



**LEY 1689 DE 2013**

(diciembre 17 de 2013)

*por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía”, suscrito en Ankara, el 18 de noviembre de 2011.*

El Congreso de la República

Visto el texto del “Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía”, suscrito en Ankara, el 18 de noviembre de 2011.

(Para ser transcrito: Se adjunta fotocopia fiel y completa del texto en castellano del Acuerdo certificado por la Coordinadora del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones.

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS**

**ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE TURQUÍA**

**CONTENIDO**

## **ARTÍCULO TÍTULO**

- 1 DEFINICIONES
- 2 CONCESIÓN DE DERECHOS
- 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN
- 4 REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN
- 5 CAPACIDAD
- 6 TARIFAS
- 7 IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS
- 8 APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES
- 9 CARGOS AL USUARIO
- 10 SERVICIOS DE ESCALA
- 11 PERSONAL NO-NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
- 12 CONVERSIÓN DE MONEDA Y TRANSFERENCIA DE INGRESOS
- 13 IMPUESTOS
- 14 RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
- 15 LEGISLACIÓN SOBRE LA COMPETENCIA
- 16 FLEXIBILIDAD OPERACIONAL
- 17 CÓDIGO DESIGNADOR ÚNICO
- 18 SEGURIDAD OPERACIONAL
- 19 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
- 20 SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE
- 21 PROHIBICIÓN DE FUMAR
- 22 PROTECCIÓN DE MEDIO AMBIENTE
- 23 PRESENTACIÓN DE HORARIOS
- 24 ESTADÍSTICAS
- 25 CONSULTAS Y ENMIENDAS
- 26 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
- 27 REGISTRO
- 28 ACUERDOS MULTILATERALES
- 29 TÍTULOS
- 30 VALIDEZ Y TERMINACIÓN
- 31 ENTRADA EN VIGOR

### **ANEXO I**

#### **CUADRO DE RUTAS**

### **ANEXO II**

#### **ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL**

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía en adelante llamados las ‘Partes Contratantes’,

Siendo Partes de la Convención de Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago

el día siete de diciembre de 1944,

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales,

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales competitivos y eficientes aumentan el crecimiento económico, el comercio, el turismo, la inversión y el bienestar de los consumidores,

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran preocupación sobre actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, la cual pone en peligro la seguridad de las personas o propiedad, afectan la operación de los servicios aéreos de forma adversa, y menoscaba la confianza del público en la seguridad de la aviación civil, y

Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

### **HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:**

#### **ARTÍCULO 1. DEFINICIONES.**

1. Para el propósito de este Acuerdo, a menos que el contexto lo requiera de otra forma, los términos:

a) “Autoridades Aeronáuticas” significa, en el caso de la República de Colombia, la Autoridad de Aviación Civil y en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones o en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado a ejercer las funciones actualmente asignadas a las autoridades mencionadas;

b) “Acuerdo” significa, este Acuerdo, sus Anexos y cualquier enmienda al mismo;

c) “Servicios Acordados” significa, los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de acuerdo con las provisiones de este Acuerdo en las rutas especificadas;

d) “Anexo” significa el Anexo a este Acuerdo o cualesquiera enmiendas al mismo, de acuerdo con las provisiones del artículo 25 (Consultas y Enmiendas) de este Acuerdo. Los Anexos forman parte integral de este Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluirán el Anexo excepto donde explícitamente se acuerde de otra forma;

e) “Servicio aéreo” “servicio aéreo internacional”, “aerolínea” y “parada sin derechos de tráfico” tienen los significados especificados en el artículo 96 de la Convención;

f) “Capacidad” significa,

- En relación con una aeronave, la carga útil de tal aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta,

- En relación con un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en tal servicio multiplicada por la frecuencia operada por tal aeronave sobre un período dado en una ruta o sección de una ruta;

g) “Convención” significa la Convención de Aviación Civil Internacional firmada en Chicago el día 7 de diciembre 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado bajo el artículo 90 de tal convención y cualquier enmienda de los Anexos de la Convención bajo los artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que esos anexos y enmiendas se hayan hecho efectivos para o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

h) “Aerolínea(s) designada(s)” significan cualquier aerolínea(s) que haya/hayan sido designadas y/o autorizadas de acuerdo con el Artículo 3º (Designación y Autorización) de este Acuerdo;

i) “Servicios de escala” significan e incluyen pero no se limitan a manejo de pasajeros, carga y equipaje, y la provisión de instalaciones y/o servicios de catering;

j) "OACL" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;

k) "Transporte aéreo internacional" significa transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

l) "Comercialización de aerolíneas" significa una aerolínea que ofrece transporte aéreo en una aeronave operada por otra aerolínea, a través de código compartido;

m) "Parte" es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;

n) "Equipo regular" significa artículos, diferentes a provisiones a bordo y repuestos de naturaleza removible, para ser usados a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo equipo de primeros auxilios y supervivencia;

o) "Itinerario" significa el horario de rutas para operar los servicios de transporte aéreo anexos al presente Acuerdo y cualesquiera modificaciones al mismo como se acordó según las provisiones del artículo 25 del presente Acuerdo;

p) "Rutas especificadas" significan las rutas establecidas o a ser establecidas en el Anexo a este Acuerdo;

q) "Repuestos" significan, artículos de una reparación o de naturaleza de reemplazo para incorporación en una aeronave, incluyendo motores;

r) "Tarifa" significa cualquier tarifa, tasa o cargo, los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, excluyendo correo, en transporte aéreo, incluyendo cualquier otra modalidad de transporte en conexión con la misma, a ser pagadas por las aerolíneas, incluyendo sus agentes y las condiciones que rigen la disponibilidad de tales tarifas, tasas o cargos;

s) "Territorio" tiene el significado especificado en el artículo 2° de la Convención;

t) "Tráfico" significa, pasajeros, equipaje, carga y correo;

u) "Cargos a los usuarios" significan pagos o tasas impuestas por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación aérea y otros servicios relacionados ofrecidos por una Parte Contratante a la otra.

## **ARTÍCULO 2. CONCESIÓN DE DERECHOS.**

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la operación de los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo 1 de este Acuerdo por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante:

a) Para sobrevolar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte Contratante;

b) Para realizar escalas en el territorio mencionado con fines no comerciales;

c) Para hacer escalas en el territorio en los puntos especificados en la ruta del Anexo 1 de este Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional aéreo en combinación o separadamente;

d) Otros derechos especificados en este Acuerdo.

2. Las aerolíneas de cada parte, diferentes de aquellas designadas bajo el artículo 3° (Designación y Autorización) de este Acuerdo, también disfrutarán de los derechos especificados en los párrafos 2 a) y b) de este artículo.

3. Nada en el párrafo (1) de este artículo se considerará que confiere a las aerolíneas de una Parte Contratante el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga o correo transportado por remuneración y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

### **ARTÍCULO 3. DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN.**

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar una o más aerolíneas con el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas de acuerdo con sus propias regulaciones nacionales. Tal designación será efectuada en virtud de una notificación escrita a través de canales diplomáticos bajo reciprocidad.
2. Al recibo de tal designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante otorgarán, sujeto al párrafo (3) de este artículo, sin demora la autorización de operación apropiada a la(s) aerolínea(s) designada(s).
3. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de rehusarse a otorgar las autorizaciones de operación referidas en el párrafo (2) de este artículo con respecto a una aerolínea designada, o de imponer condiciones a las mismas cuando se estime necesario para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2° (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo, en cualquier caso en el que la Parte Contratante no esté satisfecha con que el Gobierno que designe la aerolínea mantenga y administre los estándares establecidos en el artículo 18 (Seguridad Aérea) y artículo 19 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.
4. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada, podrá iniciar en cualquier momento la operación de los servicios acordados, siempre que la capacidad acordada sobre una tarifa establecida de acuerdo con las provisiones del artículo 5° (Capacidad) y el artículo 6° (Tarifas) de este Acuerdo esté vigente respecto de tal servicio.

### **ARTÍCULO 4. REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN.**

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2° (Otorgamiento de Derechos) de este Acuerdo de una(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante, o para imponer tales condiciones cuando se estime necesario para el ejercicio de estos derechos:

a) En caso de incumplimiento de tal aerolínea para cumplir con las leyes o regulaciones de la Parte Contratante que otorga los derechos; o,

b) En caso de que tal aerolínea incumpla de otra forma al operar de conformidad con las condiciones prescritas bajo este Acuerdo.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este artículo sean esenciales para prevenir infracciones adicionales de leyes o regulaciones, tal derecho será ejercido únicamente después de las consultas a las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En tal caso las consultas se iniciarán dentro de un periodo de sesenta (60) días desde la fecha de la solicitud efectuada por cualquiera de las Partes Contratantes para las consultas.

## **ARTÍCULO 5. CAPACIDAD.**

1. Las aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante gozarán de oportunidades justas y equitativas para la operación de los servicios aéreos entre los territorios de las dos Partes Contratantes.

2. En la operación realizada por la(s) aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes en los servicios aéreos especificados, los intereses de la aerolínea de la otra Parte Contratante serán tomados en cuenta para no afectar indebidamente los servicios que los últimos suministren en todo o parte de la misma ruta.

3. Los servicios acordados que deberán ser suministrados por la aerolínea o aerolíneas designadas de las Partes Contratantes guardarán estrecha relación con las necesidades del público para el transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo primordial el suministro, según coeficientes de carga razonables, de capacidad suficiente para satisfacer las necesidades actuales de transporte de pasajeros y carga incluyendo correo entre los territorios de las Partes Contratantes.

4. En la operación de los servicios acordados, la capacidad total a ser ofrecida y la frecuencia de los servicios a ser operados por las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante será, en primer lugar, mutuamente determinada por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes antes de que los servicios sean inaugurados. Tal capacidad y frecuencia de los servicios inicialmente determinados podrán ser examinadas y revisadas periódicamente por las autoridades mencionadas.

## **ARTÍCULO 6. TARIFAS.**

1. Las tarifas a ser aplicadas por la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte para los servicios comprendidos por este Acuerdo serán establecidas a niveles razonables teniendo en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo los intereses de los usuarios, costos de explotación, características del servicio, un beneficio razonable, las tarifas de otras aerolíneas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.

2. Cada Parte puede requerir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por las aerolíneas designadas de la otra Parte para el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse.

3. Cada Parte tendrá el derecho de aprobar o desaprobar las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de ambas Partes que se inicien en su propio territorio, de acuerdo con sus procedimientos. Las tarifas que habrá de cobrar una línea aérea designada de una Parte por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado estarán sujetas a los requisitos de aprobación de la otra Parte.

4. No obstante lo anterior cuando una parte contratante considere que el procedimiento de aprobación o registro de tarifas de la otra parte contratante pueda llevar a prácticas discriminatorias para las aerolíneas de esa Parte Contratante, esta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante.

## **ARTÍCULO 7. IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS.**

1. La aeronave operada en servicios aéreos internacionales por la aerolínea designada de cualquier Parte Contratante, así como su equipo regular, repuestos (incluyendo motores), suministros de combustibles y lubricantes (que incluyen fluidos hidráulicos), y provisiones a bordo (que incluyen comida, bebidas, licor, tabaco y otros productos para la venta o para uso de los pasajeros durante el vuelo) transportados a bordo, tales aeronaves estarán exentas de los derechos aduaneros, tasas de inspección, y otras obligaciones o impuestos al arribar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que tal equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que ellas sean re-exportadas o sean utilizadas a bordo de la aeronave en la parte del viaje a ser realizado sobre tal territorio.

2. También estarán exentos los siguientes ítems de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

a) Las provisiones de abordaje tomadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites establecidos por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para el uso de a bordo de una aeronave utilizada en un servicio internacional de la Parte Contratante;

b) Los repuestos (incluyendo motores) y equipo regular de a bordo ingresados en el territorio de cualquier Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en los servicios internacionales por la(s) aerolíneas designada(s) de la otra Parte Contratante;

c) El Combustible y los lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) destinados para proveer a las aeronaves operadas en servicios internacionales por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, aun cuando esos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual son puestos a bordo;

d) La reserva de billetes, cartas de porte aéreo impreso y cualquier material con el logotipo

de una aerolínea designada de una Parte Contratante y material publicitario usualmente distribuido sin cargo por tal aerolínea designada destinados a ser utilizados en la operación de servicios internacionales hasta el tiempo en que sea reexportado.

3. Los materiales mencionados en el párrafo (2) arriba serán sujetos a supervisión o control de las autoridades aduaneras.

4. el equipo regular de vuelo, repuestos (incluyendo motores), suministros de abordaje y provisiones de combustibles y lubricantes (incluyendo fluidos hidráulicos) así como los materiales y provisiones retenidos a bordo de la aeronave de cualquier Parte contratante pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de tal territorio. En tal caso, estos serán puestos bajo la supervisión de las mencionadas autoridades hasta el momento en que sean re-exportados o se disponga otra cosa de acuerdo con las regulaciones de aduana de tal Parte Contratante.

5. Las exenciones incluidas en este artículo también deberán estar disponibles cuando la aerolínea designada por una parte contratante ha iniciado acuerdos con otra aerolínea o proveedor para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra parte contratante de los artículos especificados en el párrafo (1) del presente artículo, siempre y cuando la otra aerolínea reciba de manera similar las mismas exenciones por la otra parte contratante.

6. Las tasas correspondientes a los servicios realizados en relación con el almacenaje y derechos de aduana serán cobrados de acuerdo con las leyes nacionales y regulaciones del Estado de las Partes Contratantes.

## **ARTÍCULO 8. APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES.**

1. Las leyes y las regulaciones de una Parte Contratante relativas a la entrada en, permanencia en o salida desde su territorio de una aeronave que participe en servicios aéreos internacionales, o para la operación, navegación o vuelos de tales aeronaves sobre tal

territorio se aplicarán a la aeronave de la aerolínea designada por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y las regulaciones de una Parte Contratante relativas a la entrada en, permanencia en o salida desde su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluyendo correo, tal como los concernientes a las formalidades de entrada, salida, despachos de aduana, emigración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, moneda, correos, salud y cuarentena serán aplicadas por o en nombre de tales pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo transportado por la aeronave de las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante mientras estos estén dentro del mencionado territorio.

3. Cada Parte Contratante por requerimiento de la otra Parte Contratante suministrará las copias de las leyes relevantes, regulaciones y procedimientos referidos en este Acuerdo.

4. Sujeto a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y sin que deje el área del aeropuerto reservada para tal propósito será sujeta únicamente a un control simplificado excepto respecto de medidas de seguridad contra violencia, piratería aérea y contrabando de narcóticos & sustancias psicotrópicas.

Tal equipaje, carga y correo estarán exentas de aduanas, pruebas y derechos similares, tasas y cargos que no estén basados en el costo de los servicios provistos a la llegada.

5. Cuando apliquen tales leyes y regulaciones, las partes contratantes, –bajo circunstancias similares– conferirán a las aerolíneas designadas de la otra parte contratante un trato no menos favorable que el que otorguen a una de sus propias aerolíneas o a cualquier otra aerolínea que preste servicios aéreos internacionales idénticos.

## **ARTÍCULO 9. CARGOS AL USUARIO.**

1. Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados suministrados en el territorio de una Parte Contratante estarán disponibles para ser usados por las aerolíneas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea involucrada en servicios aéreos internacionales similares en el momento arreglado para ser usados.

2. La fijación y el cobro de tasas y cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante a una aerolínea de la otra Parte Contratante, para el uso de aeropuertos, seguridad en la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados serán justos y equitativos. Cualquiera de esas tasas y cargos serán tasados para una aerolínea de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea involucrada en servicios aéreos internacionales similares al momento en que las tasas o cargos fueron impuestos.

3. Cada Parte Contratante fomentará consultas entre sus autoridades competentes encargadas y las aerolíneas que utilizan los servicios e instalaciones, o donde sea Practicable, a través de organizaciones que representen a las aerolíneas. Los usuarios serán informados, con la mayor antelación que fuera posible, de cualquier propuesta para cambios en los cargos a los usuarios, para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los cambios sean realizados.

#### **ARTÍCULO 10. SERVICIOS DE ESCALA.**

Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARP) de la OACI que figuran en el Anexo 6, a la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante, de acuerdo con las leyes y regulaciones nacionales de ambas Partes Contratantes, se les permitirá realizar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte Contratante y, a su elección, tener servicios de escala suministrados totales o parciales por cualquier agente autorizado, si se requiere por la legislación y regulaciones domésticas, por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante para suministrar tales servicios. El ejercicio de estos derechos estará sujeto únicamente a limitaciones físicas u operacionales resultantes de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Cualquier limitación será

aplicada uniformemente y en términos no menos favorable que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

#### **ARTÍCULO 11. PERSONAL NO-NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES.**

1. De acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante relacionada con la entrada, residencia y empleo la aerolínea o las aerolíneas designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal administrativo, comercial, de ventas, operacional, técnico y de otros especialistas que sean requeridos para la operación de los servicios acordados.

2. Estos requerimientos de personal pueden, a opción de la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante, ser satisfechos por su propio personal o mediante el uso de los servicios y personal de cualquier otra organización, compañía o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que haya sido autorizado para realizar tales servicios para otras aerolíneas.

3. Los Representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte Contratante. En consistencia con tales leyes y regulaciones cada Parte Contratante, sobre la base de reciprocidad y con el mínimo de demoras, otorgarán los permisos de trabajo necesarios, visas de visitante u otros documentos similares a los representantes y personal referido en el párrafo (1) de este artículo.

4. Ambas Partes facilitarán y expedirán las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan de noventa (90) días.

#### **ARTÍCULO 12. CONVERSIÓN DE DIVISAS Y TRANSFERENCIA DE GANANCIAS.**

1. Cada aerolínea designada tendrá el derecho de vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante a través de sus oficinas de ventas y, a su discreción, a través de sus agentes. Tales aerolíneas tendrán el derecho de vender dicho

transporte, y cualquier persona estará en libertad de comprar tal transporte en cualquier moneda convertible y/o en moneda local.

2. Cada aerolínea designada tendrá el derecho de convertir y remitir a su país, por solicitud, a la tasa oficial de cambio, el excedente de los ingresos sobre los gastos logrados provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo. En ausencia de las disposiciones apropiadas sobre un acuerdo de pagos entre las Partes Contratantes, la transferencia mencionada anteriormente será realizada en moneda convertible y de acuerdo con las leyes nacionales y las regulaciones de cambios de divisas aplicables.

3. La conversión y transferencia de tales ingresos será permitida sin restricción a la tasa de cambio aplicable a transacciones corrientes las cuales sean efectivas en el momento de que tales ingresos sean presentados para conversión y transferencia, y no serán sujetos a cualquier cargo excepto aquellos normalmente realizados por bancos por llevar a cabo tal conversión y transferencia.

4. La(s) aerolínea(s) designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de pagar a su discreción por los gastos locales, incluyendo compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda local o, siempre que estos acuerdos con regulaciones de moneda local, sean en monedas libremente convertibles.

### **ARTÍCULO 13. IMPUESTOS.**

[1. Los ingresos provenientes de la operación de aeronaves en el tráfico aéreo internacional estarán sujetos a impuestos únicamente en el Estado Contratante donde estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.

2. Las disposiciones del párrafo 1 también aplicarán a los beneficios por la participación en un consorcio, negocio conjunto o una agencia de operación internacional.

3. Las ganancias provenientes de la enajenación de aeronaves operadas en el tráfico internacional o de bienes muebles pertenecientes a la operación de tales aeronaves será

gravable únicamente en la Parte Contratante en la cual estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.

4. Sobre la base de la reciprocidad cada Parte eximirá del impuesto sobre el valor agregado o impuestos indirectos similares los productos y servicios proporcionados a la línea aérea designada por la otra Parte y empleados para la explotación de servicios aéreos internacionales. Dicha medida puede consistir en una exención o un reembolso.]

#### **ARTÍCULO 14. RECONOCIMIENTO MUTUODE CERTIFICADOS Y LICENCIAS.**

Los Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, emitidos o validados por una Parte Contratante y aún en vigencia serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el propósito de operar los servicios acordados en las rutas especificadas siempre que los requerimientos bajo los cuales tales certificados o licencias fueron emitidos o validados sean iguales a o sobre los estándares mínimos que están o pueden estar establecidos según la Convención. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de rehusarse a reconocer, para propósitos de vuelos sobre su propio territorio certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales o validarlos para ellos por la otra Parte Contratante o cualquier otro Estado.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo (1) arriba mencionado, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o aerolínea designada o respecto de una aeronave utilizada en la operación de los servicios acordados, permitirá que la diferencia de los estándares mínimos establecidos en la Convención, y cuya diferencia ha sido presentada en la Organización Internacional de Aviación Civil, OACI, la otra Parte Contratante puede solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a clarificar la práctica en cuestión. Si no se llega a un acuerdo satisfactorio constituirá base para la aplicación del artículo 4° (Revocación o Suspensión de La Autorización de Operación) de este Acuerdo.

#### **ARTÍCULO 15. LEYES SOBRE COMPETENCIA.**

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualquier objetivo particular en ellas se persigan, que puedan afectar la operación de los servicios de transporte aéreo bajo este acuerdo e

identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

## **ARTÍCULO 16. FLEXIBILIDAD OPERACIONAL.**

1. Cada aerolínea designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas, o intercambiadas a través de un contrato celebrado entre líneas aéreas (de ambas partes o de terceros países), en cumplimiento de las normas y regulaciones de cada Parte y del artículo 83 bis de la Convención, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes. En caso de ser aplicable, las Partes podrán celebrar acuerdos o memorandos de alcance técnico - operacional, para establecer las condiciones de delegación de responsabilidades sobre la vigilancia de la seguridad operacional.

2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene.

3. Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas, a condición de que:

a) se establezca el horario de la aeronave utilizada más allá del punto de cambio de modo que coincida con la aeronave que llega o sale, según el caso; y

b) cuando el cambio de aeronave tenga lugar en el territorio de la otra Parte y cuando se utilice más de una aeronave más allá del punto de cambio, solamente una aeronave podrá ser del mismo tamaño y ninguna de ellas será más grande que la aeronave utilizada en el sector de la tercera y cuarta libertad.

4. Para las operaciones de cambio de capacidad, una línea aérea designada puede utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y puede efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra línea aérea.

5. Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

#### **ARTÍCULO 17. CÓDIGO DESIGNADOR ÚNICO.**

Cada parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte Contratante haya otorgado a sus aerolíneas para la identificación de sus vuelos.

#### **ARTÍCULO 18. SEGURIDAD OPERACIONAL.**

1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier tiempo sobre las normas de seguridad en cualquier área relacionada con instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves o su operación aplicadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días de tal solicitud.

2. Si, después de realizadas tales consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente, los aspectos mencionados en el párrafo 1 de este artículo, las normas de seguridad en cualquiera de dichas áreas para que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sobre aquellos hallazgos y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir con aquellos estándares mínimos de la OACI, y que la otra Parte Contratante tomará

las acciones correctivas necesarias dentro de un periodo acordado. El incumplimiento para tomarlas acciones apropiadas dentro del período acordado será fundamento para la aplicación del artículo 4° (Revocación, Suspensión o Limitaciones de Autorización) de este Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 16 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por o en nombre de la aerolínea de una Parte Contratante que preste servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante podrá, mientras esté en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección (en este artículo llamado “inspección en rampa”), sin retrasos injustificados. Esto sería una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin embargo, las obligaciones mencionadas en el artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será verificar, la validez de la documentación de la aeronave y la de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento de la Convención.

4. Si cualquiera de tales inspecciones de rampa o series de inspecciones de rampa da lugar a:

a) Serios motivos de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los mínimos estándares establecidos en ese momento de acuerdo con la Convención, o

b) Serias motivos de que hay una falta de mantenimiento y administración de seguridad operacional efectivas establecidas en tal momento de acuerdo con la Convención, la Parte Contratante que lleva a cabo la inspección, para propósitos del artículo 33 de la Convención, estará en libertad de concluir que los requerimientos bajo los cuales el certificado o licencias respecto de tal aeronave o respecto de la tripulación de esa aeronave han sido emitidos o convalidados, o que los requerimientos bajo los cuales tal aeronave es operada, no son iguales a o están por debajo de los estándares mínimos establecidos de acuerdo con la Convención.

5. En el evento en que el acceso para llevar a cabo una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea designada de una Parte Contratante de acuerdo con el párrafo (3) anteriormente mencionado sea negado por el representante de tal aerolínea, la otra Parte Contratante tendrá libertad para inferir que existen serios motivos respecto de las situaciones señaladas en el párrafo (4) anteriormente mencionado y que se tomen las conclusiones referidas en tal párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la aerolínea de la otra Parte Contratante inmediatamente en el caso en que la primera Parte Contratante concluya, bien sea como resultado de una inspección de rampa, la negativa de un acceso a una inspección de rampa o a una serie de inspecciones de rampa, o consultas o de otra forma, que tal acción inmediata es esencial para la seguridad de una operación de aerolínea.

7. Cualquier acción de una Parte Contratante de acuerdo con los párrafos (2) o (6) anteriormente mencionados será suspendida una vez dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

## **ARTÍCULO 19. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio Sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, e) Convenio para la Represión de Actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y su Protocolo complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios a la Aviación Civil

Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 o el Convenio de Marcación de Explosivos Plásticos y de Detección firmado en Montreal el 1° de marzo de 1991 o cualquier otro convenio sobre seguridad en la aviación en el cual las Partes Contratantes sean Partes.

2. Bajo solicitud, las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todas las disposiciones sobre seguridad de la aviación y prácticas apropiadas recomendadas establecidas por la OACI y denominados como Anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen conforme con tales disposiciones sobre seguridad de la aviación como sean aplicables para las Partes Contratantes. En consecuencia cada Parte Contratante deberá informar a la otra Parte Contratante cualquier diferencia entre sus normas y prácticas nacionales y las disposiciones de seguridad de la aviación de los Anexos referidos anteriormente. Cualquier Parte Contratante puede solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier tiempo para discutir cualquier diferencia la cual tendrá lugar de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 18 de este Acuerdo.

4. Cada Parte Contratante acuerda que tales operadores de aeronaves pueden ser requeridos para que observen las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo 3 arriba mencionado solicitadas por la otra Parte Contratante para el ingreso, permanencia y salida del territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que las medidas adecuadas son efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger las aeronaves y para inspeccionar los pasajeros, tripulación, equipaje de mano equipaje, carga y suministros de a bordo de las aeronaves antes y durante el abordaje o carga. Cada Parte

Contratante deberá considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad razonables para enfrentar una amenaza determinada en particular.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de un incidente o apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura, con el mínimo riesgo de vidas.

6. Cada Parte Contratante tomará dichas medidas, como le sea posible, para asegurar que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, el cual haya aterrizado en el territorio del respectivo Estado sea detenido a menos que su salida esté justificada por el deber primordial de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas serán tomadas sobre la base de las mutuas consultas.

## **ARTÍCULO 20. SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE.**

1. Cada Parte acuerda adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. En este sentido, cada Parte acuerda establecer controles sobre creación, emisión, verificación y uso legítimos de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por, o en nombre de, tal Parte.

3. Cada Parte acuerda también establecer o mejorar procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriormente mencionados, cada Parte emitirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de acuerdo con el c) Doc. 9303 de la OACI, *Documentos de Viaje de lectura mecánica Parte 1 – Pasaportes de Lectura Mecánica, Parte 2 – Visados de Lectura Mecánica y/o Parte 3 – Documentos de Viaje Oficiales de Lectura Mecánica*.

5. Cada Parte acuerda además intercambiar información operacional en relación con documentos de viaje falsificados o alterados, y para cooperar con la otra para fortalecer la resistencia contra el fraude en documentos de viaje, incluyendo la falsificación o alteración de documentos de viaje, el uso de documentos de viaje falsificados o alterados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por sus titulares legítimos para promover la comisión de un delito, el uso de documentos de viaje expirados o revocados, y el uso de documentos de viaje obtenidos fraudulentamente.

#### **ARTÍCULO 21. PROHIBICIÓN DE FUMAR.**

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos sus vuelos de transporte de pasajeros operados por sus aerolíneas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición aplicará a todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo por sus aerolíneas y por sus pasajeros y miembros de la tripulación, incluyendo la imposición de las multas apropiadas por el incumplimiento.

#### **ARTÍCULO 22. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.**

Las Partes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Con relación a las operaciones entre sus respectivos

territorios las Partes acuerdan cumplir con los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARP) de la OACI Anexo así como las políticas y la orientación vigente de la OACI sobre protección del medio ambiente ambiental.

### **ARTÍCULO 23. PRESENTACIÓN DE HORARIOS.**

1. La(s) Aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante presentarán su horario de vuelo previsto para aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada periodo programado (verano e invierno) de acuerdo con los requerimientos nacionales de cada Parte Contratante.

2. Para los vuelos adicionales que la aerolínea designada de una Parte Contratante desee operar en los servicios acordados fuera del horario de vuelo aprobado, tal aerolínea deberá solicitar permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Tales solicitudes serán presentadas de acuerdo con las leyes y regulaciones nacionales de las Partes Contratantes. El mismo procedimiento será aplicado a cualquier modificación de los mismos.

3. Las aerolíneas designadas de cada Parte cumplirán con los procedimientos para registro de horarios e itinerarios válidos de cada parte. Las dos partes acuerdan ser ágiles en este asunto. En cualquier caso donde una parte contratante considere que la aprobación de horarios y rutas de la otra Parte Contratante pueda llevar a prácticas discriminatorias entre las aerolíneas de tal Parte Contratante, puede implementarse un procedimiento idéntico a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante.

### **ARTÍCULO 24. ESTADÍSTICAS.**

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante a solicitud de esta, estadísticas periódicas u otra información que razonablemente pudieran requerir para revisar la capacidad ofrecida en la operación de los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la primera Parte Contratante. Tales informes incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad del tráfico transportado por tal aerolínea en los servicios acordados y los orígenes y destinos de tal tráfico.

## **ARTÍCULO 25. CONSULTAS Y ENMIENDAS.**

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente, y periódicamente con miras a garantizar la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo y los Anexos del mismo.

2. Si una Parte Contratante solicita consultas con miras a modificar este Acuerdo o sus Anexos, tales consultas comenzarán lo antes posible pero no después de sesenta (60) días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud escrita, a menos que de otra forma se acuerde por las Partes Contratantes. Tales consultas pueden ser llevadas a cabo a través de discusiones o correspondencia. Cada Parte Contratante preparará y presentará durante tales consultas evidencia relevante que soporte su posición con el fin de facilitar las decisiones racionales y económicas a ser tomadas.

3. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que se debe enmendar cualquier disposición de este Acuerdo, tal modificación entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.

4. Las enmiendas al Anexo 1 pueden ser efectuadas mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Estas serán aplicadas provisionalmente desde la fecha en que ellas hayan sido acordadas y entrarán en vigor cuando se confirmen mediante un intercambio de notas diplomáticas.

## **ARTÍCULO 26. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.**

1 Si surgiere cualquier diferencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes deberán en primer lugar intentar solucionar su controversia mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de ambas Partes Contratantes.

2. Si las Autoridades Aeronáuticas mencionadas no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia será solucionada mediante canales diplomáticos.

3. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo según lo establecido en los párrafos (1) y (2) arriba mencionados, cualquiera de las Partes Contratantes puede de acuerdo con sus leyes y regulaciones relevantes someter la controversia a un tribunal de arbitramento de tres árbitros, uno a ser nombrado por cada Parte Contratante y el tercer árbitro, quien será el árbitro dirimente, a ser acordado por los dos árbitros elegidos, siempre que tal árbitro no sea un nacional de cualquiera de las Partes Contratantes y será un nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes al momento de la designación.

Cada Parte nombrará su árbitro dentro de un período de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recibo, a través de correo certificado, de un aviso de arbitramento. El árbitro dirimente será designado dentro de un periodo adicional de sesenta días siguientes a la designación del árbitro por cada una de las Partes Contratantes.

Si una Parte Contratante no logra la designación de su árbitro dentro del período especificado o en el caso de que los árbitros designados no logren llegar a un acuerdo sobre el árbitro dirimente dentro del período mencionado, cada Parte Contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de OACI designar el árbitro dirimente o el árbitro de la Parte que haya fallado, según el caso lo requiera.

4. El Vicepresidente o un miembro senior del Consejo de la OACI, que no sea un nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, según sea el caso reemplazará al Presidente de la OACI en sus deberes arbitrales, como se menciona en el párrafo (3) de este Artículo, en caso de ausencia o por incompetencia de este último.

5. El tribunal de arbitramento determinará sus procedimientos y el lugar del arbitramento sujeto a las disposiciones acordadas al respecto entre las Partes Contratantes.

6. Las decisiones del tribunal de arbitramento serán definitivas y vinculantes entre las Partes Contratantes respecto de la controversia.

7. Si cualquiera de las Partes Contratantes o la aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes incumple la decisión dada bajo el párrafo (2) de este artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hayan sido otorgados en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante que incumple.

8. Cada Parte Contratante cubrirá los gastos de su propio árbitro. Los gastos del árbitro dirimente, incluyendo sus honorarios y cualesquiera gastos incurridos por la OACI en relación con la designación del árbitro designado y/o el árbitro de la Parte en incumplimiento como se menciona en el párrafo (3) de este artículo serán compartidos en partes iguales por las Partes Contratantes.

9. En espera de la presentación a arbitramento y hasta que el tribunal de arbitramento publique su laudo, las Partes Contratantes continuarán, excepto en el evento de terminación, con la ejecución de todas sus obligaciones bajo este Acuerdo sin perjuicio del ajuste final de acuerdo con lo establecido en el laudo.

## **ARTÍCULO 27. REGISTRO.**

Este Acuerdo, sus Anexos y todas las enmiendas al mismo deberán registrarse luego de su firma en la OACI.

## **ARTÍCULO 28. ACUERDOS MULTILATERALES.**

Si ambas Partes pasan a ser partes de un acuerdo multilateral que trate asuntos previstos por este acuerdo, se consultarán para determinar si este acuerdo debería ser revisado para tenerlo en cuenta en el acuerdo multilateral.

## **ARTÍCULO 29. TÍTULOS.**

Los títulos se encuentran insertados en este Acuerdo en el encabezado de cada Artículo para propósitos de referencia y conveniencia y de ninguna forma definen límites, o describen el alcance o intención de este Acuerdo.

### **ARTÍCULO 30. VALIDEZ Y TERMINACIÓN.**

Cualquiera de las partes contratantes podrá, notificar a la otra Parte por escrito, por vía diplomática, su intención de denunciar el presente acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este acuerdo terminará un año después de que la otra parte contratante reciba la respectiva notificación, a menos, que de mutuo acuerdo, las partes lo retiren antes de vencer dicho plazo. Si la otra parte contratante no acusare recibo de la notificación de denuncia, esta será considerada como recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

### **ARTÍCULO 31. ENTRADA EN VIGOR.**

Este Acuerdo entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus formalidades legales con relación a la conclusión y entrada en vigor de acuerdos internacionales.

En testimonio del presente, los plenipotenciarios abajo firmantes, estando debidamente autorizados para el mismo por sus respectivos Gobiernos han firmado este Acuerdo que comprende treinta y un (31) artículos y dos (2) Anexos y han fijado su sello a los mismos.

Hecho en Ankara este 18 día de noviembre el año 2011 en duplicado, en los idiomas español, Turco e Inglés, todos los textos han sido igualmente autenticados. En caso de cualquier divergencia de implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

María Ángela Holguín Cuéllar

Ministra de Relaciones Exteriores

República de Colombia

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

Binali Yildirim

Ministro de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones

República de Turquía

### ANEXO I

#### CUADRO DE RUTAS

1. Las aerolíneas designadas por la República de Colombia estarán autorizadas para operar servicios aéreos en ambas direcciones como se presenta a continuación:

| Desde              | Puntos Intermedios  | a                    | Puntos más allá      |
|--------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| Puntos en Colombia | Cualquier punto (*) | Ankara Estambul Izmi | Cualquier puntos (*) |

2. Las aerolíneas designadas por la República de Turquía estarán autorizadas para operar servicios aéreos en ambas direcciones como se presenta a continuación:

| Desde             | Puntos Intermedios  | a                                                    | Puntos más allá      |
|-------------------|---------------------|------------------------------------------------------|----------------------|
| Puntos en Turquía | Cualquier punto (*) | Bogotá Dos puntos a ser especificados posteriormente | Cualquier puntos (*) |

**Notas:**

(\*) Los puntos intermedios y puntos más allá en las anteriores rutas, y los derechos de tráfico de 5a libertad los cuales podrán ser ejercidos en dichos puntos por las aerolíneas designadas, serán determinados conjuntamente entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(\*) Los puntos intermedios y más allá podrán ser omitidos por las aerolíneas designadas en cualquiera o todos los vuelos a su discreción, siempre que tales servicios en esta ruta inicien y terminen en el territorio de la Parte Contratante designante de la aerolínea.

## **ANEXO II**

### **ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL**

Los servicios de transporte aéreo pueden desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial celebrados por las aerolíneas designadas de cada parte contratante, entre ellas o con aerolíneas de terceros países, tales como código compartido, bloqueo de espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos estén sujetos a los procedimientos de aprobación de cada parte.

LA SUSCRITA COORDINADORA DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE TRATADOS DE LA  
DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DEL MINISTERIO DE RELACIONES  
EXTERIORES DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

**CERTIFICA:**

Que la reproducción del texto que antecede es copia fiel y completa del “Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía”, suscrito en Ankara, el 18 de noviembre de 2011, documento que reposa en el

archivo del Grupo Interno de Trabajo Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales de este Ministerio.

Dada en Bogotá, D. C., a los dieciséis (16) días del mes de mayo de  
dos mil doce (2012).

ALEJANDRA VALENCIA GARTNER,

Coordinadora del Grupo de Trabajo Interno de Tratados  
Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL  
“ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL  
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA”, firmado en Ankara, el 18 de noviembre de 2011.

#### **HONORABLES SENADORES Y REPRESENTANTES:**

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de los artículos 150 numeral 16 y 189 numeral 2 de la Constitución Política de Colombia, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de ley por medio de la cual se aprueba el “ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA, firmado en Ankara, el 18 de noviembre de 2011”.

#### **CONSIDERACIÓN PRELIMINAR**

Teniendo en cuenta el Memorándum de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas de Colombia y Turquía suscrito los días 9 y 10 de febrero de 2011 en la ciudad de Ankara y en consonancia con lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad para Todos (2010-2014)”, que señala en su Capítulo III Crecimiento Sostenible y Competitividad que el sector transporte buscará la estrategia para lograr un mejor desarrollo en la prestación del servicio público de transporte de carga y pasajeros en todos los modos y que en el acápite de

Infraestructura Portuaria y Gestión del Espacio Aéreo estipula que se buscarán espacios para viabilizar la entrada de nuevos operadores, tomando en consideración la evolución del mercado aéreo, el comportamiento de los indicadores financieros de la industria, los niveles de ocupación, la concentración del mercado y los efectos del comportamiento de los precios del petróleo; y que a nivel internacional, se analizarán espacios para la entrada de nuevos operadores, fomentado la libre competencia de los mercados de pasajeros y carga; la autoridad aeronáutica colombiana ha propiciado, en un escenario de reciprocidad, esquemas que promuevan y dinamicen el transporte aéreo entre Colombia y Turquía.

Dentro de la política del actual Gobierno se han intensificado las negociaciones de comercio exterior, como una estrategia para mantener el crecimiento de la economía colombiana, aumentar los niveles de competitividad y dar especial énfasis a la promoción del turismo como actividad fundamental, entre otras. Así mismo, para propender por la consolidación de nuevas relaciones estratégicas de Colombia con países emergentes de Europa como es el caso de Turquía. Por tanto se hace necesario asegurar el fortalecimiento del transporte aéreo, como medio indispensable para el desarrollo de estas actividades de manera que se generen condiciones que faciliten el intercambio comercial, los flujos de turismo, los viajes de negocios, la conectividad de las regiones y la inserción de Colombia en el mundo, en concordancia con las directrices estratégicas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

En armonía con lo anterior, los Gobiernos de Colombia y Turquía, resaltando la importancia de fortalecer el comercio y el turismo, creando nuevos servicios o mejorando los existentes y además considerando el servicio hacia los usuarios, así como facilitando la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional y contar con un régimen que regule las relaciones aerocomerciales entre los dos países, estimaron necesario la adopción y suscripción de un instrumento que permitiera el logro de dichos objetivos. Fue así como el 18 de noviembre de 2011, con ocasión de la visita oficial que la Ministra de Relaciones Exteriores de Colombia efectuara a Turquía, suscribieron el acuerdo que hoy presentamos a su consideración.

## **ANÁLISIS E IMPORTANCIA DEL CONVENIO**

En materia de política aérea, es de gran importancia establecer nuevas relaciones aerocomerciales con estos países emergentes de Europa ya que de un lado, es posible negociar de una manera más equilibrada y de otro, contar con otras opciones de conectividad y mecanismos comerciales para llegar hacia el viejo continente.

Con este Convenio se pretende favorecer el desarrollo del transporte aéreo de tal manera que propicie la expansión económica de ambos países y de proseguir, de la manera más amplia, la cooperación internacional en ese sector.

Este acuerdo bilateral de Servicios Aéreos, define un esquema de operación tanto para los servicios de pasajeros como para los servicios exclusivos de carga, y en este último caso, esto es vuelos cargueros, la explotación de servicios aéreos se realiza libremente por las líneas aéreas designadas por los respectivos gobiernos, en cuanto a capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves entre los dos territorios, régimen que se encuentra consignado en su Anexo y sobre el que nos referiremos más adelante.

Lo anterior se encuentra en consonancia con los lineamientos de política exterior de Colombia, en el sentido que apunta a la integración de Colombia con Europa para generar más oportunidades de comercio e inversión y por ende prosperidad para todos.

El presente Convenio sin duda representará beneficios para la aviación comercial de ambos países, y para los usuarios del transporte aéreo, al definir un esquema de operación que permitirá establecer los servicios aéreos entre los dos territorios, bajo un entorno competitivo y equilibrado, creando así nuevas y mejores posibilidades de servicio para estimular el comercio exterior y los vínculos económicos entre las dos naciones.

Así mismo, permite fortalecer el turismo como factor de desarrollo económico y social del país, donde el transporte aéreo es una necesidad esencial.

Con ello se crean además, en un escenario de reciprocidad, condiciones adecuadas para que las aerolíneas de ambos países ofrezcan opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga y alentará a cada línea aérea a desarrollar e implementar tarifas

innovadoras y competitivas.

Adicionalmente, el precitado acuerdo responde a los lineamientos trazados por el Gobierno nacional en esta materia.

El Acuerdo consta de un Preámbulo, 31 artículos y un Anexo. En el Preámbulo se consignan las razones por las cuales los Gobiernos de Colombia y Turquía suscriben el presente Convenio.

En cuanto a su articulado, aquellos de mayor relevancia son:

El artículo 2 que incluye los derechos de tráfico que se conceden recíprocamente las Partes, permite que las empresas aéreas designadas por ambos países puedan embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación entre los dos territorios, lo cual permitirá a las aerolíneas ampliar sus mercados y consolidar su presencia internacionalmente, además de beneficiar a los usuarios, el comercio y la conectividad.

De otra parte, el artículo 3 establece la múltiple designación, permitiendo el libre acceso al mercado a las empresas aéreas comerciales de cada una de las Partes. También hace alusión al otorgamiento de las autorizaciones sobre las solicitudes de las aerolíneas para operar bajo este acuerdo, las cuales deberán concederse en forma expedita una vez que se cumplan con todas las leyes y regulaciones normalmente aplicadas, en la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud, entre otros. El artículo 4 se refiere a la revocación de la autorización que prevé el artículo 3 antes citado.

Otro aspecto que se debe señalar es lo estipulado en el artículo 5, el cual consagra los principios que rigen la prestación de los servicios ofrecidos al público aplicables tanto a los servicios de pasajeros como a los servicios exclusivos de carga aérea.

El artículo 6 prevé la cláusula de tarifas que contiene el principio de “País de Origen”, el cual permite a las empresas someterse a las regulaciones tarifarias de cada país en forma

independiente.

Por su parte el artículo 7 hace relación al carácter de exentos que en términos aduaneros tienen los equipos de abordaje de las aeronaves, así mismo los insumos necesarios para su operación (lubricantes, repuestos, etc.) y los productos destinados a la venta o consumo de los pasajeros en cantidades razonables.

Así mismo, el artículo 11 abre la posibilidad para que las aerolíneas de cada Parte establezcan oficinas de representación en el territorio de la otra Parte así como el artículo 12, a transferir al otro país los ingresos obtenidos. Las anteriores estipulaciones estimularán el transporte aéreo internacional entre las dos Partes Contratantes en condiciones favorables para la industria aeronáutica de ambos países.

También debe hacerse referencia a los artículos 14, 18 y 19 relacionados con la Seguridad operacional y la aeroportuaria, con los cuales se desea propender por el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional.

A su turno, el Acuerdo consagra en su artículo 23, disposiciones sobre los procedimientos de registro de horarios e itinerarios, lo cual garantiza un marco claro para las Partes en este asunto.

De igual forma, el presente Acuerdo contempla cláusulas y disposiciones finales relacionadas con el perfeccionamiento, modificaciones y entrada en vigor del mismo, estableciendo por ejemplo, para las modificaciones al presente Convenio, que se cumplan con todos los procedimientos constitucionales necesarios para tal efecto y en el caso de las Enmiendas al Anexo podrán hacerse por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y entrarán en vigor cuando las Partes las confirmen a través de un intercambio de notas diplomáticas, procedimiento que facilitará en todo caso la prestación de los servicios aéreos entre las dos naciones.

En cuanto a su Anexo, este prevé un Cuadro de Rutas flexible para ambas Partes así como los Derechos de Tráfico acordados tanto para los servicios mixtos de pasajeros y carga como

para los exclusivos de carga.

Así mismo, el Anexo establece disposiciones sobre los Acuerdos de Cooperación Comercial, donde se autorizan las alianzas comerciales entre aerolíneas de cualquiera de las Partes y las líneas aéreas de un tercer país, tales como, los acuerdos de bloqueo de espacio, de código compartido, acuerdos de intercambios o de arrendamiento de aeronaves, mecanismo muy importante para fortalecer las posibilidades competitivas en el actual mundo globalizado, permitiendo de esta manera a las empresas colombianas prestar los servicios a través de estos acuerdos con los demás operadores internacionales y expandir así sus posibilidades de comercialización diversificando las alternativas de mercado de las aerolíneas. Así mismo, posibilita operar bajo acuerdos de utilización de aeronaves, entre los que están los de fletamento y los de intercambio, buscando optimizar el uso de aeronaves, como bien de capital de altísimo valor.

Finalmente, debemos reiterar que con este acuerdo se dispone de un marco que regule las relaciones aerocomerciales entre los dos países y con la posibilidad de establecer servicios aéreos desde y hacia Turquía a fin de lograr una efectiva integración entre los dos países en el campo del transporte aéreo, lo cual beneficiará a los usuarios, el comercio, el turismo, la conectividad, la industria aeronáutica y el desarrollo de nuestras naciones, consolidando así los vínculos comerciales y culturales, razón por la cual el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y de la Ministra de Transporte, solicita al Honorable Congreso de la República, aprobar el “ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA, firmado en Ankara, el 18 de noviembre de 2011”.

De los Honorables Congresistas

La Ministra de Relaciones Exteriores  
María Ángela Holguín Cuéllar

La Ministra de Transporte

Cecilia Álvarez-Correa Glen

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO – PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 10 de mayo de 2012

Autorizado

Sométase a la consideración del honorable Congreso de la República para los efectos  
constitucionales

(Fdo.) JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Viceministra de Asuntos Multilaterales encargada de las Funciones del Despacho de la  
Ministra de Relaciones Exteriores

(Fdo.) Patti Londoño Jaramillo

#### **DECRETA:**

**Artículo 1°.** Apruébase el “Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía”, suscrito en Ankara, el 18 de noviembre de 2011.

**Artículo 2°.** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía”, suscrito en Ankara, el 18 de noviembre de 2011, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará al Estado colombiano a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de la misma.

**Artículo 3°.** La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D. C., a los

Presentado al Honorable Congreso de la República por la Ministra de Relaciones Exteriores y  
la Ministra de Transporte.

La Ministra de Relaciones Exteriores,  
María Ángela Holguín Cuéllar.

La Ministra de Transporte,  
Cecilia Álvarez-Correa Glen.

**LEY 424 DE 1998**