

LEY 1701 DE 2013

LEY 1701 DE 2013



LEY 1701 DE 2013

(diciembre 27 de 2013)

por medio de la cual se reconoce como Patrimonio Cultural de la Nación al Festival Nacional de la Cumbia José Barros de El Banco- Magdalena y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. La presente ley tiene como objeto declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación al Festival Nacional de la Cumbia José Barros en el municipio de El Banco, departamento del Magdalena.

Artículo 2°. Facúltese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Cultura, para que incluya en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial (LRPCI) del ámbito nacional, al Festival Nacional de la Cumbia José Barros.

Artículo 3°. Autorízase al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, incluir en el Banco de Proyectos del Ministerio de Cultura, el Festival Nacional de la Cumbia José Barros.

Artículo 4°. Autorizar al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, para que se declaren bienes de Interés Cultural de la Nación, los instrumentos e indumentaria tradicional del baile de la Cumbia.

Artículo 5°. Declárase al Maestro José Barros (q.e.p.d.) y a la Fundación José Barros Palomino como los creadores, gestores y promotores del Festival Nacional de la Cumbia en el municipio de El Banco.

Artículo 6°. La Fundación José Barros, y el Consejo Municipal de Cultura, elaborarán la Postulación del Festival Nacional de la Cumbia a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial y el Plan Especial de Salvaguardia (PES).

Artículo 7°. La Nación a través del Ministerio de Cultura, contribuirá al fomento, promoción, difusión, conservación, protección y desarrollo del

Patrimonio Cultural Inmaterial del Festival Nacional de la Cumbia José Barros en el municipio de El Banco, departamento del Magdalena.

Artículo 8°. A partir de la vigencia de la presente ley, la Gobernación del departamento del Magdalena y la Alcaldía Municipal de El Banco estarán autorizadas para asignar partidas presupuestales amplias y suficientes de su respectivo presupuesto anual, para garantizar la financiación, divulgación y desarrollo de las expresiones folclóricas y artísticas que han hecho tradición en el Festival Nacional de la Cumbia José Barros para el cumplimiento de las disposiciones consagradas en la presente ley.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República
Juan Fernando Cristo Bustos

El Secretario General del honorable Senado de la República
Gregorio Eljach Pacheco

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes
Hernán Penagos Giraldo

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes
Jorge Humberto Mantilla Serrano

REPÚBLICA DE COLOMBIA—GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase
Dada en Bogotá, D. C., a 27 de diciembre de 2013

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

El Ministro de Hacienda y Crédito Público
Mauricio Cárdenas Santamaría

La Ministra de Cultura
Mariana Garcés Córdoba

LEY 1702 DE 2013

LEY 1702 DE 2013



LEY 1702 DE 2013

(diciembre 27 de 2013)

por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

Notas de Vigencia

Modificado por la **Ley 1753 de 2015**, publicada en el Diario Oficial No. 49538 de 9 de junio de 2015. "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país".

DECRETA

Capítulo I Agencia Nacional de Seguridad Vial

Artículo 1°. Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

Artículo 2°. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Artículo 3°. Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Artículo 4°. Régimen Jurídico, Administrativo. Los actos unilaterales que expida la Agencia Nacional de Seguridad Vial son actos administrativos y se sujetan a las disposiciones del Código del Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 5°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.

Campañas de Prevención Vial. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

Artículo 6°. Domicilio. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D. C.

Artículo 7°. Fondo Nacional de Seguridad Vial. Créase el Fondo Nacional de Seguridad Vial como una cuenta especial de la Nación Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin personería jurídica, ni estructura administrativa, con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística para financiar el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual sustituye al Fondo de Prevención Vial creado por el artículo 244 de la **Ley 100 de 1993**, cuya liquidación se ordena con arreglo a la presente ley.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial se integrará con los recursos correspondientes al tres por ciento (3%) de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito – SOAT.

La Agencia definirá lo correspondiente a los giros por parte de las aseguradoras.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial funcionará bajo la dependencia, orientación y coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la que únicamente podrá destinar hasta una tercera parte de los recursos del Fondo para sus gastos de

funcionamiento.

El Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial será el ordenador del gasto de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo. Los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial serán administrados por una Fiduciaria; con quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribirá el contrato respectivo.

El patrimonio autónomo que se constituya ejecutará los recursos atendiendo única y exclusivamente a la finalidad y funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial que operará en materia contractual bajo normas y reglas del Derecho privado observando en todo los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Nacional.

Artículo 8º. Patrimonio. El patrimonio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará constituido por:

1. Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación
2. Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.
3. Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.
4. Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.
5. Los Fondos provenientes de los servicios prestados a terceros.
6. Los recursos que componen el Fondo Nacional de Seguridad Vial, correspondientes al 3% de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito – SOAT
7. Los rendimientos financieros obtenidos de sus propios recursos.
8. El patrimonio con el cual cuente el Fondo de Prevención Vial creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993 al momento de que el mismo sea liquidado.
9. Los aportes de cualquier clase provenientes de recursos de cooperación internacional para el cumplimiento del objetivo de la ANSV.
10. Los demás que reciba en desarrollo de su objeto.

Artículo 9º. Funciones. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

1. De planificación

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de

las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

1.2 Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.

1.3 Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

1.4 Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

1.5 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

2. De regulación

2.1 Presentar al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

2.3 Definir con el apoyo técnico del INVIAS y la ANI, en un plazo no mayor de un (1) año posterior a la promulgación de esta ley, un manual de elementos de protección para las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos relacionados con las condiciones y categoría de la vía.

2.4 Definir una estrategia, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta ley, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámense vías troncales y principales en las ciudades y en toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, dobles calzadas.

2.5 Definir en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días posteriores a la promulgación de esta ley, las obligaciones que en cuanto a seguridad vial corresponderán a los organismos de tránsito de acuerdo con su categorización y con el tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer, los que deberá cumplir

en adelante cada uno de estos organismos para mantener su habilitación y funcionamiento. La Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

2.7 Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

2.8 Definir los contenidos generales de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores.

3. De información

3.1 Desarrollar, comentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Utilizar, evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito como base para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

3.3 Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

3.4 Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

3.5 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, conforme a la metodología definida y empleada por organismos internacionales del ramo, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.6 Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos

internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

4. De control

4.1. Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar, coordinar y adoptar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Implementar estrategias y diseñar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la solicitud a la Superintendencia de Puertos y Transporte de suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia.

El Ministerio de Transporte reglamentará la forma en que se ejercerá esta función.

4.5 Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.

4.6 Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción.

4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

4.8 Definir y reglamentar la política en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control e imposición de estas infracciones de tránsito.

4.9 Reglamentar los requisitos de capacitación que deben cumplir los funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contravencionales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones.

5. Campañas de concientización y educación

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

5.2 Promover instancias de capacitación y/o capacitar a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

5.4 Definir, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, los contenidos que en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país y la que deban llevar los manuales de propietario.

5.5 Coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la **Ley 1503 de 2011**.

6. Infraestructura

6.1 Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

6.2 Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.

7. Coordinación y consulta

7.1 Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

7.2 Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

7.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

7.4 Formular indicadores de desempeño para todos los actores de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

7.5 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de junio del año siguiente.

7.6 Coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de

tránsito – ECAT–.

8. Consultivas

8.1 Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial.

8.2 Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores industriales, empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial. La consulta y participación de estos sectores será obligatoria y se hará efectiva tanto como por convocatoria de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como por solicitud de estos mismos.

9. Otras

9.1 Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, el amoblamiento de la infraestructura, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores peatones y pasajeros.

9.2 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.

9.3 Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Capítulo II

Organización y Estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Artículo 10. Estructura. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:

1. Consejo Directivo
2. Dirección General
3. Secretaría General
4. Dirección de Comportamiento
5. Dirección de Infraestructura y Vehículos
6. Dirección de Coordinación Interinstitucional
7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Artículo 11. Órganos de Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la ANSV estará a cargo del Consejo Directivo y del Director General, quien será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República y quien actuará como representante legal.

Artículo 12. Integración del Consejo Directivo. El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:

Consejo Directivo.

1. El Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Transporte, o su delegado.
3. El Ministro de Salud, o su delegado.
4. El Ministro de Educación, o su delegado.
5. El Viceministro de Transporte.
6. El Director de Planeación Nacional
7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.
8. Un Gobernador.
9. Un Alcalde.

Parágrafo 1°. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo, a excepción del Viceministro de Transporte.

Parágrafo 2°. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), quien actuará como Secretario del Consejo.

Parágrafo 3°. A las reuniones del Consejo Directivo podrán concurrir otros servidores públicos que el Consejo Directivo o el Director General determinen, cuando los temas a tratar lo requieran, participarán con voz pero sin voto.

Parágrafo 4°. El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten.

Parágrafo 5°. El Gobernador y el Alcalde elegidos lo serán para periodos máximos de dos (2) años.

Artículo 13. Director de la Agencia. La Dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará a cargo de su Director General, quien será nombrado por el Presidente de la República.

El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial, es el principal interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación en todo lo relacionado con la seguridad vial.

Artículo 14. Funciones para el Consejo Directivo y del Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 76 de la **Ley 489 de 1998**, y las demás leyes concordantes, el Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días contados a partir de la aprobación de la presente ley, las funciones del Consejo Directivo y del Director de la Agencia, así como los demás aspectos relacionados con el funcionamiento y operación de la misma.

Artículo 15. Comisiones, Consejos y Comités. Se crearán los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:

15.1 Comisiones Interministeriales: El Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver.

Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión.

15.2 El Consejo Territorial de Seguridad Vial será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia.

Estará integrado por:

- El Gobernador del departamento o su delegado.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
- El Comandante de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
- El alcalde de la capital del departamento o su delegado y cuatro (4) alcaldes de municipios del departamento o sus delegados. Dos (2) de los alcaldes serán postulados por la Federación Colombiana de Municipios y los dos (2) restantes de conformidad a la reglamentación que por efecto expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1°. La representación de los Municipios y el Departamento corresponderá exclusivamente a la primera Autoridad de Tránsito y Transporte de cada uno de ellos respectivamente.

Parágrafo 2°. La representación del Director del Área Metropolitana será durante la permanencia de su periodo.

15.3 Comité Operativo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será asistida por un Comité Operativo, que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país.

Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del Instituto Nacional de Vías-Inviás.

15.4 Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consultivo y de participación público privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas, de los distintos colectivos de usuarios, de los agentes económicos del sector de ensamblaje automotor, autoridades de tránsito, organismo de apoyo y académicos expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento con estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial.

Parágrafo 1°. Asistirán de manera permanente, el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda o, su delegado, y el presidente del comité de representación del Capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.

Parágrafo 2°. Cada uno de los agentes sociales y económicos, autoridades de tránsito y organismo de apoyo enunciados elegirá un (1) delegado al Consejo consultivo.

Artículo 16. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Tendrá como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo. Los representantes de los gremios del transporte público terrestre automotor, serán invitados a las sesiones en que se divulguen cifras relativas a cada modalidad en la proporción o número de delegados que determine el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De la misma manera se procederá con representantes del transporte terrestre automotor diferente al transporte público.

Artículo 17. Seguimiento a efectividad de campañas. Las campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial, los estudios técnicos para la calidad de los elementos de protección, previstos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias a desarrollar, serán objeto de seguimiento y evaluación de impacto por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para determinar su eficacia y/o necesidad de ajuste por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo 18. Acceso de la agencia a los registros públicos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en

el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro.

La Agencia por su parte, deberá asegurar la reserva y la seguridad de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en este artículo y su uso para sus funciones misionales.

Capítulo III Otras Disposiciones

Se corrige la numeración de las faltas por no ser consecutiva, se incorpora la nueva falta que fue incorporado como proposición en el segundo debate de Cámara como numeral 19 y se incluye la referencia al numeral 19 para fines de reincidencia y como falta aplicable a los organismos de tránsito

Artículo 19. Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito. Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas:

1. No mantener la totalidad de condiciones de la habilitación, no obtener las certificaciones de calidad o perder temporalmente alguna de las exigencias previas a la habilitación.
2. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.
3. Cuando la actuación de sus empleados durante el servicio encuadre en delitos contra la Administración Pública y estas actuaciones no hayan objeto de control interno del organismo, se entenderá por pública todas las funciones a cargo de la entidad, para efectos administrativos, fiscales, disciplinarios y penales.
4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.
5. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.
6. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.
7. Abstenerse injustificadamente de prestar el servicio.
8. Expedir certificados sin comparecencia del usuario.
9. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos, cuando los documentos presentados no sean verídicos, reemplazar el personal sin aviso al Ministerio de Transporte o mantenerlo en servicio durante suspensiones administrativas, judiciales o profesionales.
10. Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.

11. No hacer los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos Transporte.

12. Alterar los resultados obtenidos por los aspirantes.

13. No reportar la información de los certificados de los usuarios en forma injustificada.

14. Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. En este caso procederá multa de entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales por cada caso.

15. Mantenerse en servicio a pesar de encontrarse en firme sanción de suspensión de la habilitación. Procederá además multa entre 50 y 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

16. Abstenerse de reportar por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten en la información aportada por el usuario o en la percibida durante los servicios.

17. No atender el régimen de prohibiciones señalado en las normas legales y reglamentarias.

18. No atender los planes de mejoramiento que señalen las autoridades de control y vigilancia.

19. Permitir la realización de trámites de tránsito sin el paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.

La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT para cada sede en que se haya cometido la falta.

La cancelación procederá en caso de reincidencia en cualquiera de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 14, 15 y 19 del presente artículo. En firme la cancelación, ella tendrá efectos sobre todas las sedes del organismo, para lo cual se dispondrá el cierre de los establecimientos de comercio. Las personas naturales o jurídicas que hayan dado lugar a la cancelación, sus asociados y parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil, no podrán constituir nuevos organismos de apoyo en cualquiera de sus modalidades ni asociarse o hacer parte a cualquier título de organismos habilitados durante los cinco (5) años siguientes.

El procedimiento sancionatorio será el señalado en el Código Contencioso Administrativo.

La comisión de algunas de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 7, 11, 14 y 19 del presente artículo se entenderá falta de los organismos de tránsito y facultará a la Superintendencia de Puertos y Transporte para intervenirlos.

Artículo 20. Determinación de tarifas por servicios que presten los organismos de apoyo. *Modificado por la Ley 1753 de 2015, nuevo texto* El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico práctica para la obtención de licencias de conducción expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio para la fijación de la tarifa. Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Se tomará el valor del presupuesto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecutado en el año inmediatamente anterior, certificado por el responsable del presupuesto.
2. Se definirá el número de servicios acumulados en el mismo período por los cuatro (4) grupos de organismos de apoyo (Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico práctica para la obtención de licencias de conducción), dividiendo el valor del numeral precedente en el número de servicios.
3. El producto de dividir la operación se tendrá como base del cálculo individual de cada tasa.
4. La tasa final de cada servicio corresponderá al cálculo individual multiplicado por factores numéricos inferiores a uno (1) en función de la pertenencia de cada usuario o de su vehículo (en el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor) a grupos de riesgo con base en criterios como edad, tipo de licencia, clase de vehículo, servicio u otros que permitan estimar el riesgo de accidente, tomados con base en las estadísticas oficiales sobre fallecidos y lesionados. Los factores serán crecientes o decrecientes en función de la mayor o menor participación en accidentes, respectivamente.
5. Una vez definido el valor de la tasa individual, ésta se acumulará al valor de la tarifa para cada servicio. En ningún caso la tasa final al usuario podrá superar medio (0,5) salario mínimo diario en las tarifas que cobren los Centros de Reconocimiento de Conductores, de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico práctica para la obtención de licencias de conducción y un (1) salario mínimo diario en los Centros de Enseñanza Automovilística.

Se determinará el porcentaje correspondiente de que se girará con destino al Fondo Nacional de Seguridad Vial y la parte que se destinará como remuneración de los organismos de apoyo de qué trata este artículo.

Parágrafo Primero. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos mencionados en el presente artículo y los demás ingresos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, podrá apoyar a las autoridades de tránsito que requieran intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como a la Policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente.

Parágrafo Segundo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial transferirá al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, uno coma cinco (1,5) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv) por cada necropsia médico legal registrada en el mes anterior por causa o con ocasión de accidentes de tránsito, una vez remita la información de fallecimientos y lesiones bajo las condiciones de reporte fijadas por el Ministerio de Transporte. Los valores estarán destinados al financiamiento de las actividades médico legales y de información relacionadas con accidentes y hechos de tránsito.

Notas de Vigencia

Artículo modificado por el artículo 30 de la **Ley 1753 de 2015**, publicada en el Diario Oficial No. 49538 de 9 de junio de 2015. "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país".

Nota Jurisprudencial

Corte Constitucional

Artículo 30 de la **Ley 1753 de 2015** declarado EXEQUIBLE, por los vicios del procedimiento analizados en la **Sentencia C-298-16**; de junio 8 de 2016; Magistrado Ponente Dr. alberto Rojas Ríos.

Texto Original de la Ley 1702 de 2013

Artículo 20. Determinación de tarifas por servicios que presten los organismos de apoyo. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Diagnóstico Automotor, expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio, incluyendo los correspondientes a los valores que por cada servicio, deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 21. Régimen de transición. Con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios públicos y el desarrollo de las actividades relacionados con la seguridad vial en el país que viene desempeñando el Fondo de Prevención Vial, creado por el artículo **244 de la Ley 100 de 1993**, reglamentado por el artículo 9º del Decreto 3990 de 2007, se adoptan las siguientes disposiciones transitorias:

1. El Fondo de que trata el numeral 1 del artículo **244 de la Ley 100 de 1993**, reglamentado por el artículo 9º del Decreto 3990 de 2007 conservará su actual competencia y continuará ejerciendo las funciones a él encomendadas, con el propósito de asegurar la continuidad en la entrega a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hasta que se constituya al mecanismo fiduciario de administración, lo cual le será informado por el Ministerio de Transporte o por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

2. El Ministerio de Transporte contará con un plazo máximo de ciento ochenta (180) días, siguientes a la promulgación de la presente ley, para efectuar los trámites necesarios conducentes a la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

3. Durante el citado lapso, el Ministerio de Transporte suministrará el soporte administrativo y logístico que requiera la implementación y puesta en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en virtud de ello, queda expresamente facultado para:

3.1 Adoptar el procedimiento de entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual deberá publicar en el Diario Oficial.

3.2 Suscribir en nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el contrato de fiducia pública para el manejo de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

3.3 En caso de que los estudios de conveniencia así lo determinen y de común acuerdo con la Fiduciaria, solicitará al fondo de que trata el numeral 1 del artículo **244 de la Ley 100 de 1993**, reglamentado por el artículo 9º del Decreto 3990 de 2007, la cesión del actual encargo fiduciario a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – Fondo Nacional de Seguridad Vial y a la Fiduciaria.

4. Preparar los actos administrativos que requiera la Agencia Nacional de Seguridad Vial para su entrada en operación.

4.1 Adoptar un procedimiento para que el fondo de que trata el numeral 1 del artículo **244 de la Ley 100 de 1993**, reglamentado por el artículo 9º del Decreto 3990 de 2007, entre otras acciones:

4.2 Transfiera los recursos causados y endose los títulos valores que se hayan adquirido con cargo a los recursos a los que se refiere el citado numeral del artículo **244 de la Ley 100 de 1993**, así como sus respectivos rendimientos, al Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

4.3 Entregar un balance administrativo, presupuestal, técnico y jurídico del Fondo de Prevención Vial.

4.4 Se subroga en los derechos y obligaciones derivados de los contratos y

negocios jurídicos que requiera la Agencia Nacional Seguridad Vial para garantizar la continuidad del negocio.

5. Transfiérase a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos con cargo a sus recursos, una vez erogado lo que corresponda a pasivos exigibles.

6. Se transferirá al Fondo Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos por el Fondo de Prevención Vial a través de los mecanismos que este hubiese dispuesto, con cargo a sus recursos y una vez erogado los que corresponda a pasivos exigibles, en relación con las obligaciones contractuales y laborales adquiridas con antelación a la presente ley, como gastos inherentes a su proceso de liquidación.

7. Implementar las medidas necesarias para garantizar que las contingencias jurídicas del fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto 3390 de 2007, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se mantengan en cabeza de los actuales administradores y no se transfieran, a ninguna entidad.

Artículo 22. Reglamentación. El Gobierno Nacional tendrá un plazo no mayor a seis (6) meses para expedir los Actos Administrativos requeridos para la reglamentación de la presente ley y para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo 23. Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (CONSET). Las funciones que en materia de transporte terrestre corresponden al Consejo Nacional de Seguridad del Transporte creado por el artículo 40 y siguientes de la Ley 336 de 1996 serán ejercidas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Corresponderá al Ministerio de Transporte determinar la dependencia que se encargará de la coordinación del Consejo en cuanto a las modalidades restantes.

Artículo 24. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Modifica en lo pertinente, el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993 y los artículos 40 a 42 de la Ley 336 de 1996.

El Presidente del honorable Senado de la República
Juan Fernando Cristo Bustos

El Secretario General del honorable Senado de la República
Gregorio Eljach Pacheco

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes
Hernán Penagos Giraldo

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes
Jorge Humberto Mantilla Serrano

REPÚBLICA DE COLOMBIA–GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase

Dada en Bogotá, D. C., a 27 de diciembre de 2013

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

El Ministro de Hacienda y Crédito Público
Mauricio Cárdenas Santamaría

La Ministra de Transporte
Cecilia Álvarez-Correa Glen

La Subdirectora del Departamento Administrativo de la Función Pública, encargada
de las funciones del Despacho de la Directora del Departamento Administrativo de
la Función Pública
María Teresa Russell García

LEY 1688 DE 2013

LEY 1688 DE 2013



LEY 1688 DE 2013

(diciembre 16 de 2013)

por medio de la cual se aprueba el “Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”, suscrito en la ciudad de México el 1° de agosto de 2011.

El Congreso de la República

Por medio de la cual se aprueba el “Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”, suscrito en la ciudad de México el 1° de agosto de 2011.

(Para ser transcrito: Se adjunta fotocopia fiel y completa del texto en español del precitado instrumento internacional, tomada del original que reposa en el archivo del Grupo Interno de Trabajo de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, la cual consta de diez (10) folios).

Nota Jurisprudencial

Corte Constitucional

Ley declarada INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-585-14; según expediente LAT-426, Agosto 13 de 2014, Magistrado Ponente Dr. Luis Ernesto Vargas Silva.

TRATADO SOBRE TRASLADO DE PERSONAS CONDENADAS PARA LA EJECUCIÓN DE SENTENCIAS PENALES ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

La República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos (en lo sucesivo las “Partes”)

MOTIVADOS por el deseo de fomentar la reinserción social de aquellas personas que han sido sentenciadas por alguna autoridad en el ámbito de su competencia a sufrir una pena privativa de libertad, y proporcionarles con ello, la oportunidad de cumplir sus condenas en sus países de origen;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1°. Definiciones.

Para efectos de este Tratado, se considera:

- a) “Estado Trasladante”. Al Estado en el que se impuso la condena al sentenciado que es susceptible de ser o ha sido transferido;
- b) “Estado Receptor”. El Estado al que el sentenciado puede ser o ha sido transferido para cumplir la condena que le fue impuesta;
- c) “Sentenciado”. La persona a la que le fue impuesta una pena privativa de libertad, y que se encuentra recluida en un establecimiento penitenciario del Estado Trasladante, en acatamiento a una orden emitida por alguna autoridad jurisdiccional en el ámbito de su competencia;
- d) “Sentencia”. La decisión judicial definitiva en la que se impone a una persona, como pena por la

comisión de un delito, la privación de la libertad o restricción de la misma, en un régimen de libertad vigilada, condena de ejecución condicional u otras formas de supervisión;

Para los efectos del presente Tratado se entenderá que una decisión judicial es definitiva cuando no esté pendiente de resolverse o interponer un recurso o procedimiento legal alguno que la pueda modificar;

e) "Condena". La pena privativa o restrictiva de libertad por cumplirse en un establecimiento penal, hospital, institución o régimen de supervisión sin detención en el Estado Trasladante, que haya impuesto un órgano judicial de dicha Parte, con una duración limitada, por razón de un delito;

f) "Nacional", se refiere a:

I. Con relación a los Estados Unidos Mexicanos, todo nacional mexicano que cumpla con los requisitos señalados en su legislación, para considerarlo como tal;

II. Con relación a Colombia, todo nacional que cumpla con los requisitos establecidos en su legislación, para el mismo efecto.

Artículo 2°. Principios generales.

1. De conformidad con las disposiciones del presente Tratado, las Partes se obligan a prestarse mutuamente toda la cooperación que sea necesaria para el cumplimiento del mismo.

2. Conforme a las disposiciones de este Tratado, una persona que haya sido sentenciada en territorio de una de las Partes podrá ser transferido al territorio de la otra, para que cumpla con la condena que se le haya impuesto mediante sentencia, para lo que será requisito indispensable que el sentenciado manifieste por escrito al Estado Trasladante su voluntad de ser transferido de conformidad con este Tratado.

3. Para tomar la decisión de autorizar o negar una solicitud de traslado, se deberá tomar en consideración que con ello se contribuya a su efectiva reinserción social, la gravedad del delito y la posible vinculación del sentenciado con el crimen organizado, su grado de participación o responsabilidad en los hechos que motivaron la condena, su estado de salud, antecedentes penales, así como los vínculos que pueda tener con las sociedades de cada una de las Partes.

Artículo 3°. Condiciones de la transferencia.

1. Solamente podrá llevarse a cabo la transferencia de un sentenciado, de conformidad con el presente Tratado, cuando cumpla con los siguientes criterios:

a) Que para efectos de este Tratado, el sentenciado sea nacional del Estado Receptor;

b) Que al momento de presentar la solicitud de transferencia no exista juicio, investigación, o cualquier otro procedimiento legal contra el sentenciado por parte del Estado Trasladante;

c) Que la sentencia se encuentre debidamente ejecutoriada y que la persona condenada haya cumplido doce (12) meses de la pena impuesta o que la persona condenada se encuentre en grave estado de salud comprobada;

d) Que al momento de recibir la solicitud de transferencia, el sentenciado aún tenga que cumplir al menos doce (12) meses de su condena. En casos excepcionales, las Partes podrán acordar la transferencia de un sentenciado, aun cuando le resten por cumplir menos de doce (12) meses de su condena;

e) Que el propio sentenciado otorgue su consentimiento por escrito a fin de acogerse al presente Tratado o bien, cuando alguna de las Partes lo considere necesario, atendiendo a la edad, al estado físico o mental del sentenciado, se haga en su nombre o por su representante legal;

g) Que la persona sentenciada haya cumplido o garantizado el pago, a satisfacción del Estado Trasladante, de las multas, gastos procesales, reparación civil y condenas pecuniarias de toda índole que corren a su cargo de acuerdo con lo dispuesto en la sentencia condenatoria;

h) Que los actos u omisiones que motivaron la imposición de la condena, constituyan delitos penales según la legislación aplicable en el Estado Receptor y como consecuencia, sean punibles en caso de cometerse en su territorio; en la inteligencia de que esta condición no sea interpretada en el sentido de requerir que los delitos tipificados en las leyes de ambas Partes sean idénticos en aspectos que no afectan la índole o naturaleza del delito;

i) Que el sentenciado no haya sido condenado por algún delito político o en términos de la legislación militar del Estado Trasladante;

j) Que el Estado Trasladante y el Estado Receptor manifiesten expresamente su consentimiento con el traslado, el que guardará armonía con la legislación interna de ambas Partes;

k) Que la sanción a cumplirse sea determinada y no sea pena de muerte, o cualquier otra no prevista por la

legislación nacional de las Partes.

2. El presente Tratado no aplicará en caso de sentenciados que se encuentren vinculados o relacionados con delincuencia organizada.

Artículo 4°. Autoridades ejecutoras.

1. Para la ejecución del presente Tratado, los Estados Unidos Mexicanos designa como autoridad ejecutora a la Secretaría de Seguridad Pública, a través de su Órgano Administrativo Desconcentrado Prevención y Readaptación Social, o quien haga sus veces.

2. Para la ejecución del presente Tratado la República de Colombia designa como autoridad ejecutora al Ministerio del Interior y de Justicia, o quien haga sus veces, en cuyo caso se notificará por vía diplomática.

Artículo 5°. Procedimiento para la transferencia.

1. Cada una de las Partes, deberá informar sobre el contenido de este Tratado a cualquier sentenciado que sea susceptible de su aplicación;

2. El Estado Trasladante deberá proporcionar al Estado Receptor la siguiente información:

a) Nombre, fecha y lugar de nacimiento del sentenciado;

b) Naturaleza, duración y fecha del comienzo y término de la condena impuesta al sentenciado;

c) Reseña de los hechos que motivaron la condena;

d) Copia certificada de la sentencia e información sobre la legislación en la que estuvo basada;

e) Copia certificada del acta de nacimiento, pasaporte, o algún otro documento que acredite fehacientemente la nacionalidad del sentenciado;

f) Solicitud de transferencia en la que el sentenciado manifieste su voluntad de acogerse al presente Tratado;

g) Un informe médico sobre el estado general de salud del sentenciado, así como información relativa al tratamiento recibido en reclusión y, en su caso, recomendaciones sobre el tratamiento adicional que deba recibir en el Estado Receptor, junto con un informe social cuando se juzgue conveniente;

h) Informe que incluya la parte de la condena que ha sido cumplida, además de información respecto a detenciones previas, remisión de la condena o cualquier otro factor relevante en la ejecución de la misma;

i) Que el sentenciado haya cumplido con todas las obligaciones pecuniarias que se le hayan impuesto, se garantice el pago de las mismas a satisfacción del Estado Trasladante, o en su caso, se declare su prescripción por alguna autoridad legalmente facultada para ello;

j) Cualquier información adicional a solicitud del Estado Receptor.

3. Después de haber analizado la información proporcionada por el Estado Trasladante, y si el Estado Receptor está dispuesto a consentir la transferencia del sentenciado, deberá proporcionar al primero lo siguiente:

a) Declaración en la que se indique que el sentenciado es nacional de dicho Estado;

b) Copia de la legislación en la que se estipule que los actos u omisiones que motivaron la condena, son punibles de haberse cometido en su territorio;

c) Informe sobre las consecuencias legales que tendrá para el sentenciado la aplicación a su caso de la legislación del Estado Receptor, una vez realizada la transferencia;

d) Cualquier información adicional a solicitud del Estado Trasladante.

4. La transferencia de un sentenciado, tendrá verificativo en el territorio del Estado Trasladante, salvo que las Partes decidan hacerlo de otro modo.

Artículo 6°. Solicitudes y respuestas.

1. Cada traslado de nacionales mexicanos sentenciados se iniciará mediante una solicitud formulada por escrito y presentada por la Embajada de los Estados Unidos Mexicanos en Colombia al Ministerio de Relaciones Exteriores.

2 Cada traslado de nacionales colombianos sentenciados se iniciará mediante una solicitud formulada por escrito y presentada por la Embajada de Colombia en los Estados Unidos Mexicanos a la Secretaría de Relaciones Exteriores.

3. Si el Estado Trasladante considera la solicitud de traslado del nacional sentenciado y expresa su consentimiento, comunicará al Estado Receptor su aprobación, lo antes posible, de modo que una vez que se hayan completado los arreglos internos se pueda efectuar el traslado.

4. La entrega del sentenciado por las autoridades del Estado Trasladante a las del Estado Receptor se hará en el lugar que convengan ambas Partes. El Estado Receptor será responsable de la custodia del nacional sentenciado, desde el momento en que este le sea entregado, dejándose constancia en el acta.

5. Cuando cualquiera de las Partes no apruebe el traslado de un sentenciado, notificará su decisión sin demora a la otra Parte expresando la causa o motivo de la denegatoria.

6. Negada la autorización del traslado, el Estado Receptor no podrá efectuar una nueva solicitud, pero el Estado Trasladante podrá revisar su decisión a instancia del Estado Receptor cuando esta alegare circunstancias excepcionales.

Artículo 7°. Consentimiento y su verificación.

1. El Estado Trasladante deberá asegurarse de que la persona que otorgue su consentimiento para la transferencia, de conformidad con el inciso e) del Artículo 3° de este Tratado, lo haga voluntariamente y con pleno conocimiento de las consecuencias jurídicas que ello conlleva. El procedimiento para otorgar dicho consentimiento se regirá por la legislación del Estado Trasladante.

2. El Estado Trasladante proporcionará al Estado Receptor la oportunidad de verificar, por conducto de su Representación Diplomática, que el consentimiento se haya otorgado de conformidad con lo establecido en el presente Tratado.

Artículo 8°. Efecto de la transferencia para el Estado Receptor.

1. El asumir la custodia del sentenciado por parte del Estado Receptor, tendrá como efecto la suspensión de la ejecución de la condena en el Estado Trasladante.

2. El Estado Trasladante no podrá exigir la ejecución de la condena, si el Estado Receptor estima que el cumplimiento de la condena ha concluido.

Artículo 9°. Procedimiento para la ejecución de la condena.

1. La ejecución de la condena de la persona sentenciada trasladada se cumplirá de acuerdo con las normas del régimen penitenciario del Estado Receptor. En ningún caso podrá modificarse por su naturaleza o por su duración, la pena privativa de libertad pronunciada por el Estado Trasladante.

2. Ninguna condena será ejecutada por el Estado Receptor de tal manera que prolongue la duración de la privación de la libertad más allá del término impuesto por la sentencia del tribunal del Estado Trasladante.

3. Para los efectos del presente Artículo, la autoridad competente del Estado Receptor podrá dictar medidas de vigilancia solicitadas por el Estado Trasladante. Igualmente, a solicitud del Estado Trasladante informará sobre la forma en que se llevará a cabo la vigilancia del nacional sentenciado y comunicará el incumplimiento por parte del sentenciado de las obligaciones que este haya asumido.

Artículo 10. Indulto, amnistía, conmutación o modificación de la pena.

El Estado Trasladante mantendrá jurisdicción exclusiva sobre la condena impuesta y cualquier otro procedimiento que disponga la revisión o modificación de las sentencias dictadas por sus órganos judiciales.

El Estado Trasladante retendrá, asimismo, la facultad exclusiva de indultar o conceder amnistía, conmutar o modificar la pena al sentenciado. El Estado Receptor al recibir aviso de cualquier decisión al respecto, deberá adoptar con prontitud las medidas que correspondan en concordancia con su legislación sobre la materia.

Artículo 11. Información relativa a la ejecución de la condena.

El Estado Receptor proporcionará al Estado Trasladante información relativa a la aplicación de la condena:

- a) Cuando la condena haya sido cumplida;
- b) Cuando el sentenciado se haya evadido de su custodia, antes de cumplir su condena, o
- c) Cuando el Estado Trasladante solicite un informe especial.

Artículo 12. Tránsito.

Si cualquiera de las Partes acuerda lo relativo a la transferencia de sentenciados con un tercer Estado, la otra Parte cooperará en lo referente al tránsito por su territorio de los sentenciados transferidos de conformidad con dichas disposiciones, salvo que se trate de un sentenciado que sea uno de sus connacionales en cuyo caso, podrá negarse a otorgar el tránsito a la Parte que tenga intención de realizar dicha transferencia.

Artículo 13. Gastos.

El Estado Receptor correrá con los gastos que se generen con motivo de la aplicación del presente Tratado, salvo las erogaciones realizadas exclusivamente en el territorio del Estado Trasladante. No obstante, el Estado Receptor podrá tratar de recuperar del sentenciado o de alguna otra fuente, el total o parte de los gastos relacionados con la transferencia.

Artículo 14. Aplicación temporal.

El presente Tratado aplicará para cualquier solicitud que sea presentada después de su entrada en vigor, aun en el caso de que los actos u omisiones que dieron lugar a la imposición de la condena hubieran ocurrido con anterioridad a dicha fecha.

Artículo 15. Adolescentes.

El presente Tratado podrá ser extensivo, previo acuerdo de las Partes, a delincuentes juveniles y menores infractores, de conformidad con la legislación aplicable de cada una de las Partes, y la definición que esta les otorgue.

Artículo 16. Solución de controversias.

Cualquier controversia derivada de la interpretación de este Tratado, así como su aplicación, será resuelta mediante negociaciones directas entre las Partes y/o las Autoridades Ejecutoras y, en caso de no llegar a una solución sobre el diferendo, podrán acordar un mecanismo específico para su solución, tales como el establecimiento de comisiones de expertos o el arbitraje.

Artículo 17. Disposiciones finales.

1. El presente Tratado entrará en vigor treinta (30) días después de la recepción de la última notificación en que las Partes se comuniquen, por la vía diplomática, el cumplimiento de los requisitos legales y

constitucionales internos exigidos para tal fin y tendrá vigencia indefinida.

2. Cualquiera de las Partes podrá proponer en cualquier momento modificaciones a este Tratado. Cualquier modificación acordada por las Partes entrará en vigor treinta (30) días después del intercambio de Notas, posterior a la conclusión de los respectivos procedimientos internos de las Partes.

3. Cualquiera de las Partes podrá terminar este Tratado en cualquier momento, mediante notificación por escrito a la otra Parte, por la vía diplomática, en cuyo caso sus efectos cesarán ciento ochenta (180) días después de la fecha de recibo de la notificación correspondiente. Las solicitudes de transferencia presentadas con anterioridad a la fecha de la notificación se considerarán de acuerdo con las disposiciones de este Tratado.

4. En caso de terminación, este Tratado seguirá teniendo aplicación en la medida en que se refiera a la ejecución de condenas de sentenciados transferidos de conformidad con este Tratado.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados para tal efecto por su respectivo Gobierno, han suscrito el presente Tratado, en la Ciudad de México, el primero de agosto de dos mil once, en dos ejemplares originales en idioma español, siendo ambos igualmente auténticos.

POR LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,
La Ministra de Relaciones Exteriores,
María Ángela Holguín Cuéllar.

POR LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS,
La Secretaria de Relaciones Exteriores,
Patricia Espinosa Cantellano.

**LA SUSCRITA COORDINADORA DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE TRATADOS DE LA
DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DEL MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES CERTIFICA:**

Que la reproducción del texto que antecede es copia fiel y completa del “Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”, suscrito en la ciudad de México el 1° de agosto de 2011.

Dada en Bogotá, D. C., a los trece (13) días del mes de abril de dos mil doce (2012).

La Coordinadora Grupo Interno de Trabajo de Tratados, Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales
Alejandra Valencia Gärtner

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno nacional y en cumplimiento de los artículos 150 numeral 16 y 189 numeral 2 y 224 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 «Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos», suscrito en la ciudad de México el 1° de agosto de 2011.

I. Consideraciones constitucionales generales

La Constitución Política de 1991 establece como fin social del Estado, entre otros, “servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución” (artículo 2° C. P.).

El alcance del principio de Estado Social de Derecho respecto de la relación entre las autoridades y la persona individualmente considerada es bastante amplio y se ve reforzado por los principios fundamentales de la dignidad humana, el trabajo, la solidaridad (artículo 1° de la C. P.) y la igualdad (artículo 13 de la C. P.).

La solidaridad refuerza en el Estado Social de Derecho el postulado según el cual, el Estado está al servicio del ser humano y no al contrario. Es así como las actuaciones del Estado en el ámbito social no obedecen a una actitud caritativa, compasiva o de mera liberalidad de las autoridades públicas, sino al deber constitucional de asegurar las condiciones indispensables para que todas las personas puedan hacer pleno uso de su libertad y gozar de sus derechos fundamentales.

Adicionalmente, el Estado colombiano se funda en el respeto de la dignidad humana como principio fundamental. Conforme a este principio, las autoridades públicas no pueden ser indiferentes frente a

situaciones que afecten el valor intrínseco de la vida humana, entendida esta no ya como el derecho a no ser físicamente eliminado sino como el derecho a realizar las capacidades humanas y a llevar una existencia con sentido y, especialmente, a conservar los lazos familiares.

De conformidad con estos principios constitucionales, el Gobierno colombiano ha considerado conveniente suscribir con el Gobierno Mexicano, el Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales, como en efecto lo hizo en la ciudad de México, el 1° de agosto de 2011.

Por otra parte, nuestro **Código de Procedimiento Penal** (Ley 906 de 2004) dispone en su artículo 1° que los intervinientes en el proceso penal serán tratados con el respeto debido a la dignidad humana.

En este orden de ideas, este Tratado se enmarca dentro del respeto a la soberanía nacional, reconoce los principios del derecho internacional, el debido proceso, el acceso a la administración de justicia y los principios de la función administrativa contenidos en el artículo 209 Superior.

II. Objetivo del Tratado

El presente Tratado pretende fortalecer la cooperación entre Colombia y los Estados Unidos Mexicanos, mediante el reconocimiento de la necesidad de permitir el traslado de condenados colombianos o mexicanos por la comisión de delitos en uno y otro Estado a su país de origen, con miras a que en este puedan cumplir las penas o medidas de seguridad impuestas. Con dicho convenio, como se señala en su preámbulo, se busca favorecer la rehabilitación y la reinserción de los condenados a su núcleo social de origen, con el fin de que cumplan la condena, dentro del marco del respeto de sus Derechos Humanos.

III. Contenido del Tratado

El *“Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”*, suscrito en la ciudad de México el 1° de agosto de 2011, desarrolla los siguientes temas: definiciones, principios generales, condiciones de la transferencia, autoridades ejecutoras, procedimiento para la transferencia, solicitudes y respuestas, consentimiento y su verificación, efecto de la transferencia para el Estado Receptor, procedimiento para la ejecución de la condena, indulto, amnistía, conmutación o modificación de la pena, información relativa a la ejecución de la condena, tránsito, gastos, aplicación temporal, adolescentes, solución de controversias y disposiciones finales.

En cuanto a los principios generales previstos en este Tratado, una persona que haya sido sentenciada en territorio de una de las partes podrá ser transferido al territorio de la otra, para que cumpla con la condena que se le haya impuesto mediante sentencia. Esta posibilidad tiene como requisito indispensable que el sentenciado manifieste por escrito al Estado Trasladante su voluntad de ser transferido de conformidad con

lo previsto en este acuerdo internacional.

Para tomar la decisión de autorizar o negar una solicitud de traslado, se deberá tomar en consideración que con ello se contribuya a la efectiva reinserción social del condenado; la gravedad del delito y la posible vinculación del sentenciado con el crimen organizado; su grado de participación o responsabilidad en los hechos que motivaron la condena; su estado de salud; sus antecedentes penales y; los vínculos que pueda tener con las sociedades de cada una de los Estados Partes.

Este Tratado no aplicará en caso de sentenciados que se encuentren vinculados o relacionados con delincuencia organizada.

El traslado del sentenciado solicitante se hará previo el cumplimiento de un procedimiento previsto para este efecto y su inició tendrá lugar con la solicitud y el cumplimiento de los requisitos previstos en este Acuerdo. Entre estos requisitos se encuentran: la obligatoriedad del Estado Trasladante de informar al Estado Receptor sobre el nombre, la fecha y el lugar de nacimiento del sentenciado; naturaleza, duración y fecha del comienzo y término de la condena impuesta al sentenciado; reseña de los hechos que motivaron la condena; solicitud de transferencia en la que el sentenciado manifieste su voluntad de acogerse al presente Tratado; un informe médico sobre el estado general de salud del sentenciado; un informe que incluya la parte de la condena que ha sido cumplida junto con la información respecto a detenciones previas, remisión de la condena o cualquier otro factor relevante en la ejecución de la misma; entre otros.

La condena de la persona sentenciada trasladada se cumplirá de acuerdo con las normas del régimen penitenciario del Estado Receptor. En ningún caso, podrá modificarse por su naturaleza o por su duración, la pena privativa de libertad pronunciada por el Estado Trasladante.

Ninguna condena será ejecutada por el Estado Receptor de tal manera que, prolongue la duración de la privación de la libertad más allá del término impuesto por la sentencia del tribunal del Estado Trasladante.

El Estado Trasladante mantendrá jurisdicción exclusiva sobre la condena impuesta y retendrá la facultad exclusiva de indultar o conceder amnistía, conmutar o modificar la pena al sentenciado. El Estado Receptor proporcionará al Estado Trasladante información relativa a la aplicación de la condena.

El Estado Receptor correrá con los gastos que se generen con motivo de la aplicación de este Tratado, salvo las erogaciones realizadas exclusivamente en el territorio del Estado Trasladante. No obstante, el Estado Receptor podrá tratar de recuperar del sentenciado o de alguna otra fuente, el total o parte de los gastos relacionados con la transferencia.

Este Tratado podrá ser extensivo, previo acuerdo entre las Partes, a delincuentes juveniles y menores infractores, de conformidad con la legislación aplicable de cada una de las Partes.

Finalmente, cabe señalar que, este Tratado entrará en vigor treinta (30) días después de la recepción de la última notificación en que las Partes se comuniquen, por la vía diplomática, el cumplimiento de los requisitos legales y constitucionales internos exigidos para tal fin y tendrá vigencia indefinida.

De lo anteriormente expresado, se puede concluir que el ámbito de aplicación y el alcance de sus disposiciones no trascienden los límites de la cooperación y asistencia entre Estados soberanos, respetando en todo caso los ordenamientos internos de los firmantes.

Por las anteriores consideraciones, el Gobierno nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y la Ministra de Justicia y del Derecho presentan a consideración del honorable Congreso de la República el “Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”, suscrito en la ciudad de México el 1° de agosto de 2011.

De los honorables Senadores y Representantes

La Ministra de Relaciones Exteriores

María Ángela Holguín Cuéllar

La Ministra de Justicia y del Derecho

Ruth Stella Correa Palacio.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 2 de mayo de 2012

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

(Fdo.) JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Relaciones Exteriores

(Fdo.) María Ángela Holguín Cuéllar

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébese el “Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”, suscrito en la ciudad de México el 1° de agosto de 2011.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Tratado sobre traslado de personas condenadas para la ejecución de sentencias penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”, suscrito en la ciudad de México el 1° de agosto de 2011, que por el artículo 1° de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

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 Justicia y del Derecho

La Ministra de Relaciones Exteriores
María Ángela Holguín Cuéllar

La Ministra de Justicia y del Derecho
Ruth Stella Correa Palacio

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO - PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 2 mayo de 2012

Autorizado. Sométanse a la consideración del honorable Congreso de la República para los efectos
constitucionales

(Fdo.) JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Relaciones Exteriores
(Fdo.) María Ángela Holguín Cuéllar

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébese el “Tratado sobre Traslado de Personas Condenadas para la Ejecución de

Sentencias Penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”, suscrito en la ciudad de México el 1º de agosto de 2011.

Artículo 2º. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el “Tratado Sobre Traslado de Personas Condenadas para la Ejecución de Sentencias Penales entre la República de Colombia y los Estados Unidos Mexicanos”, suscrito en la ciudad de México el 1º de agosto de 2011, que por el artículo 1º 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 3º. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

El Presidente del honorable Senado de la República
Juan Fernando Cristo Bustos

El Secretario General del honorable Senado de la República
Gregorio Eljach Pacheco

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes
Hernán Penagos Giraldo

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes
Jorge Humberto Mantilla Serrano

REPÚBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL

Comuníquese y cúmplase

Ejécútese, previa revisión de la Corte Constitucional, conforme al artículo 241-10 de la Constitución Política

Dada en Bogotá, D. C., a 16 de diciembre de 2013

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Relaciones Exteriores
María Ángela Holguín Cuéllar

El Ministro de Justicia y del Derecho

Alfonso Gómez Méndez

LEY 1689 DE 2013

LEY 1689 DE 2013



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) "OACI" 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) aerolínea(s) 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 parágrafo (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 MUTUO DE 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 tomar las 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