transportadores;
- El número del billete del pasaje;
- La indicación de que la entrega de los equipos se hace al portador del boletín;
- El número y el peso de los bultos;
- El total del valor declarado, de conformidad con el artículo 22, párrafo aparte 2;
- La indicación de que el transporte está sujeto al régimen de la responsabilidad establecida por la presente Convención.

4. La falta, la irregularidad o la pérdida del boletín no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que por ello no dejará de estar sujeto a las normas de la presente Convención. Sin embargo, si el transportador acepta los equipajes sin que se haya expedido un boletín o si el boletín no contiene los datos indicados en las letras d), f), h), el transportador no tendrá derecho de ampararse en las disposiciones de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad.

Sección III

Carta de porte aéreo

Artículo 5º—1. Todo transportador de mercancías tiene derecho de pedir al expedidor el otorgamiento y entrega de un título llamado: "Carta de Porte Aéreo"; todo expedidor tiene derecho de pedir al transportador la aceptación de este documento.

2. Sin embargo, la falta, la irregularidad o la pérdida de este título no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, el cual no estará por ello menos sujeto a las normas de la presente Convención, bajo reserva de las disposiciones del artículo 9º.

Artículo 6º—1. El expedidor otorgará la carta de porte aéreo en tres ejemplares originales, y la remitirá con la mercancía

2. El primer ejemplar ha de llevar la mención "para el transportador", y deberá ser firmado por el expedidor. El segundo ejemplar ha de llevar la mención "para el destinatario", será firmado por el expedidor y el transportador, y ha de ir junto con la mercancía. El transportador firmará el tercer ejemplar, y lo remitirá al expedidor de aceptación de la mercancía.

3. La firma del transportador deberá ponerse al aceptar la mercancía.

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

5. Si, a solicitud del expedidor, el transportador extiende la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que él actúa por cuenta del expedidor.

Artículo 7º El transportador de mercancías tiene derecho de solicitar al expedidor la expedición de cartas de porte aéreo diferentes cuando existen varios bultos.

Artículo 8º La carta de porte aéreo debe contener los siguientes datos:

- El lugar donde el documento fue otorgado y la fecha en la cual se otorgó;
- El punto de partida y el de destino;
- Las escalas previstas, bajo reserva de la facultad, para el transportador, de estipular que él podrá modificarlas en caso de necesidad, y sin que esta modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional;
- El nombre y la dirección del expedidor;
- El nombre y la dirección del primer transportador;
- El nombre y la dirección del destinatario, si hay motivos para ello;
- La naturaleza de la mercancía;
- El número, la forma de embalaje, las marcas particulares o los números de los bultos;
- El peso, la cantidad, el volumen o las dimensiones de la mercancía;
- El estado aparente de la mercancía y del embalaje;
- El precio de transporte si se ha estipulado, la fecha y lugar de pago, y la persona que debe pagar;
- Si el envío se hace contra reembolso, el precio de las mercancías, y eventualmente, el importe de los gastos;
- El importe del valor declarado de conformidad con el artículo 22, párrafo, aparte 2;
- El número de ejemplares de la carta de porte aéreo;
- Los documentos enviados al transportador que hayan de anexarse a la carta de porte aéreo;
- El plazo de transporte y la indicación sumaria de la vía que ha de seguir, si han sido estipulados;
- La indicación de que el transporte está sujeto al régimen de la responsabilidad estipulada por la presente Convención.

Artículo 9º Si el transportador acepta mercancías sin que se haya otorgado una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene todos los datos indicados en el artículo 8º-a) hasta i), inclusive, y q), el transportador no tendrá derecho de ampararse en las disposiciones de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad.

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

2. Tendrá la responsabilidad de todo daño sufrido por el transportador o cualquiera otra persona a causa de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

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

2. Las indicaciones de la carta de porte aéreo, relativas al peso, dimensiones y embalaje de la mercancía, así como el número de bultos hacen fe, salvo prueba en contrario; las referentes a la cantidad, al volumen y estado de la mercancía sólo constituyen prueba contra el transportador cuando la verificación haya sido hecha por él en presencia del expedidor, y comprobada en la carta de porte aéreo, o cuando se trate de indicaciones referentes al estado aparente de la mercancía.

Artículo 12—1. El expedidor tiene derecho, con la condición de cumplir todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, de disponer de la mercancía, sea retirándola del aeropuerto de partida o de destino, sea deteniéndola en el curso de la ruta en el momento de un aterrizaje, sea disponiendo su entrega en el lugar de destino o en el curso de la ruta a una persona distinta del destinatario indicado en la carta de porte aéreo, sea exigiendo su retorno al aeropuerto de partida, con tal que el ejercicio de ese derecho no cause perjuicio al transportador ni a los otros expedidores, y con la obligación de reembolsar los gastos que resulten de lo mismo.

2. En caso de que el cumplimiento de las órdenes del expedidor sea imposible, el transportador debe informarlo inmediatamente.

3. Si el transportador se somete a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo expedida a éste, será responsable, salvo su recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiera ser causado por este hecho a quien esté normalmente en poder de la carta de porte aéreo.

4. El derecho del expedidor terminará en el momento en que principie el del destinatario, de conformidad con el artículo 13 indicado a continuación. Sin embargo, si el destinatario niega la carta de porte o la mercancía, o si no puede ser localizado, el expedidor recuperará su derecho de disposición.

Artículo 13—1. Salvo en los casos indicados en el artículo anterior, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, de pedir al transportador que le remita la carta de transporte aéreo, y que le entregue la mercancía contra el pago de la cuantía de los créditos y contra el cumplimiento de las condiciones de transporte indicadas en la carta de porte aéreo.

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

3. Si el transportador reconoce la pérdida de la mercancía o si, a la expiración del plazo de 7 días después de aquel en que ella hubiere debido llegar, la mercancía no

hubiere llegado, el destinatario está autorizado para hacer valer ante el transportador los derechos resultantes del contrato de transporte.

Artículo 14. El expedidor y el destinatario podrán hacer valer todos los derechos que les son conferidos, respectivamente, por los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, sea que él obre en su propio interés, o en interés de otro, a condición de cumplir las obligaciones que el contrato imponen.

Artículo 15.—1. Los artículos 12, 13 y 14 no implican ningún perjuicio a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros, cuyos derechos provengan ya del expedidor, ya del destinatario.

2. Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá constar en la carta de porte aéreo.

Artículo 16. El expedidor estará obligado a presentar los informes y a adjuntar a la carta de porte aéreo los documentos que, antes de la entrega de la mercancía al destinatario, sean necesarios para cumplir con las formalidades de Aduana, de consumo o de Policía. El expedidor es responsable ante el transportador de todos los daños que pudieran resultar por la falta, insuficiencia o irregularidad de estos informes y descuentos, salvo en el caso de falta por parte del transportador o de sus representantes.

2. El transportador no está obligado a examinar si estos informes y documentos son exactos o suficientes.

CAPITULO III

Responsabilidad del transportador

Artículo 17. El transportador es responsable del daño causado, en caso de muerte, de herida o de toda otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se produjo a bordo de la aeronave, o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Artículo 18.—1. El transportador es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de los equipajes facturados o de mercancías cuando el hecho que ha causado el daño ocurre durante el transporte aéreo.

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

3. El período del transporte aéreo no cubre ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en cumplimiento del contrato de transporte aéreo para fines de cargo, entrega o transbordo, se presume que todo daño, salvo prueba en contrario, resulta de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

Artículo 19. El transportador es responsable del daño resultante de un retardo en el transporte aéreo de viajeros, equipajes o mercancías.

Artículo 20.—1. El transportador no es responsable si puede probar que él y sus representantes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

2. En los transportes de mercancías y de equipajes, el transportador no es responsable si puede probar que el daño proviene de una falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que, en cuanto a todas las otras consideraciones, él y sus representantes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Artículo 21-E.—1. En el caso de que el transportador comprobe que la persona lesionada causó el daño o contribuyó a él, el Tribunal podrá, conforme a las disposiciones de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportador.

Artículo 22.—1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador para con cada uno de los viajeros se limitará a la cantidad de ciento veinticinco mil francos. En caso de que, según la ley del Tribunal competente, la indemnización pueda ser fijada bajo forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportador, el viajero podrá fijar un límite más elevado de responsabilidad.

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

3. En lo que concierne a los objetos, cuya custodia conserva el viajero, la responsabilidad del transportador está limitada a cinco mil francos por viajero.

4. Las sumas indicadas anteriormente se considerarán en el sentido de que se refieren a franco francés constituido por sesenta y cinco miligramos y medio de oro de noventa y cinco milésimos de Ley. Ellas podrán convertirse en cada moneda nacional en números redondos.

Artículo 23. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportador de su responsabilidad o a establecer un límite inferior a aquel que está fijado en la presente Convención es nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no ocasiona la nulidad del contrato que quedará sujeto a las disposiciones de la presente Convención.

Artículo 24.—1. En los casos previstos en los artículos 18 y 19, toda acción de responsabilidad, de cualquier clase que sea, sólo podrá ejercerse en las condiciones y límites previstos por la presente Convención.

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

Artículo 25.—1. El transportador no tendrá derecho de favorecerse de las disposiciones de la presente Convención que excluyan o limiten su responsabilidad, si el daño proviene de dolo por parte de él o de una falta que, según la ley del Tribunal competente, se considere como equivalente al dolo.

2. Este derecho le será igualmente rehusado si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus representantes en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 26.—1. El recibo de los equipajes y mercancías sin protestas por parte del destinatario constituirá presunción salvo prueba en contrario, de que las mercancías se entregaron en buen estado, y de conformidad con el contrato de transporte.

2. En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al transportador una protesta inmediatamente después de haberse descubierto la avería y, a más tardar, dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de siete días para las mercancías, días que han de contarse a partir de la fecha de recibo. En caso de demora, deberá hacerse la protesta a más tardar dentro de los catorce días, contados desde el día en que el equipaje o la mercancía haya sido puesto a su disposición.

3. Toda protesta deberá hacerse constar por escrito en el contrato del transporte o mediante otro escrito expedido en el plazo previsto para dicha protesta.

4. A falta de protesta dentro de los plazos previstos, toda acción contra el transportador es inadmisibles, salvo el caso de fraude por parte de éste.

Artículo 27. En caso de fallecimiento del deudor, la acción por responsabilidad, dentro de los límites previstos por la presente Convención, se ejercerá contra sus causahabientes.

Artículo 28.—1. La acción por responsabilidad deberá ser ejercitada, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, sea ante el Tribunal del domicilio del transportador, de la sede principal de su negocio, o del lugar donde tenga un establecimiento bajo cuyo cuidado hubiera sido celebrado el contrato, o sea ante el Tribunal del lugar de destino.

2. La tramitación será reglamentada por la ley del Tribunal escogido.

Artículo 29.—1. La acción por responsabilidad deberá entablarse, bajo pena de caducidad, en el plazo de dos años a partir de la llegada a su destino, o del día en que la aeronave debiera haber llegado, o a partir de la suspensión del transporte.

2. La manera de calcular el plazo se determinará de acuerdo con la ley del Tribunal competente.

Artículo 30.—1. En el caso de transporte regido por la definición del tercer párrafo del artículo 1º, que deba ejecutarse por diversos transportadores sucesivos, cada transportador que acepte viajeros, equipaje o mercancías, estará sujeto a las normas establecidas por esta Convención, y será considerado como una de las partes contratantes del contrato de transporte, en cuanto este contrato se refiera a la parte del transporte efectuado bajo su control.

2. En el caso de esta clase de transporte, el viajero o sus causahabientes sólo podrán recurrir contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido el accidente o el retardo, salvo en el caso de que, por estipulación expresa, el primer transportador hubiere asegurado la responsabilidad para todo el viaje.

3. Si se trata de equipajes o de mercancías, el expedidor tendrá recursos contra el primer transportador, y el destinatario que tenga derecho a la entrega, contra el último, y el uno o el otro podrán, además, proceder contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual haya ocurrido la destrucción, la pérdida, la avería, o el retardo. Estos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor y el destinatario.

CAPITULO IV

Disposiciones relativas a los transportes combinados

Artículo 31.—1. En caso de transportes combinados efectuados en parte por aire y en parte por todo otro medio de transporte, las estipulaciones de la presente Convención sólo se aplicarán al transporte aéreo, y si éste se ajusta a las condiciones del artículo 1º.

2. Nada en la presente Convención impide a las partes, en el caso de transportes combinados, insertar en el contrato de transporte aéreo las condiciones relativas a otros medios de transporte, a condición de que las estipulaciones de la presente Convención sean respetadas en lo que concierne el transporte por aire.

CAPITULO V

Disposiciones generales y finales

Artículo 32.—1. Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todas las Convenciones particulares anteriores al daño, por las cuales las partes deroguen las normas de la presente Convención, sea por una determinación de la ley aplicable, o por una modificación de las normas de competencia. Sin embargo, en el transporte de las mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites de la presente Convención, cuando el arbitraje debe efectuarse en lugares de competencia de los Tribunales previstos en el artículo 28, párrafo, aparte 1.

Artículo 33. Nada de lo estipulado en la presente Convención podrá impedir a un transportador que rehuse la celebración de un contrato de transporte, ni que formule reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones de la presente Convención.

Artículo 34. La presente Convención no es aplicable a los transportes aéreos internacionales, otorgados a título de primeros ensayos por empresas de navegación aérea con la finalidad de establecer líneas regulares de navegación aérea, ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

Artículo 35. Cuando en la presente Convención se hace referencia a días, se trata de días corrientes y no de días laborales.

Artículo 36. La presente Convención está redactada en francés, en un sólo ejemplar que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Polonia. De dicho ejemplar se enviará una copia fiel, certificada, por conducto del Gobierno polonés, al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

Artículo 37.—1. La presente Convención será ratificada. Los instrumentos de ratificación serán depositados en los Archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Polonia, el cual notificará el precitado depósito al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

2. Después que la presente Convención haya sido ratificada por cinco de las Altas Partes Contratantes, entrará en vigor entre dichas Partes el nonagésimo día después del depósito de la quinta ratificación. Posteriormente entrará en vigor entre las Altas Partes Contratantes que lo hubieren ratificado, y la Alta Parte Contratante que deposite su instrumento de ratificación, noventa días después de su depósito.

3. Corresponderá al Gobierno de la República de Polonia notificar al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes la fecha en que entre en vigencia la presente Convención, así como la fecha del depósito de cada ratificación.

Artículo 38.—1. La presente Convención después de su entrada en vigencia, permanecerá abierta a la adhesión de todos los Estados.

2. La adhesión se efectuará mediante una notificación dirigida al Gobierno de la República de Polonia, el cual dará aviso de ello al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

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

Artículo 39.—1. Cada una de las Altas Partes Contratantes podrá denunciar la presente Convención por medio de una notificación hecha al Gobierno de la República de Polonia, el cual dará aviso de ello inmediatamente al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

2. La denuncia surtirá sus efectos seis meses después de la notificación de la denuncia, y únicamente con respecto a la Parte que haya hecho la denuncia.

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

2. En consecuencia, ellas podrán posteriormente adherirse por separado a nombre del total o parte de sus colonias, protectorados, territorio bajo mandato, o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o a su autoridad, o a cualquier otro territorio bajo su jurisdicción que estuvieren incluidos en su declaración original.

3. Ellas podrán también, ajustándose a sus disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente o por el total o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo su mandato, o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o a su autoridad, o cualquier otro territorio bajo su jurisdicción.

Artículo 41. Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá facultad, a más tardar dos años después que la presente Convención entre en vigencia, de solicitar la celebración de una nueva Conferencia Internacional con el objeto de discutir las mejoras que podrían introducirse a la presente Convención. Con esta finalidad se dirigirá al Gobierno de la República de Francia, el cual tomará las medidas necesarias para preparar dicha Conferencia.

La presente Convención, hecha en Varsovia el 12 de octubre de 1929, permanecerá abierta a la firma hasta el 31 de enero de 1930.

Por Alemania: R. Richter, Dr. A. Wegerdt, Dr. iur. Otto Riese, Dr. E. Albrecht.

Por Austria: Strobele, Reinoehl.

Por Bélgica: Bernard de l'Escaille.

Por el Brasil: Alcibiades Pecanha.

Por Bulgaria:

Por China:

Por Dinamarca: L. Ingerslev, Knud Gregersen.

Por Egipto:

Por España: Silvio Fernández Vallín.

Por Estonia:

Por Finlandia:

Por Francia: Pierre Etienne Flandin, Georges Ripert.

Por la Gran Bretaña e Irlanda del Norte: A. H. Dennis,

Orme Clarke, R. L. Megarry.

Por Australia: A. H. Dennis, Orme Clarke, R. L. Megarry.

Por la Unión Sudafricana: A. H. Dennis, Orme Clarke, R. L. Megarry.

Por Grecia: G. C. Lagoudakis.

Por Hungría:

Por Italia: A. Giardini.

Por Japón: Kazuo Nishikawa.

Por Letonia: M. Nuksa.

Por Luxemburgo: E. Arendt.

Por México:

Por Noruega: N. Ch. Ditleff.

Por los Países Bajos: W. B. Engelbrecht.

Por Polonia: August Zaleski, Alfons Kuhn.

Por Rumania: G. Cretziano.

Por Suecia:

Por Suiza: Edm. Pittard, Dr. F. Iiess.

Por Checoslovaquia: Dr. V. Girska.

Por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas: Kociubinsky.

Por Venezuela:

Por Yugoslavia: Ivo de Giulli.

Protocolo Adicional al artículo 2º

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

Por Alemania: R. Richter, Dr. E. Albrecht, Dr. A. Wederdt, Dr. iur. Otto Riese.
 Por Austria: Strobele, Reinhoehl.
 Por Bélgica: Bernard l'Escaille.
 Por Brasil: Alcibiades Pecanha.
 Por Bulgaria:
 Por China:
 Por Dinamarca: L. Ingerslev, Knud Gregersen.
 Por Egipto:
 Por España: Silvio Fernández Vallín.
 Por Estonia:
 Por Finlandia:
 Por Francia: Pierre Etienne Flandin, Georges Ripert.
 Por la Gran Bretaña e Irlanda del Norte: A. H. Dennis, Orme Clarke, R. L. Megarry.
 Por Australia: A. H. Dennis, Orme Clarke, R. L. Megarry.
 Por la Unión Sudafricana: A. H. Dennis, Orme Clarke, R. N. Megarry.
 Por Grecia: G. C. Lagoudakis.
 Por Hungría:
 Por Italia: A. Giannini.
 Por Japón: Kazuo Nishikawa.
 Por Letonia: M. Nuksa.
 Por Luxemburgo: E. Arendt.
 Por México:
 Por Noruega: N. Ch. Ditleff.
 Por los Países Bajos: W. B. Engelbrencht.
 Por Polonia: August Zaleski, Alfons Kuhn.
 Por Rumania: G. Gretziano.
 Por Suecia:
 Por Suiza: Edm. Pittard, Dr. F. Hess.
 Por Checoslovaquia: Dr. V. Girsá.
 Por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas: Kociubinsky.

Por Venezuela:
 Por Yugoslavia: Ivo de Giulli.

Es fiel copia del original.

Firma legible, Director del Departamento Jurídico y de Tratados en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de Polonia.

Es traducción fiel y completa.

Traductor: José Nilo Bernier B.

Bogotá, 8 de diciembre de 1962. Hay un sello que dice: Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, Oficina de Traducciones.

(Firmado), José Nilo Bernier B., Traductor Oficial.

Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia.
 Rama Ejecutiva del Poder Público, Presidencia de la República.

Bogotá, 2 de julio de 1964.

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

GUILLERMO LEON VALENCIA

El Ministro de Relaciones Exteriores, Fernando Gómez Martínez.

Es fiel copia del texto de la Convención para la Unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y del Protocolo Adicional al artículo 2º, que reposa en los archivos de la Cancillería, debidamente certificado por el Director del Departamento Jurídico y de Tratados en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de Polonia, y traducido del francés al castellano por el traductor oficial del Ministerio.

(Firmado), Jorge Cervantes Pinzón, Asesor Jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores, encargado.

Bogotá, 21 de julio de 1964.

«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.

Los Gobiernos firmantes,

Considerando que es deseable modificar al 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 PRIMERO

Modificaciones al Convenio

Artículo 1º En el artículo 1º del Convenio:

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

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

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

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

Artículo 2º En el artículo 2º del Convenio se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:

“2. El presente Convenio no se aplicará al transporte de correo y paquetes postales”.

Artículo 3º En el artículo 3º del Convenio:

a) Se suprime el párrafo 1º y se sustituye por la siguiente disposición:

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

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

c) Un aviso indicando que, si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista, muerte o lesiones, así como por pérdida o avería del equipaje”;

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

“2. El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1-c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22”.

Artículo 4º En el artículo 4º del Convenio:

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

“1. En el transporte de equipaje facturado deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3º, párrafo 1-c), o incorporado al mismo, deberá contener:

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

c) Un aviso indicando que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías del equipaje”;

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

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

Artículo 5º En el artículo 6º del Convenio se suprime el párrafo 3, y se sustituye por la siguiente disposición:

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

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

“La carta de porte aéreo deberá contener:

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

c) Un aviso indicando a los expedidores que, si el transporte cuyo punto final de destino, o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías de las mercancías”.

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

“Si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo c) del artículo 8º, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22”.

Artículo 8º En el artículo 10 del Convenio se suprime el párrafo 2, y se sustituye por la siguiente disposición:

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

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

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

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

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

“Artículo 22.—1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero, se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la ley del Tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista, y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega;

b) En caso de pérdida, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte 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 cinco mil francos por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al Tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas en francos mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la Ley de novecientos 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 oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia”.

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

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

Artículo 13. En el artículo 25 del Convenio se suprimen los párrafos 1 y 2, quedando reemplazados por lo siguiente:

“Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones”.

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

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

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

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

Artículo 15. En el artículo 26 del Convenio se suprime el párrafo 2, y se sustituye por la siguiente disposición:

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

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

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

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

“Artículo 40-A.—1. En el artículo 37, párrafo 2, y en el artículo 40, párrafo 1, la expresión Alta Parte Contratante significa Estado. En todos los demás casos, la expresión

Alta Parte Contratante, significa el Estado, cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor, y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto.

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

CAPITULO II

Campo de aplicación del Convenio modificado.

Artículo 18. El Convenio, modificado por este 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 los territorios de dos Partes del presente Protocolo o del territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

CAPITULO III

Cláusulas finales

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

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

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

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

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

Artículo 22.—1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos al nonagésimo día, a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha, entrará en vigor 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 la Organización de las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular de Polonia.

Artículo 23.—1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado no signatario.

2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio, implica la adhesión a dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo XXVII. El Gobierno de la República Popular de Polonia notificará inmediatamente a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados Partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados Miembros de la "Organización de Aviación Civil Internacional", o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional:

a) Toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma;

b) El depósito de todo instrumento de ratificación, o adhesión de dicho Protocolo, y la fecha en que se hizo;

c) La fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 22;

d) Toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción;

e) Toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el artículo 25, y la fecha de recepción de la misma;

f) Toda notificación hecha de acuerdo con el artículo 26, y la fecha de recepción de la misma.

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

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

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

Este Protocolo fue firmado, inicialmente, el día veintiocho de septiembre de mil novecientos cincuenta y cinco por los representantes de los siguientes países:

República Federal de Alemania, Bélgica, Brasil, Egipto, Francia, Grecia, República Popular de Hungría, Irlanda, Israel, Italia, Laos, Liechtenstein, Luxemburgo, México, Noruega, Países Bajos, Filipinas, República Popular de Polonia, Portugal, República Popular de Rumania, Salvador, Suecia, Suiza, República Checoslovaca, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Venezuela.

Estados que firmaron en Varsovia, después de la clausura de la Conferencia de La Haya en 1955, el Protocolo que modifica la Convención para la Unificación de ciertas normas relativas al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia el 12 de octubre de 1929:

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte A. N. Noble, el 23 de marzo de 1956.

Por el Japón Suemasa Okamoto, el 2 de mayo de 1956. Los Estados Unidos de América, Joseph E. Jacobs, el 28 de julio de 1956.

Australia A. N. Noble, el 12 de julio de 1956.

Canadá, Jean Louis Delisle, el 16 de agosto de 1956.

Dinamarca, J. Rechemdorff, el 16 de marzo de 1957.

República Democrática Alemana, Josef Hegen, el 11 de diciembre de 1957.

Nueva Zelanda, E. A. Berthoud, el 19 de marzo de 1958. República Popular Federal de Yugoslavia, R. Dugonjic, el 3 de diciembre de 1958.

República Socialista Soviética de Ucrania, P. A. Abrasimow, el 15 de enero de 1960.

República Socialista Soviética de Bielorrusia (Rusia Blanca), P. A. Abrasimow, el 9 de abril de 1960.

Pakistán, Salman A. All, el 8 de agosto de 1960.

República de Mali, Moussa Maiga, el 16 de agosto de 1962.

Se certifica la conformidad de la presente con el original. Firma ilegible, Director del Departamento Jurídico y de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de Polonia.

Es traducción fiel y completa.

Traductor: José Nilo Bernier B.

Bogotá, 7 de diciembre de 1962. Hay un sello que dice: Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. Oficina de Traducciones.

(Firmado), José Nilo Bernier B., Traductor Oficial.

Ministerio de Relaciones de Colombia.

Rama Ejecutiva del Poder Público. Presidencia de la República.

Bogotá, 2 de julio de 1964.

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

GUILLERMO LEON VALENCIA

Ministro de Relaciones Exteriores, Fernando Gómez Martínez.

Es fiel copia del texto 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, que en edición oficial debidamente certificado por el Jefe del Departamento Jurídico y de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular de Polonia, reposa en los archivos de la Cancillería.

(Firmado), Jorge Cervantes Pinzón, Abogado de la Oficina Jurídica.

Bogotá, 25 de julio de 1964.

"Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.

Los Estados que firman el presente Convenio, considerando que el Convenio de Varsovia no contiene reglas particulares aplicables al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que sea parte en el contrato de transporte.

Considerando que, por tanto, es conveniente formular normas que regulen dichas circunstancias.

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1º En el presente Convenio:

a) "Convenio de Varsovia", significa el Convenio para

la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, según que el transporte, de conformidad con el contrato a que se refiere el párrafo b), se rija por uno u otro;

b) "Transportista contractual", significa la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro;

c) "Transportista de hecho", significa la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b), sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario.

Artículo 2º Si un transportista de hecho lleva a cabo todo o parte de un transporte que, de acuerdo con el contrato a que se refiere el artículo 1º, párrafo b), se rige por el Convenio de Varsovia, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sometidos excepto lo previsto en el presente Convenio, a las disposiciones del Convenio de Varsovia, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realice.

Artículo 3º—1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, en relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.

2. Por lo que se refiere al transporte realizado por el transportista de hecho, las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también como del transportista de hecho. Sin embargo, tales acciones y omisiones no someterán al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de los límites previstos en el artículo 22 del Convenio de Varsovia. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el Convenio de Varsovia, ninguna renuncia de derechos establecidos por dicho Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el artículo 22 de dicho Convenio efectuarán al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.

Artículo 4º Las órdenes o protestas que se dirijan al transportista conforme al Convenio de Varsovia, tendrán el mismo efecto, ya sean dirigidas al transportista contractual, ya al transportista de hecho. Sin embargo, las órdenes previstas en el artículo 12 del Convenio de Varsovia sólo surtirán efecto si se dirigen al transportista contractual.

Artículo 5º Con relación al transporte efectuado por el transportista de hecho, todo dependiente de éste o del transportista contractual tendrá derecho, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, a invocar los límites de responsabilidad aplicables, según el presente Convenio, al transportista del cual sea dependiente, a menos que se pruebe que actuó en forma tal que, de conformidad con el Convenio de Varsovia, no pueda ampararse en tales límites.

Artículo 6º Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones obtenidas de este transportista, del contractual y de los dependientes de uno y otro, que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de dichos transportistas, en virtud del presente Convenio, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables.

Artículo 7º Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción por daños podrá ejercitarse, a elección del demandante, contra dicho transportista, contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejercita la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro transportista, regulándose el procedimiento y sus efectos por la ley del Tribunal que conozca del juicio.

Artículo 8º Toda acción por daños, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7º del presente Convenio, deberá ejercitarse, a elección del demandante, ante uno de los Tribunales en el que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual de acuerdo con el artículo 28 del Convenio de Varsovia, ante el Tribunal con jurisdicción en el lugar del domicilio del transportista de hecho, o ante el Tribunal con jurisdicción en el lugar donde éste tenga la sede principal de sus negocios.

Artículo 9º—1. Será nula y sin valor toda cláusula que tienda a exonerar de la responsabilidad prevista en el presente Convenio al transportista contractual o al transportista de hecho, o a fijar un límite inferior al aplicable, de conformidad con el presente Convenio, para la nulidad de dicha cláusula no implicará la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

2. En relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, lo previsto en el párrafo anterior no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

3. Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todas las convenciones particulares anteriores al momento de ocurrir los daños por las que las partes derogan las reglas del presente Convenio, ya sea por determinación de la ley aplicable o por modificaciones de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías, se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje haya de efectuarse en los lugares de competencia de los Tribunales previstos en el artículo 8º.

Artículo 10. Excepto lo previsto en el artículo 7º, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a

los derechos y obligaciones de un transportista con respecto del otro.

Artículo 11. Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el artículo 13, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

Artículo 12.—1. El presente Convenio quedará sometido a ratificación de los Estados signatarios.

2. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 13.—1. Tan pronto como cinco Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el noventaésimo día, a contar del depósito del quinto instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el noventaésimo día, a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas, y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 14.—1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el cual surtirá efecto al noventaésimo día, a contar de la fecha de este depósito.

Artículo 15.—1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándole al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo 16.—1. Todo Estado Contratante podrá en el momento de la ratificación o adhesión al presente Convenio, o en cualquier momento después, declarar mediante notificación al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos que la aplicación del presente Convenio se extenderá a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable.

2. La aplicación del presente Convenio se extenderá, 90 días después de la fecha de recepción de dicha notificación, por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a los territorios mencionados en la misma.

3. Todo Estado Contratante podrá denunciar este Convenio, de conformidad con las disposiciones del artículo 15, por separado, respecto a cualquiera o a todos los territorios de cuyas relaciones internacionales el Estado en cuestión sea responsable.

Artículo 17. El presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo 18. El Gobierno de los Estados Mexicanos notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional, y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados:

a) Toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;

b) El depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;

c) La fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del artículo 13;

d) Toda notificación de denuncia, y la fecha de su recepción;

e) Toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el artículo 16, y la fecha de recepción de la misma, en testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

Hecho en Guadalajara, el día diez y ocho de septiembre del año de mil novecientos sesenta y uno, en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés.

En caso de divergencia, el texto en idioma francés, idioma en el que se redactó el Convenio en Varsovia de 1929, hará fe. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos hará una traducción oficial del texto del Convenio en el idioma ruso.

El presente Convenio será depositado, ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el artículo 11, y dicho Gobierno transmitirá ejemplares certificados al mismo a la Organización de Aviación Civil Internacional, y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas, o de cualquiera de los Organismos Especializados.

Firmaron este Convenio el 18 de septiembre de mil novecientos sesenta y uno, los representantes autorizados de:

Brasil, Francia, Guatemala, Honduras, México, Países Bajos, Filipinas, República de China, República Federal de Alemania, República Popular de Hungría, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, República Socialista de Checoslovaquia, Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, Santa Sede, Suecia, Suiza, Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas Soviéticas.

La presente es copia fiel del original, y se extiende en cumplimiento de las disposiciones del párrafo final de la presente Convención.

Consta de trece páginas autorizadas cada una de ellas.

Hecho en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de enero del año de mil novecientos sesenta y dos.

(Firmado); Carlos Darío Ojeda.

El suscrito Embajador de Colombia en México, certifica: Que la firma del señor don Carlos Darío Ojeda, quien ejerce actualmente las funciones de Oficial Mayor de la

Secretaría de Relaciones Exteriores de México, es auténtica.

México, D. F., junio 19 de 1962.

(Firmado), Carlos Arango Vélez, Embajador.

Rama Ejecutiva del Poder Público. Presidencia de la República.

Bogotá, 2 de julio de 1964.

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

GUILLERMO LEON VALENCIA

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Fernando Gómez Martínez.

Es fiel copia del texto del Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961, que en edición oficial en idioma castellano, y debidamente certificado por el señor Oficial Mayor de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, reposa en los archivos de la Cancillería.

(Firmado), Jorge Cervantes Pinzón, Abogado de la Oficina Jurídica.

Bogotá, 25 de julio de 1964.

DECRETA:

Artículo único. Apruébanse los "Convenios para la Unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y Protocolo Adicional al artículo 2º", firmados en la ciudad de Varsovia el 12 de octubre de 1929", al "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", suscrito en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y al "Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de ciertas normas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961", y por consiguiente, se autoriza al Gobierno Nacional para que adhiera a las mencionadas Convenciones y Protocolos.

Dada en Bogotá, D. E., a los quince días del mes de diciembre del año de mil novecientos sesenta y cinco.

El Presidente del honorable Senado de la República,

EUGENIO GOMEZ GOMEZ

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

DIEGO URIBE VARGAS

El Secretario del honorable Senado de la República,

Amaury Guerrero

El Secretario de la honorable Cámara de Representantes,

Luis Esparragoza Gálvez

República de Colombia: Gobierno Nacional.

Bogotá, D. E., diciembre 31 de 1965.

Publíquese y ejecútese.

GUILLERMO LEON VALENCIA

El Ministro de Relaciones Exteriores, Cástor Jaramillo Arrubla.

LEY 1a. DE 1966

(enero 4)

por la cual se decretan unas obras de beneficio para el norte del Departamento de Antioquia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º Decrétase la construcción, dotación y sostenimiento por parte de la Nación y dentro de los planes del Ministerio de Justicia, de una Escuela Correccional de Menores, para la región del norte del Departamento de Antioquia y con sede en el Municipio de Yarumal.

Artículo 2º Decrétase la construcción y dotación por parte de la Nación, de sendos Puestos de Salud en las poblaciones de Cedeño, Briceño, El Cedro, Berlín y Ochalí, dentro de las especificaciones aprobadas por la Beneficencia de Antioquia y en concordancia con los planes de desarrollo hospitalario del Departamento de Antioquia.

Artículo 3º Decrétase la creación de Escuelas Vocacionales Agrícolas en los Municipios de Cáceres e Ituango, y de Escuela Hogar para Campesinas en los Municipios de Valdivia y Angostura en el Departamento de Antioquia.

Artículo 4º Los auxilios y gastos que esta Ley decreta se cobrarán por parte de las entidades beneficiarias, previo el lleno de los requisitos legales para el cobro de esta clase de auxilios.

Artículo 5º Las partidas de que trata la presente Ley, serán incluidas por terceras partes en los Presupuestos de los años sucesivos, y si por algún motivo no quedaren incluidas en los Presupuestos que el Congreso apruebe, el Gobierno queda autorizado para realizar los traslados y hacer los créditos y contracréditos necesarios para dar cumplimiento a la presente Ley.

Artículo 6º Deróganse las disposiciones contrarias a la presente Ley.

Artículo 7º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, D. E., a 5 de noviembre de 1964.

El Presidente del Senado,

EMILIANO GUZMAN LARREA

El Presidente de la Cámara de Representantes,

DIEGO URIBE VARGAS

El Secretario del Senado,

Amaury Guerrero.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

Luis Esparragoza Gálvez.

República de Colombia. Gobierno Nacional.

Bogotá, D. E., enero 4 de 1966.

Publíquese y ejecútese.

GUILLERMO LEON VALENCIA

El Ministro de Justicia,

Francisco Posada de la Peña.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Joaquín Vallejo Arbeláez.

El Ministro de Salud Pública,

Juan Jacobo Muñoz.

El Ministro de Educación Nacional, encargado,

Pedro Gómez Valderrama.

LEY 2a. DE 1966

(enero 7)

por la cual se crea y organiza el Departamento del Quindío.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º Créase el Departamento del Quindío, formado por el territorio de los Municipios de Armenia, Calarcá, Circasia, Filandia, Génova, La Tebaida, Montenegro, Pijao, Quimbaya y Salento, que hoy forman parte del Departamento de Caldas, con los límites que tienen actualmente los mencionados Municipios.

Parágrafo. La capital del Departamento del Quindío será la ciudad de Armenia.

Artículo 2º El aparte d) del numeral 5º del artículo 1º del Decreto 1356 de 1964, quedará así:

Departamento del Quindío:

El de Armenia, compuesto por los Municipios de Armenia, Calarcá, Circasia, Filandia, Génova, La Tebaida, Montenegro, Pijao, Quimbaya y Salento.

Artículo 3º La reforma judicial consagrada en los decretos dictados por el Gobierno en ejercicio de las facultades que le fueron conferidas por la Ley 27 de 1963, se aplicarán en todo caso en el territorio del nuevo Departamento del Quindío, con la modificación consagrada en el artículo anterior y con las demás leyes que la adicionan o reforman.

Artículo 4º Créase el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Quindío, con sede en Armenia, integrado por dos Magistrados y con jurisdicción en todo el Departamento.

Parágrafo. El Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Departamento del Quindío, tendrá el mismo personal subalterno y remuneración correspondiente a los de su clase.

Artículo 5º Los nombramientos de los funcionarios a que se refiere el artículo anterior, y que se hagan al entrar en vigencia esta Ley, se entenderán por el resto del período correspondiente.

Artículo 6º Los negocios de orden judicial y administrativo, originarios de los Municipios que forman parte del Departamento del Quindío y que en la actualidad cursan ante los funcionarios del Departamento de Caldas, pasarán al conocimiento de las respectivas autoridades del Departamento del Quindío.

Artículo 7º Créase la Circunscripción Electoral del Departamento del Quindío, que comprende el territorio del Departamento del mismo nombre. El Gobierno Nacional, en desarrollo de los artículos 93, 99 y 186 de la Constitución Nacional, en armonía con el artículo 2º de la Reforma Plebiscitaria, previo concepto del Consejo de Estado, señalará el número de Senadores, Representantes y Diputados que le corresponda elegir al nuevo Departamento de acuerdo con su población.

Artículo 8º El Departamento del Quindío pagará al Departamento de Caldas, en proporción a las rentas departamentales de los Municipios que se segreguen, la deuda pública a cargo de este último Departamento, salvo que tengan destinación especial para inversión en Municipios o entidades que no formen parte del nuevo Departamento, en el momento de entrar en vigencia la presente Ley, y en las mismas condiciones de exigibilidad.

Artículo 9º El Departamento del Quindío gozará de las mismas participaciones que le corresponden a los demás Departamentos en la renta nacional, de acuerdo con las leyes vigentes sobre la materia.

Artículo 10. El Gobierno Nacional podrá resolver, previo concepto del Consejo de Estado, las dudas, dificultades y vacíos que se presenten en la aplicación de la presente Ley.

Parágrafo. Autorízase al Gobierno Nacional para proveer todas las omisiones que se presenten en desarrollo de la presente Ley, a fin de hacer posible el normal funcionamiento del Departamento del Quindío.

Artículo 11. El Gobierno Nacional queda encargado de organizar la instalación y funcionamiento administrativo del nuevo Departamento del Quindío, y facultado para abrir los créditos adicionales o hacer los traslados necesarios dentro del Presupuesto Nacional, a fin de incorporar las partidas indispensables para sufragar los gastos que ellos demandan, así como para cubrir las asignaciones de los funcionarios de orden nacional, que sean indispensables para la organización de las oficinas públicas en el nuevo Departamento del Quindío.