

DECRETO NÚMERO 327 DE 2016

(febrero 24)

por medio del cual se promulga 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 Presidente de la República de Colombia, en uso de las facultades que le otorga el artículo 189 numeral 2 de la Constitución Política de Colombia y en cumplimiento de la Ley 7 de 1944, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley 7ª del 30 de noviembre de 1944, en su artículo primero dispone que los Tratados, Convenios, Convenciones, Acuerdos, Arreglos u otros actos internacionales aprobados por el Congreso, no se considerarán vigentes como leyes internas, mientras no hayan sido perfeccionados por el Gobierno en su carácter de tales, mediante el canje de ratificaciones o el depósito de los instrumentos de ratificación, u otra formalidad equivalente;

Que la misma ley en su artículo segundo ordena la promulgación de los tratados y convenios internacionales una vez sea perfeccionado el vínculo internacional que vincule a Colombia;

Que el Congreso de la República, mediante la Ley número 1689 del 17 de diciembre de 2013, publicada en el *Diario Oficial* número 49.007 de 17 de diciembre de 2013, aprobó 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 la Corte Constitucional, en Sentencia C-947 del 4 de diciembre de 2014, declaró exequible la Ley número 1689 del 17 de diciembre de 2013 y 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 la República de Colombia, mediante Nota Diplomática S-GTAJI-15-032681 de fecha 30 de marzo de 2015, informó a la República de Turquía sobre el cumplimiento de los procedimientos exigidos por su ordenamiento jurídico interno para la entrada en vigor del citado acuerdo;

Que la República de Turquía, mediante Nota Verbal número 2015-BOGO-8007898 de fecha 16 de junio de 2015, informó a la República de Colombia sobre el cumplimiento de los requisitos constitucionales para la entrada en vigor del Acuerdo en mención;

Que la República de Colombia, mediante Nota Verbal número S-GTAJI-15-063242 de fecha 1º de julio de 2015, informó a la República de Turquía que para efectos de la entrada en vigor del acuerdo, la República de Colombia recibió la Nota Verbal número 2015-BOGO-8007898, el día 22 de junio de 2015;

Que de conformidad con el artículo 31, el 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 los acuerdos internacionales;

Que en consecuencia, 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, entró en vigor el 22 de junio de 2015;

DECRETA:

Artículo 1º. Promúlguese 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.

(Para ser transcrito en este lugar, se adjunta fotocopia del 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).

Artículo 2º. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 24 de febrero de 2016.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Relaciones Exteriores,

María Ángela Holguín Cuéllar.

ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS**ENTRE****EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA****Y****EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE TURQUIA****CONTENIDO**

<u>ARTICULO</u>	<u>TITULO</u>
1	DEFINICIONES
2	CONCESION DE DERECHOS
3	DESIGNACION Y AUTORIZACION
4	REVOCAION O SUSPENSION DE LA AUTORIZACION DE OPERACION
5	CAPACIDAD
6	TARIFAS
7	IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS
8	APLICACION DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES
9	CARGOS AL USUARIO
10	SERVICIOS DE ESCALA
11	PERSONAL NO-NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
12	CONVERSION DE MONEDA Y TRANSFERENCIA DE INGRESOS
13	IMPUESTOS
14	RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
15	LEGISLACION SOBRE LA COMPETENCIA
16	FLEXIBILIDAD OPERACIONAL
17	CODIGO DESIGNADOR UNICO
18	SEGURIDAD OPERACIONAL
19	SEGURIDAD DE LA AVIACION
20	SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE
21	PROHIBICION DE FUMAR
22	PROTECCION DE MEDIO AMBIENTE
23	PRESENTACION DE HORARIOS
24	ESTADISTICAS
25	CONSULTAS Y ENMIENDAS
26	SOLUCION DE CONTROVERSIAS
27	REGISTRO
28	ACUERDOS MULTILATERALES
29	TITULOS
30	VALIDEZ Y TERMINACION
31	ENTRADA EN VIGOR

ANEXO I
ANEXO II

CUADRO DE RUTAS
ACUERDOS DE COOPERACION COMERCIAL

<p>El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía en adelante llamados las "Partes Contratantes",</p> <p>Siendo Partes de la Convención de Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el día siete de Diciembre, de 1944,</p> <p>Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales,</p> <p>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,</p> <p>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</p> <p>Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,</p> <p>HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:</p>	<p style="text-align: center;">ARTICULO I DEFINICIONES</p> <p>1. Para el propósito de este Acuerdo, a menos que el contexto lo requiera de otra forma, los términos:</p> <p>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;</p> <p>b. "Acuerdo" significa, este Acuerdo, sus Anexos y cualquier enmienda al mismo;</p> <p>c. "Servicios Acordados" significa, los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de acuerdo con las provisiones de este Acuerdo en las rutas especificadas;</p> <p>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;</p> <p>e. "Servicio aéreo" "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "parada sin derechos de tráfico" tienen los significados especificados en el Artículo 96 de la Convención;</p> <p>f. "Capacidad" significa,</p> <p>- en relación con una aeronave, la carga útil de tal aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta,</p> <p>- 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,</p> <p>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;</p>
<p>h. "Aerolínea(s) designada(s)" significan cualquier aerolínea(s) que haya/hayan sido designadas y/o autorizadas de acuerdo con el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;</p> <p>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;</p> <p>j. "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;</p> <p>k. "Transporte aéreo internacional" significa transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.</p> <p>l. "Comercialización de aerolíneas" significa una aerolínea que ofrece transporte aéreo en una aeronave operada por otra aerolínea, a través de código compartido;</p> <p>m. "Parte" es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;</p> <p>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;</p> <p>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> <p>p. "Rutas especificadas" significan las rutas establecidas o a ser establecidas en el Anexo a este Acuerdo;</p> <p>q. "Repuestos" significan, artículos de una reparación o de naturaleza de reemplazo para incorporación en una aeronave, incluyendo motores;</p> <p>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;</p> <p>s. "Territorio" tiene el significado especificado en el Artículo 2 de la Convención;</p> <p>t. "Tráfico" significa, pasajeros, equipaje, carga y correo;</p>	<p>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.</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO 2 CONCESION DE DERECHOS</p> <p>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 I de este Acuerdo por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante:</p> <p>a. Para sobrevolar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte Contratante,</p> <p>b. Para realizar escalas en el territorio mencionado con fines no comerciales,</p> <p>c. Para hacer escalas en el territorio en los puntos especificados en la ruta del Anexo I de este Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional aéreo en combinación o separadamente.</p> <p>d. Otros derechos especificados en este Acuerdo.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO 3 DESIGNACION Y AUTORIZACION</p> <p>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.</p>

2. Al recibo de tal designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante otorgarán, sujeto al parágrafo (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 parágrafo (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.

ARTICULO 4 REVOCACION O SUSPENSION DE LA AUTORIZACION DE OPERACION

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 parágrafo (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 período de sesenta (60) días desde la fecha de la solicitud efectuada por cualquiera de las Partes Contratantes para las consultas.

3. Cada Parte tendrá el derecho de aprobar o desaprobado 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, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 7 IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS

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

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

- a. Las provisiones de abordaje tomadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites establecidos por las autoridades de dicha Parte Contratante, y para el uso de a bordo de una aeronave utilizada en un servicio internacional de la Parte Contratante,
- b. Los repuestos (incluyendo motores) y equipo regular de a bordo ingresados en el territorio de cualquier Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en los servicios internacionales por la(s) aerolíneas designada(s) de la otra Parte Contratante,

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

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, aún 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 re-exportado,

3. Los materiales mencionados en el parágrafo (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 parágrafo (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.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 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

**ARTICULO 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 requerido 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.

**ARTICULO 12
CONVERSION 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

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.

**ARTICULO 10
SERVICIOS DE ESCALA**

Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARPs) 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 favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier aerolínea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

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.

**[ARTICULO 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 parágrafo 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.]

**ARTICULO 14
RECONOCIMIENTO MUTUO
DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS**

1. 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.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 17
CODIGO DESIGNADOR UNICO**

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

**ARTICULO 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 período 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) serios 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.

**ARTICULO 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.

- 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) serios 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.

**ARTICULO 19
SEGURIDAD DE LA AVIACION**

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, el 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 denominadas 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 parágrafo 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 parágrafo 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 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 21 PROHIBICION 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.

ARTICULO 22 PROTECCION 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 (SARPs) de la OACI Anexo así como las políticas y la orientación vigente de la OACI sobre protección del medio ambiente ambiental.

ARTICULO 23 PRESENTACION 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 período 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.

ARTICULO 24 ESTADISTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante a solicitud de ésta, 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.

ARTICULO 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 I 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.

**ARTICULO 26
SOLUCION 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 período 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.

**ARTICULO 27
REGISTRO**

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

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 29
TITULOS**

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.

**ARTICULO 30
VALIDEZ Y TERMINACION**

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.

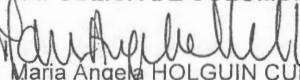
**ARTICULO 31
ENTRADA EN VIGOR**

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.

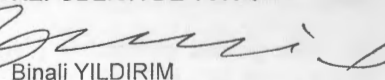
En testimonio del presente, los plenipotenciarios abajo firmantes, estando debidamente autorizados para el mismo por sus respectivos Gobiernos han firmado este Acuerdo que comprende treinta y un (31) artículos y dos (2) Anexos y han fijado su sello a los mismos.

Hecho en Ankara este 18º 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
REPUBLICA DE COLOMBIA


María Angela HOLGUIN CUELLAR
Ministra de Relaciones Exteriores
República de Colombia

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE TURQUIA


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 Izmir	Cualquier punto (*)

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 punto (*)

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 COOPERACION 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.

LEY No. 1689 **17 DIC 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 Exteriores, documento que reposa en los archivos de ese Ministerio).

Enrique Lora

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
 Es fiel copia tomada del original que reposa en los archivos.
 SECRETARIO JURIDICO

ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

Y

EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE TURQUIA

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
 Es fiel copia tomada del original que reposa en los archivos.
 SECRETARIO JURIDICO

CONTENIDO

ARTICULO	TITULO
1	DEFINICIONES
2	CONCESION DE DERECHOS
3	DESIGNACION Y AUTORIZACION
4	REVOCACION O SUSPENSION DE LA AUTORIZACION DE OPERACION
5	CAPACIDAD
6	TARIFAS
7	IMPUESTOS, DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS
8	APLICACION DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES
9	CARGOS AL USUARIO
10	SERVICIOS DE ESCALA
11	PERSONAL NO-NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
12	CONVERSION DE MONEDA Y TRANSFERENCIA DE INGRESOS
13	IMPUESTOS
14	RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
15	LEGISLACION SOBRE LA COMPETENCIA
16	FLEXIBILIDAD OPERACIONAL
17	CODIGO DESIGNADOR UNICO
18	SEGURIDAD OPERACIONAL
19	SEGURIDAD DE LA AVIACION
20	SEGURIDAD DE DOCUMENTOS DE VIAJE
21	PROHIBICION DE FUMAR
22	PROTECCION DE MEDIO AMBIENTE
23	PRESENTACION DE HORARIOS
24	ESTADISTICAS
25	CONSULTAS Y ENMIENDAS
26	SOLUCION DE CONTROVERSIAS
27	REGISTRO
28	ACUERDOS MULTILATERALES
29	TITULOS
30	VALIDEZ Y TERMINACION
31	ENTRADA EN VIGOR
ANEXO I	CUADRO DE RUTAS
ANEXO II	ACUERDOS DE COOPERACION 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:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

- h. "Aerolínea(s) designada(s)" significan cualquier aerolínea(s) que haya/hayan sido designadas y/o autorizadas de acuerdo con el Artículo 3 (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;

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

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;

- 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 CONCESION 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 parágrafos 2 a) y b) de este Artículo.
3. Nada en el parágrafo (1) de este Artículo se considerará que confiere a las aerolíneas de una Parte Contratante el derecho de embarcar, en el 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 DESIGNACION Y AUTORIZACION

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 parágrafo (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 parágrafo (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.

**ARTICULO 4
REVOCACION O SUSPENSION DE LA AUTORIZACION DE OPERACION**

- 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 parágrafo (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 período de sesenta (60) días desde la fecha de la solicitud efectuada por cualquiera de las Partes Contratantes para las consultas.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

- 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, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante.

**ARTICULO 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,

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

**ARTICULO 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 suministran 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.

**ARTICULO 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.
 - 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, aún 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 re-exportado,

- 3. Los materiales mencionados en el parágrafo (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 parágrafo (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.

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 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

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO GENERAL

terminos no menos favorables que los terminos 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 terminos no menos favorables que los terminos 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.

**ARTICULO 10
SERVICIOS DE ESCALA**

Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARPs) 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 terminos no menos favorables que los terminos más favorables disponibles para cualquier aerolínea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

**ARTICULO 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 requerido para la operación de los servicios acordados.
2. Estos requerimientos de personal pueden, a opción de la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte Contratante, ser satisfechos por su propio personal o mediante el uso de los servicios y personal de cualquier otra organización, compañía o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que haya sido autorizado para realizar tales servicios para otras aerolíneas.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte Contratante. En consistencia con tales leyes y regulaciones cada Parte Contratante, sobre la base de reciprocidad y con el mínimo de demoras, otorgarán los permisos de trabajo necesarios, visas de visitante u otros documentos similares a los representantes y personal referido en el párrafo (1) de este Artículo.
4. Ambas Partes facilitarán y expedirán las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan de noventa (90) días.

**ARTICULO 12
CONVERSION 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

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO GENERAL

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) designada(s) 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.

**[ARTICULO 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.]

ARTICULO 14
RECONOCIMIENTO MUTUO
DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

- 1. Los Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, emitidos o validados por una Parte Contratante...
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo (1) arriba mencionado...

ARTICULO 15
LEYES SOBRE COMPETENCIA

- 1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia...
2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte...

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

ARTICULO 17
CODIGO DESIGNADOR UNICO

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

ARTICULO 18
SEGURIDAD OPERACIONAL

- 1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier tiempo sobre las normas de seguridad en cualquier área relacionada...
2. Si, después de realizadas tales consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente...
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 de la Convención...
4. Si cualquiera de tales inspecciones de rampa o series de inspecciones de rampa da lugar a:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

ARTICULO 16
FLEXIBILIDAD OPERACIONAL

- 1. Cada aerolínea designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias aeronaves...
2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves...
3. Cada línea aérea designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos...
4. Para las operaciones de cambio de capacidad, una línea aérea designada puede utilizar su propio equipo...
5. Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos...

- a) serios motivos de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los mínimos estándares establecidos...
b) serios motivos de que hay una falta de mantenimiento y administración de seguridad operacional efectivas...

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...

- 5. En el evento en que el acceso para llevar a cabo una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea designada...
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la aerolínea de la otra Parte Contratante...
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.

ARTICULO 19
SEGURIDAD DE LA AVIACION

- 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...

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, el 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 prestan 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 parágrafo 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 parágrafo 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

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia que reposa en los archivos.

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 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.

ARTICULO 23
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.

ARTICULO 21
PROHIBICION 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.

ARTICULO 22
PROTECCION 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 (SARPs) de la OACI Anexo así como las políticas y la orientación vigente de la OACI sobre protección del medio ambiente ambiental.

ARTICULO 23
PRESENTACION 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 período 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia que reposa en los archivos.

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.

ARTICULO 24
ESTADISTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante a solicitud de ésta, 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.

ARTICULO 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 I 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.

**ARTICULO 26
SOLUCION 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 periodo 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 periodo especificado o en el caso de que los árbitros designados no logren llegar a un acuerdo sobre el árbitro dirimente dentro del periodo 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.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

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.

**ARTICULO 27
REGISTRO**

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

**ARTICULO 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.

**ARTICULO 29
TITULOS**

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.

**ARTICULO 30
VALIDEZ Y TERMINACION**

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.

**ARTICULO 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 18º 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 REPUBLICA DE COLOMBIA

Maria Angela HOLGUIN CUELLAR
Ministra de Relaciones Exteriores
República de Colombia

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE TURQUIA

Binali YILDIRIM
Ministro de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones
República de Turquía

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada de copia que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

**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 Izmir	Cualquier punto (*)


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 punto (*)

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.

<p style="text-align: center;">ANEXO II</p> <p style="text-align: center;">ACUERDOS DE COOPERACION COMERCIAL</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">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</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICA:</p> <p>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.</p> <p>Dada en Bogotá, D.C., a los dieciséis (16) días del mes de mayo de dos mil doce (2012).</p> <p style="text-align: center;">  ALEJANDRA VALENCIA GARTNER Coordinadora del Grupo de Trabajo Interno de Tratados Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales </p> <p style="text-align: right;"> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA Es en copia tomada de copia que reposa en los archivos. SECRETARIO JURIDICO </p>
---	--

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 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 dieciocho (18) de noviembre de dos mil once (2011).

CONSIDERACIÓN PRELIMINAR

Teniendo en cuenta el Memorandum 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, fomentando 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 2º 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 dieciocho (18) de noviembre de dos mil once (2011)".

De los honorables Congresistas,

La Ministra de Relaciones Internacionales,

María Ángela Holguín Cuéllar.

La Ministra de Transporte,

Cecilia Álvarez Correa Glen.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 18 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 18 de mayo de 2012

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

La Ministra de Relaciones Internacionales,

María Ángela Holguín Cuéllar.

La Ministra de Transporte,

Cecilia Álvarez Correa Glen.

LEY 424 DE 1998
(enero 13)

por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores de Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta días calendario posteriores al período legislativo que se inicia cada 20 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.

Artículo 2°. Cada dependencia del Gobierno nacional encargada de ejecutar los Tratados Internacionales de su competencia y requerir la reciprocidad en los mismos, trasladará la información pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores y este, a las Comisiones Segundas.

Artículo 3°. El texto completo de la presente ley se incorporará como anexo a todos y cada uno de los Convenios Internacionales que el Ministerio de Relaciones Exteriores presente a consideración del Congreso.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Amylkar Acosta Medina.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Carlos Ardila Ballesteros.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Diego Vivas Tafur.

REPÚBLICA DE COLOMBIA- GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútense.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.

ERNESTO SAMPER PIZANO

La Ministra de Relaciones Exteriores,

María Emma Mejía Vélez.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

BOGOTÁ D.C., 10 MAYO 2012

AUTORIZADO. SOMÉTANSE 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

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 1° 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.

EL PRESIDENTE DEL H. SENADO DE LA REPUBLICA

JUAN FERNANDO CRISTO BUSTOS

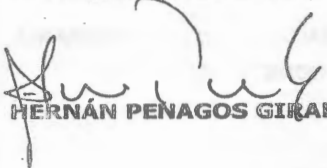
EL SECRETARIO GENERAL DEL H. SENADO DE LA REPUBLICA

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada del original
que reposa en los archivos.

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO JURÍDICO

EL PRESIDENTE DE LA H. CÁMARA DE REPRESENTANTES



HERNÁN PENAGOS GIRALDO

EL SECRETARIO GENERAL DE LA H. CÁMARA DE REPRESENTANTES



JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada del original
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

LEY No. 1689

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 13 DE NOVIEMBRE DE 2011.

REPÚBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL
COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

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

Dada en Bogotá, D.C., a los

17 DIC 2013



LA MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES,



MARÍA ANGELA HOLGUÍN CUELLAR

LA MINISTRA DEL TRANSPORTE,



CECILIA ÁLVAREZ-CORREA GLEN

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Es fiel copia tomada del original
que reposa en los archivos.
SECRETARIO JURIDICO

LEY 1692 DE 2013

(diciembre 17)

por medio de la cual se aprueba el "Convenio entre la República Portuguesa y la República de Colombia para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el Impuesto sobre la Renta" y su "Protocolo", suscritos en Bogotá, D.C., República de Colombia, el 30 de agosto de 2010 y el canje de notas entre la República Portuguesa y la República de Colombia por medio de la cual se corrigen imprecisiones en la traducción en las versiones en español, inglés y portugués del "convenio entre la República Portuguesa y la República de Colombia para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el Impuesto sobre la Renta".

El Congreso de la República

Visto el texto del "Convenio entre La República Portuguesa y la República de Colombia para evitar la doble Imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el Impuesto sobre la Renta" y su "Protocolo", suscritos en Bogotá, D. C., República de Colombia, el 30 de agosto de 2010 y el "canje de notas entre la República Portuguesa y la República de Colombia por medio del cual se corrigen imprecisiones en la traducción en las versiones en español, inglés y portugués del "Convenio entre la República Portuguesa y la República de Colombia para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el Impuesto sobre la Renta".

(Para ser transcrito: Se adjunta fotocopia fiel y completa en castellano del Convenio, su Protocolo y el Canje de Notas, los cuales constan de veintitrés (23) folios, certificados por la Coordinadora del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores).



CONVENIO ENTRE LA REPÚBLICA PORTUGUESA Y LA REPÚBLICA DE COLOMBIA PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN Y PARA PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

La República Portuguesa y la República de Colombia, deseando concluir un Convenio para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el impuesto sobre la renta, con el fin de promover y fortalecer las relaciones económicas entre los dos países,

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO I

ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO

ARTÍCULO 1

PERSONAS COMPRENDIDAS

El presente Convenio se aplica a las personas residentes de uno o de ambos Estados Contratantes.

ARTÍCULO 2

IMPUESTOS COMPRENDIDOS

1. El presente Convenio se aplica al impuesto sobre la renta exigible por cada uno de los Estados Contratantes, y en el caso de Portugal en nombre de sus subdivisiones políticas o administrativas o las autoridades locales, cualquiera que sea el sistema de exacción.

2. Se considera impuesto sobre la renta el que grava la totalidad de la renta o cualquier parte de la misma, incluidos los impuestos sobre las ganancias derivadas de la enajenación de bienes muebles o inmuebles, los impuestos sobre los importes de los sueldos o salarios pagados por las empresas, así como los impuestos sobre las plusvalías.

Los impuestos actuales a los que se aplica este Convenio son, en particular:

- a) en Portugal:
 - i) el Impuesto sobre la Renta Personal (Imposto Sobre o Rendimento das Pessoas Singulares - IRS);
 - ii) el impuesto de sociedades (Imposto Sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas - IRC), y
 - iii) la Sobretasa Local sobre el Impuesto de Sociedades (Derrama); (En lo sucesivo "impuesto portugués") y

- b) en Colombia:
i) el Impuesto sobre la Renta y Complementarios;
(En lo sucesivo “Impuesto colombiano”).

3. El Convenio se aplicará igualmente los impuestos de naturaleza idéntica o análoga que se establezcan con posterioridad a la fecha de la firma del mismo, y que se añadan a los actuales o les sustituyan. Las autoridades competentes de los Estados Contratantes se comunicarán mutuamente las modificaciones significativas que se hayan introducido en sus respectivas legislaciones impositivas.

CAPÍTULO II DEFINICIONES

ARTÍCULO 3 DEFINICIONES GENERALES

1. A los efectos del presente Convenio, a menos que de su contexto se infiera una interpretación diferente:

a) el término “Colombia” significa la República de Colombia y, utilizado en sentido geográfico comprende además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, la Isla de Malpelo y demás islas, islotes, cayos, morros, y bancos que le pertenecen, así como el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el espectro electromagnético o cualquier otro espacio donde ejerza o pueda ejercer soberanía, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas;

b) el término “Portugal” usado en un sentido geográfico comprende el territorio de la República Portuguesa, de conformidad con el Derecho Internacional y la legislación portuguesa;

c) los términos “un Estado Contratante” y “el otro Estado Contratante” significan, según lo requiera el contexto, Colombia o Portugal;

d) el término “impuesto” significa, según lo requiera el contexto, el impuesto portugués o el impuesto colombiano;

e) el término “persona” comprende las personas naturales, las sociedades y cualquier otra agrupación de personas;

f) el término “sociedad” significa cualquier persona jurídica o cualquier entidad que se considere persona jurídica a efectos impositivos;

g) las expresiones “empresa de un Estado Contratante” y “empresa del otro Estado Contratante” significan, respectivamente, una empresa explotada por un residente de un Estado Contratante y una empresa explotada por un residente del otro Estado Contratante;

h) la expresión “tráfico internacional” significa todo transporte efectuado por un buque o aeronave explotado por una empresa de un Estado Contratante, salvo cuando el buque o aeronave sea explotado únicamente entre puntos situados en el otro Estado Contratante;

i) la expresión “autoridad competente” significa:

i) en Colombia: el Ministro de Hacienda y Crédito Público o su representante autorizado;

ii) en Portugal: el Ministro de Hacienda, el Director General de Impuestos (Director-Geral dos Impostos) o su representante autorizado;

j) el término “nacional”, en relación con un Estado Contratante, designa a:

i) toda persona natural que posea la nacionalidad de este Estado Contratante; y

ii) toda persona jurídica, sociedad de personas –partnership– o asociación constituida conforme a la legislación vigente en este Estado Contratante.

2. Para la aplicación del Convenio por un Estado Contratante en un momento determinado, cualquier término o expresión no definida en el mismo tendrá, a menos que de su contexto se infiera una interpretación diferente, el significado que en ese momento le atribuya la legislación de ese Estado relativa a los impuestos que son objeto del Convenio, prevaleciendo el significado atribuido por esa legislación fiscal sobre el que resultaría de otras ramas del Derecho de ese Estado.

ARTÍCULO 4 RESIDENTE

1. A los efectos de este Convenio, la expresión “residente de un Estado Contratante” significa toda persona que, en virtud de la legislación de ese Estado, esté sujeta a imposición en el mismo en razón de su domicilio, residencia, sede de dirección, lugar de constitución o cualquier otro criterio de naturaleza análoga, incluyendo también a ese Estado y a sus subdivisiones políticas o administrativas o entidades locales. Esta expresión no incluye, sin embargo, a las personas que estén sujetas a imposición en ese Estado exclusivamente por la renta que obtengan de fuentes situadas en el citado Estado.

2. Cuando, en virtud de las disposiciones del apartado 1, una persona natural sea residente de ambos Estados Contratantes, su situación se resolverá de la siguiente manera:

a) dicha persona será considerada residente solamente del Estado donde tenga una vivienda permanente a su disposición; si tuviera una vivienda permanente a su disposición en ambos Estados, se considerará residente solamente del Estado con el que mantenga relaciones personales y económicas más estrechas (centro de intereses vitales);

b) si no pudiera determinarse el Estado en el que dicha persona tiene el centro de sus intereses vitales o si no tuviera una vivienda permanente a su disposición en ninguno de los Estados, se considerará residente solamente del Estado donde viva habitualmente;

c) si viviera habitualmente en ambos Estados, o no lo hiciera en ninguno de ellos, se considerará residente solamente del Estado del que sea nacional;

d) si fuera nacional de ambos Estados, o no lo fuera de ninguno de ellos, las autoridades competentes de los Estados Contratantes resolverán el caso de común acuerdo.

3. Cuando, en virtud de las disposiciones del apartado 1, una persona que no sea persona natural sea residente de ambos Estados Contratantes, se considerará residente solamente del Estado donde se encuentre su sede de dirección efectiva. Si no es posible determinar la residencia de esta manera, los Estados Contratantes harán lo posible por resolver el caso, mediante un procedimiento de acuerdo mutuo. En ausencia de acuerdo mutuo entre las autoridades competentes de los Estados Contratantes, dicha persona no tendrá derecho a ninguno de los beneficios o exenciones impositivas contempladas por este Convenio.

ARTÍCULO 5

ESTABLECIMIENTO PERMANENTE

1. A efectos del presente Convenio, la expresión “establecimiento permanente” significa un lugar fijo de negocios mediante el cual una empresa realiza toda o parte de su actividad.

2. La expresión “establecimiento permanente” comprende, en especial:

a) las sedes de dirección;

b) las sucursales;

c) las oficinas;

d) las fábricas;

e) los talleres; y

f) las minas, los pozos de petróleo o de gas, las canteras o cualquier otro lugar en relación con la exploración o explotación de recursos naturales.

3. El término “establecimiento permanente” también incluye:

a) una obra, un proyecto de construcción, montaje o instalación, o las actividades de supervisión relacionadas con ellos, pero solo cuando dicha obra, proyecto o actividad tenga una duración superior a seis meses;

b) la prestación de servicios por parte de una empresa por intermedio de empleados u otro personal encomendado por la empresa para ese fin, pero solo si las actividades de esa naturaleza prosigan (para el mismo proyecto o un para uno conexo) en un Estado Contratante por un periodo o periodos que en total excedan de 183 días, dentro de un periodo cualquiera de doce meses.

4. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, se considera que la expresión “establecimiento permanente” no incluye:

a) la utilización de instalaciones con el único fin de almacenar, exponer o entregar bienes o mercancías pertenecientes a la empresa;

b) el mantenimiento de un depósito de bienes o mercancías pertenecientes a la empresa con el único fin de almacenarlas, exponerlas o entregarlas;

c) el mantenimiento de un depósito de bienes o mercancías pertenecientes a la empresa con el único fin de que sean transformadas por otra empresa;

d) el mantenimiento de un lugar fijo de negocios con el único fin de comprar bienes o mercancías o de recoger información para la empresa;

e) el mantenimiento de un lugar fijo de negocios con el único fin de realizar para la empresa cualquier otra actividad de carácter auxiliar o preparatorio;

f) el mantenimiento de un lugar fijo de negocios con el único fin de realizar cualquier combinación de las actividades mencionadas en los subapartados a) a e), a condición de que el conjunto de la actividad del lugar fijo de negocios que resulte de esa combinación conserve su carácter auxiliar o preparatorio.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, cuando una persona - distinta de un agente independiente al que le será aplicable el apartado 7 - actúe por cuenta de una empresa y ostente y ejerza habitualmente en un Estado Contratante poderes que la faculten para concluir contratos en nombre de la empresa, se considerará que esa empresa tiene un establecimiento permanente en ese Estado respecto de las actividades que dicha persona realice para la empresa, a menos que las actividades de esa persona se limiten a las mencionadas en el apartado 4 y que, de haber sido realizadas por medio de un lugar fijo de negocios, no hubieran determinado la consideración de dicho lugar fijo de negocios como un establecimiento permanente de acuerdo con las disposiciones de ese apartado.

6. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, se considera que una empresa aseguradora de un Estado contratante tiene, salvo por lo que respecta a los reaseguros, un establecimiento permanente en el otro Estado Contratante si recauda primas en el territorio de este otro Estado o si asegura riesgos situados en él por medio de una persona distinta de un agente independiente al que se aplique el apartado 7.

7. No se considera que una empresa tiene un establecimiento permanente en un Estado Contratante por el mero hecho de que realice sus actividades en ese Estado por medio de un corredor, un comisionista general o cualquier otro agente independiente, siempre que dichas personas actúen dentro del marco ordinario de su actividad. No obstante, cuando ese representante realice todas o casi todas sus actividades en nombre de tal empresa, y entre esa empresa y el representante en sus relaciones comerciales y financieras se establezcan o impongan condiciones que difieran de las que se habrían establecido entre empresas independientes, dicho representante no será considerado como representante independiente en el sentido del presente apartado.

8. El hecho de que una sociedad residente de un Estado Contratante controle o sea controlada por una sociedad residente del otro Estado Contratante o que realice actividades empresariales en ese otro Estado (ya sea por medio de un establecimiento permanente o de otra manera), no convierte por sí solo a cualquiera de estas sociedades en establecimiento permanente de la otra.

CAPÍTULO III

IMPOSICIÓN DE LAS RENTAS

ARTÍCULO 6

RENTAS DE BIENES INMUEBLES

1. Las rentas que un residente de un Estado Contratante obtenga de bienes inmuebles (incluidas las rentas de explotaciones agrícolas, forestales o silvícolas) situados en el otro Estado Contratante pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

2. La expresión “bienes inmuebles” tendrá el significado que le atribuya el derecho del Estado Contratante en que los bienes estén situados. Dicha expresión comprende en todo caso los bienes accesorios a los bienes inmuebles, el ganado y el equipo utilizado en explotaciones agrícolas, forestales o silvícolas, los derechos a los que sean aplicables las disposiciones de derecho privado relativas a los bienes raíces, el usufructo de bienes inmuebles y el derecho a percibir pagos fijos o variables en contraprestación por la explotación, o la concesión de la explotación, de yacimientos minerales, fuentes y otros recursos naturales. Los buques o aeronaves no se considerarán bienes inmuebles.

3. Las disposiciones del apartado 1 son aplicables a las rentas derivadas de la utilización directa, el arrendamiento o aparcería, así como de cualquier otra forma de explotación de los bienes inmuebles.

4. Las disposiciones de los apartados 1 y 3 se aplican igualmente a las rentas derivadas de los bienes inmuebles de una empresa y de las rentas derivadas de los bienes inmuebles utilizados para la prestación de servicios personales independientes.

5. Las disposiciones anteriores de este artículo también se aplican a las rentas obtenidas de la prestación de servicios y bienes muebles relacionados con el mantenimiento o administración de bienes inmuebles.

ARTÍCULO 7

UTILIDADES EMPRESARIALES

1. Las utilidades de una empresa de un Estado Contratante solamente pueden someterse a imposición en ese Estado, a no ser que la empresa realice su actividad en el otro Estado Contratante por medio de un establecimiento permanente situado en él. Si la empresa realiza o ha realizado su actividad de dicha manera, las utilidades de la empresa pueden someterse a imposición en el otro Estado, pero solo en la medida en que sean imputables a ese establecimiento permanente.

2. Sin perjuicio de las disposiciones del apartado 3, cuando una empresa de un Estado Contratante realice o ha realizado su actividad en el otro Estado Contratante por medio de un establecimiento permanente situado en él, en cada Estado Contratante se atribuirán a dicho establecimiento permanente las utilidades que el mismo hubiera podido obtener si fuera una empresa distinta y separada que realizase actividades idénticas o similares, en las mismas o análogas condiciones y tratase con total independencia con la empresa de la que es establecimiento permanente.

3. Para la determinación de las utilidades del establecimiento permanente se permitirá la deducción de los gastos realizados para los fines del establecimiento permanente, incluyéndose los gastos de dirección y generales de administración para los mismos fines, tanto si se efectúan en el Estado en que se encuentre el establecimiento permanente como en otra parte.

4. No se atribuirán utilidades a un establecimiento permanente por la simple compra de bienes o mercancías para la empresa.

5. A efectos de los apartados anteriores, las utilidades imputables al establecimiento permanente se calcularán cada año utilizando el mismo método, a no ser que existan motivos válidos y suficientes para proceder de otra forma.

6. Cuando las utilidades comprendan rentas reguladas separadamente en otros artículos de este Convenio, las disposiciones de dichos artículos no quedarán afectadas por las del presente artículo.

ARTÍCULO 8

TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO

1. Las utilidades de una empresa de un Estado Contratante procedentes de la explotación de buques o aeronaves en tráfico internacional solo pueden someterse a imposición en ese Estado.

2. Para los fines de este artículo:

a) el término “utilidades” comprende las que se deriven directamente de la explotación de buques o aeronaves en tráfico internacional, y

b) el término “explotación de buques o aeronaves” por una empresa, comprende también el arrendamiento de buques o aeronaves a casco desnudo y el arrendamiento de contenedores y equipo relacionado, siempre

que dicho arrendamiento sea accesorio a la explotación por esa empresa, de buques o aeronaves en tráfico internacional.

3. Las disposiciones del apartado 1 son también aplicables a las utilidades procedentes de la participación en un consorcio –pool–, en una explotación en común o en una agencia de explotación internacional.

ARTÍCULO 9 EMPRESAS ASOCIADAS

1. Cuando

a) una empresa de un Estado Contratante participe directa o indirectamente en la dirección, el control o el capital de una empresa del otro Estado Contratante, o

b) unas mismas personas participen directa o indirectamente en la dirección, el control o el capital de una empresa de un Estado Contratante y de una empresa del otro Estado Contratante, y, en uno y otro caso, las dos empresas estén, en sus relaciones comerciales o financieras, unidas por condiciones aceptadas o impuestas que difieran de las que serían acordadas por empresas independientes, las utilidades que habrían sido obtenidas por una de las empresas de no existir dichas condiciones, y que de hecho no se han realizado a causa de las mismas, podrán incluirse en las utilidades de esa empresa y someterse a imposición en consecuencia.

2. Cuando un Estado contratante incluya en las utilidades de una empresa de ese Estado –y, en consecuencia, grave– las de una empresa del otro Estado que ya han sido gravadas por este segundo Estado, y estas utilidades así incluidas son las que habrían sido realizadas por la empresa del Estado mencionado en primer lugar si las condiciones convenidas entre las dos empresa hubieran sido las acordadas entre empresas independientes, si está de acuerdo en que el ajuste realizado por el Estado mencionado en primer lugar está justificado tanto en sí mismo como en el monto, el otro Estado practicará el ajuste correspondiente de la cuantía del impuesto que ha percibido sobre esas utilidades. Para determinar dicho ajuste se tendrán en cuenta las demás disposiciones del presente Convenio y las autoridades competentes de los Estados contratantes se consultarán en caso necesario.

ARTÍCULO 10 DIVIDENDOS

1. Los dividendos pagados por una sociedad residente de un Estado Contratante a un residente del otro Estado Contratante pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

2. Sin embargo, dichos dividendos pueden someterse también a imposición en el Estado Contratante en que resida la sociedad que paga los dividendos y según la legislación de ese Estado; pero, si el beneficiario efectivo de los dividendos es un residente del otro Estado Contratante, el impuesto exigido no podrá exceder del 10 por ciento del importe bruto de los dividendos.

Las autoridades competentes de los Estados Contratantes establecerán de mutuo acuerdo las modalidades de aplicación de estos límites.

Este apartado no afecta a la imposición de la sociedad respecto de las utilidades con cargo a las cuales se pagan los dividendos.

3. El término “dividendos”, en el sentido de este artículo, significa las rentas de las acciones u otros derechos, excepto los de crédito, que permitan participar en las utilidades, así como las rentas de otros derechos sociales sujetas al mismo régimen tributario que las rentas de las acciones por la legislación del Estado de residencia de la sociedad que hace la distribución. El término también incluye las utilidades atribuidas en virtud de un acuerdo de participación en utilidades (“associação em participação”).

4. Las disposiciones de los apartados 1 y 2 no son aplicables si el beneficiario efectivo de los dividendos, residente de un Estado Contratante, realiza en el otro Estado Contratante, del que es residente la sociedad que paga los dividendos, una actividad empresarial a través de un establecimiento permanente situado allí o realiza en el otro Estado servicios personales independientes por medio de una base fija situada allí y la participación que genera los dividendos está vinculada efectivamente a

dicho establecimiento permanente o base fija. En tal caso son aplicables las disposiciones del artículo 7 o del artículo 14 según corresponda.

5. Cuando una sociedad residente de un Estado Contratante obtenga utilidades o rentas procedentes del otro Estado Contratante, ese otro Estado no podrá exigir impuesto alguno sobre los dividendos pagados por la sociedad, salvo en la medida en que esos dividendos se paguen a un residente de ese otro Estado o la participación que genera los dividendos esté vinculada efectivamente a un establecimiento permanente o una base fija situado en ese otro Estado, ni tampoco someter las utilidades no distribuidas de la sociedad a un impuesto sobre las mismas, aunque los dividendos pagados o las utilidades no distribuidas consistan, total o parcialmente, en utilidades o rentas procedentes de ese otro Estado.

ARTÍCULO 11 INTERESES

1. Los intereses procedentes de un Estado Contratante y pagados a un residente del otro Estado Contratante pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

2. Sin embargo, dichos intereses pueden someterse también a imposición en el Estado Contratante del que procedan y según la legislación de ese Estado, pero si el beneficiario efectivo de los intereses es un residente del otro Estado Contratante, el impuesto así exigido no podrá exceder del 10 por ciento del importe bruto de los intereses.

Las autoridades competentes de los Estados Contratantes establecerán de mutuo acuerdo las modalidades de aplicación de este límite.

3. El término “intereses”, en el sentido de este artículo, significa las rentas de créditos de cualquier naturaleza, con o sin garantía hipotecaria, y en particular las rentas de valores públicos y las rentas de bonos y obligaciones, incluidas las primas y premios unidos a esos títulos. Las penalizaciones por mora en el pago no se consideran intereses a efectos del presente artículo.

4. Las disposiciones de los apartados 1 y 2 no son aplicables si el beneficiario efectivo de los intereses, residente de un Estado Contratante, realiza en el otro Estado Contratante, del que proceden los intereses, una actividad empresarial por medio de un establecimiento permanente situado allí o realiza en el otro Estado servicios personales independientes por medio de una base fija situada allí, y si el crédito que genera los intereses está vinculado efectivamente a dicho establecimiento permanente o base fija. En tal caso son aplicables las disposiciones del artículo 7 o 14 según el caso.

5. Los intereses se consideran procedentes de un Estado Contratante cuando el deudor sea un residente de ese Estado. Sin embargo, cuando el deudor de los intereses, sea o no residente de un Estado Contratante, tenga en un Estado Contratante un establecimiento permanente o una base fija en relación con el cual se haya contraído la deuda por la que se pagan los intereses, y estos últimos son soportados por el establecimiento permanente o base fija, dichos intereses se considerarán procedentes del Estado Contratante en que este situado el susodicho establecimiento permanente o base fija.

6. Cuando en razón de las relaciones especiales existentes entre el deudor y el beneficiario efectivo, o de las que uno y otro mantengan con terceros, el importe de los intereses, habida cuenta del crédito por el que se paguen, exceda del que hubieran convenido el deudor y el acreedor en ausencia de tales relaciones, las disposiciones de este artículo no se aplicarán más que a este último importe. En tal caso la cuantía en exceso podrá someterse a imposición de acuerdo con la legislación de cada Estado Contratante, teniendo en cuenta las de las disposiciones del presente Convenio.

ARTÍCULO 12 REGALÍAS

1. Las regalías procedentes de un Estado Contratante y pagadas a un residente del otro Estado Contratante pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

2. Sin embargo, dichas regalías pueden también someterse a imposición en el Estado Contratante del que procedan y de acuerdo con la

legislación de este Estado, pero si el beneficiario efectivo de las regalías es residente del otro Estado Contratante, el impuesto así exigido no puede exceder del 10 por ciento del importe bruto de las regalías. Las autoridades competentes de los Estados Contratantes establecerán de mutuo acuerdo las modalidades de aplicación de este límite.

3. El término “regalías”, en el sentido de este artículo, significa las cantidades de cualquier clase pagadas por el uso, o la concesión de uso, de derechos de autor sobre obras literarias, artísticas o Científicas, incluidas las películas cinematográficas, de patentes, marcas, diseños o modelos, planos, fórmulas o procedimientos secretos, o por informaciones relativas a experiencias industriales, comerciales o científicas. El término regalías también incluye los pagos recibidos por concepto de la prestación de asistencia técnica, servicios técnicos y servicios de consultoría.

4. Las disposiciones de los apartados 1 y 2, no son aplicables si el beneficiario efectivo de las regalías, residente de un Estado Contratante, realiza en el Estado Contratante del que proceden las regalías una actividad empresarial por medio de un establecimiento permanente situado allí o realiza en el otro Estado servicios personales independientes por medio de una base fija situada allí, y si el bien o el derecho por el que se pagan las regalías está vinculado efectivamente dicho establecimiento permanente o base fija. En tal caso son aplicables las disposiciones del artículo 7 o del artículo 14 según el caso.

5. Las regalías se considerarán procedentes de un Estado Contratante cuando el deudor sea un residente de ese Estado. Sin embargo, cuando el deudor de las regalías, sea o no residente de un Estado Contratante, tenga en un Estado Contratante un establecimiento permanente o una base fija en relación con el cual se haya contraído la obligación de pago de las regalías y este establecimiento permanente o base fija soporte el pago de las mismas, las regalías se considerarán procedentes del Estado en que este situado el establecimiento permanente o base fija.

6. Cuando, por las relaciones especiales existentes entre el deudor y el beneficiario efectivo o por las que uno y otro mantengan con terceros, el importe de las regalías, habida cuenta del uso, derecho o información por los que se pagan, exceda del que habrían convenido el deudor y el beneficiario efectivo en ausencia de tales relaciones, las disposiciones de este artículo no se aplicaran más que a este último importe. En tal caso, la cuantía en exceso podrá someterse a imposición de acuerdo con la legislación de cada Estado Contratante, teniendo en cuenta las demás disposiciones del presente Convenio.

ARTÍCULO 13

GANANCIAS DE CAPITAL

1. Las ganancias que un residente de un Estado Contratante obtenga de la enajenación de bienes inmuebles tal como se definen en el artículo 6, situados en el otro Estado Contratante, pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

2. Las ganancias derivadas de la enajenación de bienes muebles que formen parte del activo de un establecimiento permanente que una empresa de un Estado Contratante tiene en el otro Estado Contratante o de bienes muebles pertenecientes a una base fija que un residente de un Estado Contratante tenga en el otro Estado Contratante para prestar servicios personales independientes, incluyendo las ganancias derivadas de la enajenación de dicho establecimiento permanente (solo o con el conjunto de la empresa) o de dicha base fija, pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

3. Las ganancias derivadas por una empresa de un Estado Contratante de la enajenación de buques o aeronaves explotados en el tráfico internacional, o de bienes muebles afectos a la explotación de dichos buques o aeronaves, pueden someterse a imposición solo en el Estado Contratante.

4. Las ganancias obtenidas por un residente de un Estado contratante de la enajenación de acciones o de participaciones similares, en las que más del 50% de su valor procede, de forma directa o indirecta, de propiedad inmobiliaria situada en el otro Estado contratante, pueden gravarse en ese otro Estado.

5. Las ganancias obtenidas por un residente de un Estado Contratante de la enajenación de acciones u otros derechos representativos del

capital de una sociedad residente del otro Estado Contratante, pueden gravarse en ese otro Estado Contratante cuando el residente del primer Estado Contratante mencionado posea, en cualquier momento dentro de un periodo de doce meses anteriores a la enajenación, el 25% o más del capital de dicha sociedad, pero el impuesto así exigido no podrá exceder del 20% del importe neto de dichas ganancias.

6. Las ganancias derivadas de la enajenación de cualquier otro bien distinto de los mencionados en los apartados anteriores de este artículo pueden someterse a imposición solo en el Estado Contratante en que resida quien enajena.

ARTÍCULO 14

SERVICIOS PERSONALES INDEPENDIENTES

1. Las rentas obtenidas por un residente de un Estado Contratante por la prestación de servicios profesionales o el ejercicio de otras actividades de carácter independiente solo podrán someterse a imposición en este Estado excepto en las siguientes circunstancias, en que esas rentas podrán ser gravadas también en el otro Estado Contratante:

a) si dicho residente tiene en el otro Estado Contratante una base fija disponible de manera habitual para la prestación de sus actividades; en tal caso, solo podrá gravarse en ese otro Estado Contratante la parte de las rentas que sean imputables a dicha base fija; o

b) si su estancia en el otro Estado Contratante es por un periodo o periodos que sumen o excedan e total de 183 días en cualquier periodo de doce meses que comience o termine durante el año fiscal considerado; en tal caso, solo podrá gravarse en ese otro Estado la parte de la renta obtenida de las actividades desempeñadas por él en ese otro Estado.

2. El término “servicios profesionales” comprende especialmente las actividades científicas, literarias, artísticas, de educación o enseñanzas independientes, así como las actividades independientes de médicos, abogados, ingenieros, arquitectos, odontólogos y contadores.

ARTÍCULO 15

SERVICIOS PERSONALES DEPENDIENTES

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 16, 18 y 19, los salarios, sueldos y otras remuneraciones similares obtenidos por un residente de un Estado Contratante en razón de un trabajo dependiente solo puede someterse a imposición en ese Estado, a no ser que el trabajo dependiente se desarrolle en el otro Estado Contratante. Si el trabajo dependiente se desarrolla en este último Estado, las remuneraciones derivadas del mismo pueden someterse a imposición en él.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las remuneraciones obtenidas por un residente de un Estado Contratante en razón de un trabajo dependiente realizado en el otro Estado Contratante solo pueden someterse a imposición en el Estado mencionado o en primer lugar si:

a) el perceptor permanece en el otro Estado durante un periodo o periodos cuya duración no exceda, en conjunto, de 183 días en cualquier periodo de doce meses que comience o termine en el año fiscal considerado, y

b) las remuneraciones son pagadas por, o en nombre de, un empleador que no sea residente del otro Estado, y

c) las remuneraciones no son soportadas por un establecimiento permanente o una base fija que el empleador tenga en el otro Estado.

3. No obstante las disposiciones precedentes de este artículo, las remuneraciones obtenidas por un residente de un Estado Contratante en razón de un empleo realizado a bordo de un buque o aeronave explotados en tráfico internacional por una empresa del otro Estado Contratante, podrán someterse a imposición ese otro Estado.

ARTÍCULO 16

REMUNERACIONES EN CALIDAD DE CONSEJERO

Las remuneraciones en calidad de consejero y otras retribuciones similares que un residente de un Estado Contratante obtenga como miembro de un directorio, consejo de administración o de vigilancia u otro órgano similar de una sociedad residente del otro Estado Contratante pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

ARTÍCULO 17
ARTISTAS Y DEPORTISTAS

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 7, 14 y 15, las rentas que un residente de un Estado Contratante obtenga del ejercicio de sus actividades personales en el otro Estado Contratante en calidad de artista del espectáculo, tal como actor de teatro, cine, radio o televisión o músico o como deportista, pueden someterse a imposición en ese otro Estado. Las rentas a que se refiere este apartado incluyen las rentas que dicho residente obtenga de cualquier actividad personal ejercida en el otro Estado Contratante relacionada con su renombre como artista o deportista.

2. No obstante lo dispuesto en los artículos 7, 14 y 15, cuando las rentas derivadas de las actividades personales de los artistas del espectáculo o los deportistas, en esa calidad, se atribuyan no ya al propio artista del espectáculo o deportista si no a otra persona, dichas rentas pueden someterse a imposición en el Estado Contratante donde se realicen las actividades del artista del espectáculo o del deportista.

ARTÍCULO 18
PENSIONES

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 19, las pensiones y demás remuneraciones similares pagadas a un residente de un Estado Contratante por un trabajo dependiente anterior solo pueden someterse a imposición en ese Estado.

ARTÍCULO 19
FUNCIONES PÚBLICAS

1. Los salarios, sueldos y otras remuneraciones similares pagadas por un Estado Contratante o por una de sus subdivisiones políticas o administrativas o entidades locales a una persona natural por los servicios prestados a ese Estado o a esa subdivisión o entidad, solo pueden someterse a imposición en ese Estado. Sin embargo, dichos salarios, sueldos y remuneraciones solo pueden someterse a imposición en el otro Estado Contratante si los servicios se prestan en ese Estado y la persona natural es un residente de ese Estado que:

- a) es nacional de ese Estado, o
- b) no ha adquirido la condición de residente de ese Estado solamente para prestar los servicios.

No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las pensiones y otras remuneraciones similares pagadas por un Estado Contratante o una subdivisión política o administrativa o entidades locales de este, o con cargo a fondos constituidos por ellos, a una persona natural por servicios prestados a ese Estado o a esa subdivisión o entidad, solo pueden someterse a imposición en ese Estado. Sin embargo, las pensiones y otras remuneraciones similares solo pueden someterse a imposición en el otro Estado Contratante si la persona natural es residente y nacional de ese Estado.

3. Lo dispuesto en los artículos 15, 16, 17 y 18 se aplica a los salarios, sueldos, pensiones y otras remuneraciones similares, pagados por los servicios prestados en el marco de una actividad o negocio realizado por un Estado Contratante o por una de sus subdivisiones políticas o administrativas o entidades locales.

ARTÍCULO 20
ESTUDIANTES

Las cantidades que reciba para cubrir sus gastos de manutención, estudios o capacitación un estudiante o una persona en prácticas que sea, o haya sido inmediatamente antes de llegar a un Estado Contratante, residente del otro Estado Contratante y que se encuentre en el Estado mencionado en primer lugar con el único fin de proseguir sus estudios o capacitación, no pueden someterse a imposición en ese Estado siempre que procedan de fuentes situadas fuera de ese Estado.

ARTÍCULO 21
OTRAS RENTAS

Las rentas de un residente de un Estado Contratante no mencionadas en los artículos anteriores del presente Convenio y que provengan del otro Estado Contratante pueden someterse a imposición en ese otro Estado.

CAPÍTULO IV
MÉTODOS PARA ELIMINAR LA DOBLE IMPOSICIÓN
ARTÍCULO 22

ELIMINACIÓN DE LA DOBLE IMPOSICIÓN

1. En Portugal, la doble imposición se eliminará de la siguiente manera:

Cuando un residente de Portugal obtenga rentas que, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, puedan someterse a imposición en Colombia, Portugal permitirá una deducción en el impuesto sobre la renta de ese residente por un importe igual al impuesto sobre la renta pagado en Colombia. Sin embargo, dicha deducción no podrá exceder de la parte del impuesto sobre la renta calculado antes de la deducción, correspondiente a las rentas que pueden someterse a imposición en Colombia.

2. En Colombia, la doble imposición se evitará de la siguiente manera:

Cuando un residente de Colombia obtenga rentas que, de conformidad con las disposiciones de este Convenio, puedan someterse a imposición en el otro Estado Contratante, Colombia permitirá, dentro de las limitaciones impuestas por su legislación interna, el descuento del impuesto sobre la renta efectivamente pagado por ese residente por un importe igual al impuesto sobre la renta pagado en Portugal.

Sin embargo, dicho descuento no podrá exceder de la parte del impuesto sobre la renta, calculado antes del descuento, correspondiente a las rentas que puedan someterse a imposición en el otro Estado Contratante.

Cuando se trate de dividendos, Colombia permitirá el descuento del impuesto sobre la renta equivalente al resultado de multiplicar el monto total de los dividendos, por la tarifa del impuesto de renta a la que se hayan sometido las utilidades que los generaron. Cuando los dividendos hayan sido gravados en el otro Estado Contratante, este descuento se incrementará en el monto de tal gravamen. Sin embargo, este descuento podrá exceder del monto del impuesto de renta generado en Colombia por tales dividendos.

3. Cuando de conformidad con cualquier disposición del Convenio, las rentas obtenidas por un residente de un Estado Contratante, estén exentas de impuestos en ese Estado, dicho Estado podrá, sin embargo, tener en cuenta las rentas exentas a efectos de calcular el importe del impuesto sobre el resto de las rentas de dicho residente.

CAPÍTULO V
DISPOSICIONES ESPECIALES
ARTÍCULO 23
NO DISCRIMINACIÓN

1. Los nacionales de un Estado Contratante no serán sometidos en el otro Estado Contratante a ningún impuesto u obligación relativa al mismo que no se exijan o que sean más gravosos que aquellos a los que estén o puedan estar sometidos los nacionales de ese otro Estado que se encuentren en las mismas condiciones, en particular con respecto a la residencia. No obstante las disposiciones del artículo 1, la presente disposición es también aplicable a las personas que no sean residentes de uno o de ninguno de los Estados Contratantes.

2. Los establecimientos permanentes que una empresa de un Estado Contratante tengan en el otro Estado Contratante no serán sometidos a imposición en ese Estado de manera menos favorable que las empresas de ese otro Estado que realicen las mismas actividades. Esta disposición no podrá interpretarse en el sentido de obligar a un Estado Contratante a conceder a los residentes del otro Estado Contratante las deducciones personales, desgravaciones y reducciones impositivas que otorgue a sus propios residentes en consideración a su estado civil o cargas familiares.

3. A menos que se apliquen las disposiciones del apartado 1 del artículo 9º, del apartado 6 del artículo 11 o del apartado 6 del artículo 12, los intereses, regalías y demás gastos pagados por una empresa de un Estado Contratante a un residente del otro Estado Contratante serán deducibles para determinar las utilidades sujetas a imposición de dicha empresa, en las mismas condiciones que si se hubieran pagado a un residente del Estado mencionado en primer lugar.

4. Las empresas de un Estado Contratante cuyo capital este, total o parcialmente, poseído o controlado, directa o indirectamente, por uno o varios residentes del otro Estado Contratante, no se someterán en el Estado mencionado en primer lugar a ningún impuesto u obligación relativa al mismo que no se exijan o que sean más gravosos que aquellos a los que estén o puedan estar sometidas otras empresas similares del Estado mencionado en primer lugar.

5. No obstante las disposiciones del artículo 2, las disposiciones del presente artículo son aplicables a todos los impuestos, cualquiera que sea su naturaleza o denominación.

ARTÍCULO 24

PROCEDIMIENTO DE ACUERDO MUTUO

1. Cuando una persona considere que las medidas adoptadas por uno o por ambos Estados Contratantes implican o pueden implicar para ella una imposición que no esté conforme con las disposiciones del presente Convenio podrá, con independencia de los recursos previstos por el derecho interno de esos Estados, someter su caso a la autoridad competente del Estado Contratante del que sea residente o, si fuera aplicable el apartado 1 del artículo 23, a la del Estado Contratante del que sea nacional. El caso deberá ser planteado dentro de los tres años siguientes a la primera notificación de la medida que implique una imposición no conforme a las disposiciones del Convenio.

2. La autoridad competente, si la reclamación le parece fundada y si no puede por sí misma encontrar una solución satisfactoria, hará lo posible por resolver la cuestión por medio de un acuerdo mutuo con la autoridad competente del otro Estado Contratante, a fin de evitar una imposición que no se ajuste a este Convenio. El acuerdo será aplicable independientemente de los plazos previstos por el derecho interno de los Estados Contratantes.

3. Las autoridades competentes de los Estados Contratantes harán lo posible por resolver las dificultades o las dudas que plantee la interpretación o aplicación del Convenio por medio de un acuerdo mutuo.

4. A fin de llegar a un acuerdo en el sentido de los apartados anteriores, las autoridades competentes de los Estados Contratantes podrán comunicarse directamente.

5. La aplicación de un acuerdo mutuo estará subordinada a la aceptación de este acuerdo amistoso por el contribuyente y al desistimiento por este de reclamaciones judiciales en relación con los puntos resueltos en el procedimiento de acuerdo mutuo.

ARTÍCULO 25

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

1. Las autoridades competentes de los Estados Contratantes intercambiarán la información previsiblemente pertinente para aplicar lo dispuesto en el presente Convenio o para administrar y exigir lo dispuesto en la legislación interna de los Estados Contratantes relativa a los impuestos de toda clase y naturaleza percibidos por los Estados Contratantes, sus subdivisiones políticas o administrativas o entidades locales en la medida en que la imposición prevista en el mismo no sea contraria al Convenio. El intercambio de información no vendrá limitado por los artículos 1 y 2.

2. La información recibida por un Estado Contratante en virtud del apartado 1 será mantenida secreta de la misma forma que la información obtenida en virtud del Derecho interno de ese Estado y solo se desvelará a las personas o autoridades (incluidos los tribunales y órganos administrativos) encargadas de la liquidación o recaudación de los impuestos a los que hace referencia el apartado 1, de su aplicación efectiva o de la persecución del incumplimiento relativo a los mismos, de la resolución de los recursos en relación con los mismos o de la supervisión de las funciones anteriores. Dichas personas o autoridades solo utilizarán esta información para estos fines. Podrán desvelar la información en las audiencias públicas de los tribunales o en las sentencias judiciales.

3. En ningún caso las disposiciones de los apartados 1 y 2 podrán interpretarse en el sentido de obligar a un Estado Contratante a:

a) adoptar medidas administrativas contrarias a su legislación o práctica administrativa o a las del otro Estado Contratante;

b) suministrar información que no se pueda obtener sobre la base de su propia legislación o en el ejercicio de su práctica administrativa normal, o de las del otro Estado Contratante;

c) suministrar información que revele secretos comerciales, gerenciales, industriales o profesionales, procedimientos comerciales o informaciones cuya comunicación sea contraria al orden público.

4. Si un Estado Contratante solicita información conforme al presente artículo, el otro Estado Contratante utilizará las medidas para recabar información de que disponga con el fin de obtener la información solicitada, aun cuando ese otro Estado pueda no necesitar dicha información para sus propios fines tributarios. La obligación precedente esta limitada por lo dispuesto en el apartado 3 siempre y cuando este apartado no sea interpretado para impedir a un Estado Contratante proporcionar información exclusivamente por la ausencia de interés nacional en la misma.

5. En ningún caso las disposiciones del apartado 3 se interpretarán en el sentido de permitir a un Estado Contratante negarse a proporcionar información únicamente porque esta obre en poder de bancos, otras instituciones financieras o de cualquier persona que actúe en calidad representativa o fiduciaria o porque esa información haga referencia a la participación en la titularidad de una persona.

ARTÍCULO 26

DERECHO A LOS BENEFICIOS DEL CONVENIO

1. Se entiende que las disposiciones del presente Convenio no deberán interpretarse para impedir la aplicación por un Estado Contratante de las disposiciones contra la evasión previstas por su legislación interna.

2. Se entiende que los beneficios previstos en este Convenio no podrán ser concedidos a un residente de un Estado Contratante que no sea el beneficiario efectivo de las rentas procedentes del otro Estado Contratante.

3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán si el propósito principal o uno de los propósitos principales de cualquier persona relacionada con la creación o asignación de la propiedad o de un derecho con respecto de los cuales se pagan las rentas fue el de tomar ventaja de estas disposiciones por medio de dicha creación o asignación.

ARTÍCULO 27

ASISTENCIA EN LA RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS

1. Los Estados Contratantes se prestarán asistencia mutua en la recaudación de sus créditos tributarios. Esta asistencia no está limitada por los artículos 1 y 2. Las autoridades competentes de los Estados Contratantes podrán establecer de mutuo acuerdo el modo de aplicación de este artículo.

2. El término "crédito tributario" en el sentido de este artículo, significa todo importe debido en concepto de impuestos de toda clase y naturaleza exigibles por los Estados Contratantes, sus subdivisiones políticas o administrativas o sus entidades locales, en la medida en que esta imposición no sea contraria al presente Convenio o a cualquier otro instrumento del que los Estados Contratantes sean parte; la expresión comprende igualmente los intereses, sanciones administrativas y costes de recaudación o de establecimiento de medidas cautelares relacionados con dicho importe.

3. Cuando un crédito tributario de un Estado Contratante sea exigible en virtud del Derecho de ese Estado y el deudor sea una persona que conforme al Derecho de ese Estado no pueda impedir en ese momento su recaudación, las autoridades competentes del otro Estado Contratante, a petición de las autoridades competentes del primer Estado, aceptarán dicho crédito tributario para los fines de su recaudación por ese otro Estado.

Dicho otro Estado recaudará el crédito tributario de acuerdo con lo dispuesto en su legislación relativa a la aplicación y recaudación de sus propios impuestos como si se tratara de un crédito tributario propio.

4. Cuando un crédito tributario de un Estado Contratante sea de naturaleza tal que ese Estado pueda, en virtud de su Derecho interno, adoptar medidas cautelares que aseguren su recaudación, las autoridades competentes del otro Estado Contratante, a petición de las autoridades competentes del primer Estado, aceptarán dicho crédito tributario para los fines de adoptar tales medidas cautelares. Ese otro Estado adoptará las medidas cautelares de acuerdo con lo dispuesto en su legislación como

si se tratara de un crédito tributario propio, aun cuando en el momento de aplicación de dichas medidas el crédito tributario no fuera exigible en el Estado mencionado en primer lugar o su deudor fuera una persona con derecho a impedir su recaudación.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 3 y 4, un crédito tributario aceptado por un Estado Contratante a los efectos de dichos apartados, no estará sujeto en ese Estado a la prescripción o prelación aplicables a los créditos tributarios conforme a su Derecho interno por razón de su naturaleza de crédito tributario. Asimismo, un crédito tributario aceptado por un Estado Contratante a los efectos de los apartados 3 o 4 no disfrutará en ese Estado de las prelaciones aplicables los créditos tributarios en virtud del Derecho del otro Estado Contratante.

6. Ningún procedimiento relativo a la asistencia, validez o cuantía del crédito tributario de un Estado Contratante podrá incoarse ante los tribunales u órganos administrativos del otro Estado Contratante.

7. Cuando en un momento posterior a la solicitud de recaudación realizada por un Estado Contratante en virtud de los apartados 3 o 4, y previo a su recaudación y remisión por el otro Estado Contratante, el crédito tributario dejará de ser:

a) en el caso de una solicitud presentada en virtud del apartado 3, un crédito exigible conforme al Derecho interno del Estado mencionado en primer lugar y cuyo deudor fuera una persona que en ese momento y según el Derecho de ese Estado no pudiera impedir su recaudación, o

b) en el caso de una solicitud presentada en virtud del apartado 4, un crédito con respecto al cual, conforme al Derecho interno del Estado mencionado en primer lugar, pudieran optarse medidas cautelares para asegurar su recaudación.

Las autoridades competentes del Estado mencionado en primer lugar notificarán sin dilación a las autoridades competentes del otro Estado ese hecho y, según decida ese otro Estado, el Estado mencionado en primer lugar suspenderá o retirará su solicitud.

8. En ningún caso las disposiciones de este artículo se interpretarán en el sentido de obligar a un Estado Contratante a:

a) adoptar medidas administrativas contrarias a su legislación o práctica administrativa o a las del otro Estado Contratante;

b) adoptar medidas contrarias al orden público;

c) suministrar asistencia cuando el otro Estado Contratante no haya aplicado, razonablemente, todas las medidas cautelares o para la recaudación, según sea el caso, de que disponga conforme a su legislación o práctica administrativa;

d) suministrar asistencia en aquellos casos en que la carga administrativa para ese Estado esté claramente desproporcionada con respecto al beneficio que vaya a obtener el otro Estado Contratante.

ARTÍCULO 28

MIEMBROS DE MISIONES DIPLOMÁTICAS Y DE OFICINAS CONSULARES

Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a los privilegios fiscales de que disfruten los miembros de las misiones diplomáticas o de las oficinas consulares de acuerdo con los principios generales del derecho internacional o en virtud de las disposiciones de acuerdos especiales.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 29

ENTRADA EN VIGOR

El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de la fecha de recibo de la última notificación, por escrito y a través de la vía diplomática, manifestando que todos los procedimientos internos de cada Estado Contratante para dicho efecto han sido cumplidos.

Las disposiciones del presente Convenio surtirán efecto en Colombia y en Portugal:

a) respecto de los impuestos retenidos en la fuente, por el hecho generador que ocurra en o después del primer día de enero del año calendario siguiente en el cual el presente Convenio entre en vigor;

b) respecto a los demás impuestos, para las rentas obtenidas en cualquier año fiscal que comience en o después del primer día de enero del año calendario siguiente en el cual el presente Convenio entre en vigor.

ARTÍCULO 30

VIGENCIA Y TERMINACIÓN

1. Una vez transcurrido un periodo inicial de cinco años, el presente Convenio permanecerá en vigor durante un periodo indeterminado.

2. Una vez transcurrido un periodo inicial de cinco años, cualquier Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio notificándolo por escrito y a través de la vía diplomática, antes del primer día de julio de un año calendario.

3. En caso de denuncia, el presente Convenio cesará de surtir efectos, en Colombia y en Portugal:

a) respecto de los impuestos retenidos en la fuente, por el hecho generador que ocurra en o después del primer día de enero del año calendario siguiente especificado en el aviso de terminación;

b) respecto a los demás impuestos, para las rentas obtenidas en el año fiscal que comience en o después del primer día de enero del año calendario siguiente especificado en el aviso de terminación.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello, firman el presente Convenio.

HECHO por duplicado en Bogotá el día 30 de agosto, 2010, en idioma español, portugués e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier divergencia en la interpretación del texto del presente Convenio, prevalecerá el texto en inglés.

POR LA REPÚBLICA DE COLOMBIA:

POR LA REPÚBLICA PORTUGUESA:

PROTOCOLO DEL CONVENIO ENTRE LA REPÚBLICA PORTUGUESA Y LA REPÚBLICA DE COLOMBIA PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN Y PARA PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Al firmar el Convenio entre la República Portuguesa y la República de Colombia para Evitar la Doble Imposición y para Prevenir la Evasión Fiscal en relación con el Impuesto sobre la Renta (en lo sucesivo "el Convenio"), los firmantes han convenido que las siguientes disposiciones forman parte integrante del Convenio:

1. En relación con el apartado 3 del artículo 5

A los efectos del cálculo de los límites establecidos en el apartado 3 del artículo 5 del presente Convenio, las actividades realizadas por una empresa asociada a otra empresa en el sentido del artículo 9, serán agregadas al periodo durante el cual son realizadas las actividades por la empresa de la que es asociada, si las actividades de ambas empresas son idénticas o sustancialmente similares y son realizadas en relación con el mismo sitio o proyecto.

2. En relación con el apartado 3 del artículo 7

Para la aplicación del apartado 3 del artículo 7 del Convenio, la deducibilidad de gastos se determinará de acuerdo con la legislación interna del Estado Contratante en el cual esta ubicado el establecimiento permanente siempre que se cumplan los requisitos, condiciones y limitaciones a las cuales están sujetos.

3. En relación con el apartado 3 del artículo 8

Se acuerda que cuando sociedades de diferentes países han acordado llevar a cabo actividades de transporte aéreo por medio de un consorcio o una forma similar de asociación, las disposiciones del apartado 1 del artículo 8 del Convenio aplicarán a la parte de las utilidades del consorcio o asociación como corresponda a la participación que tenga en ese consorcio o asociación una sociedad que es residente de un Estado Contratante.

4. En relación con el artículo 10

Para el caso de Colombia, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10 del Convenio, cuando la sociedad residente en Colombia no haya pagado el impuesto sobre la renta sobre las utilidades que se reportan a los socios o accionistas en exceso del límite máximo no gravado contenido en el artículo 49 y en el párrafo 1 de artículo 245 del Estatuto Tributario, el dividendo que se reparta podrá someterse en Colombia a la tarifa del 33%, si el beneficiario efectivo del dividendo es un socio o accionista residente en Portugal.

5. En relación con el artículo 12

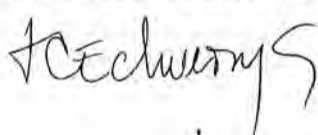
a) Si, después de la firma el Convenio, Colombia concluye con un tercer Estado un Convenio que incluya disposiciones relativas a la asistencia técnica, servicios técnicos o servicios de consultoría que son más favorables que los previstos por el artículo 12 del Convenio, dichas disposiciones se aplicarán automáticamente al Convenio, bajo las mismas condiciones como si ellas hubieran sido incluidas en el Convenio. Dichas disposiciones se aplicarán al Convenio desde la fecha de entrada en vigor del Convenio con el tercer Estado. La autoridad competente de Colombia informará sin demora a la autoridad competente de Portugal que las condiciones de aplicación del presente apartado se han cumplido.

b) Con relación al apartado 3 del artículo 12, se acuerda que el término “regalías” también incluye las ganancias derivadas de la enajenación de los derechos o propiedad mencionada en el apartado 3 del artículo 12 del Convenio en la medida en que estas ganancias dependen de la productividad, uso o disposición de los mismos.

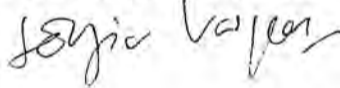
EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello, firman el presente Protocolo.

HECHO por duplicado en Bogotá el día 30 de agosto 2010, en idioma español, portugués e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier divergencia en la interpretación del texto del presente Protocolo, prevalecerá el texto en inglés.

POR LA REPÚBLICA DE COLOMBIA:



POR LA REPÚBLICA PORTUGUESA:



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 de la copia que reposa en el archivo del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del texto del “*Convenio entre la República Portuguesa y la República de Colombia para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el impuesto sobre la renta*” y su “*Protocolo*”, suscritos en Bogotá D. C., República de Colombia, el 30 de agosto de 2010 y del “*Canje de Notas entre la República Portuguesa y la República de Colombia por medio del cual se corrigen imprecisiones en la traducción en las versiones en español, inglés y portugués del Convenio entre la República Portuguesa y la República de Colombia para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el impuesto sobre la renta*”.

Dada en Bogotá, D. C., a los dieciocho (18) días del mes de septiembre de dos mil doce (2012).

La Coordinadora del 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 ‘Convenio entre la República Portuguesa y la República de Colombia’ para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el impuesto sobre la renta” y su ‘Protocolo’, suscritos en Bogotá D. C., el 30 de agosto de 2010 y el ‘Canje de Notas entre la República Portuguesa y la República de Colombia por medio del cual se corrigen imprecisiones en la traducción en las versiones en español, inglés y portugués del Convenio entre la República Portuguesa y la República de Colombia para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el impuesto sobre la renta”.

I. LA DOBLE TRIBUTACIÓN INTERNACIONAL

La doble Tributación Internacional puede definirse, en términos generales, como la tributación de impuestos similares (conurrencia de normas impositivas), en dos o más Estados, a un mismo sujeto pasivo (contribuyente), respecto de un mismo hecho generador (materia imponible), durante un mismo periodo de tiempo. Esta situación surge en gran parte debido a que, con fundamento en el poder impositivo propio de su soberanía, los Estados suelen determinar su relación jurídica tributaria con los sujetos pasivos con base tanto en criterios subjetivos como objetivos.

Tradicionalmente, siguiendo un criterio subjetivo, los Estados han buscado someter a imposición a sus residentes sobre la totalidad de su renta (renta mundial) y de su patrimonio, es decir sobre ingresos y activos tanto de fuente nacional como de fuente extranjera. Adicionalmente, adoptando un criterio objetivo, los Estados suelen a gravar todo negocio o actividad desarrollada en su territorio, sometiendo a imposición las rentas allí generadas (renta de fuente nacional) y el patrimonio situado allí. Es así como, al haberse simultáneamente adoptado por la generalidad de los países un criterio que atiende a la residencia, con el fin de gravar toda renta que se produzca dentro y fuera de su territorio, y otro que apela al territorio, para someter a imposición la renta obtenida por residentes y no residentes en el mismo, se puede configurar el fenómeno más representativo de la doble tributación internacional, el denominado conflicto *fuentes-residencia*.

Los llamados conflictos *fuentes-fuentes* y *residencia-residencia* se refieren a las otras dos posibles causas de la doble tributación internacional. El primero de dichos conflictos surge, principalmente, por la diferente conceptualización de la renta en los distintos sistemas legales, cuestión que ha llevado a dos o más Estados a caracterizar como de fuente nacional una misma renta o patrimonio, de tal suerte que su titular termina estando sometido a tributación en dos o más Estados que tratan dicha renta y/o patrimonio como habiendo surgido en cada uno de ellos. El segundo de los mencionados conflictos se presenta por la existencia de múltiples definiciones del concepto de residencia en distintas jurisdicciones, situación que ha suscitado que dos o más Estados consideren a un mismo sujeto pasivo como residente de su territorio y sometan a imposición la totalidad de su renta y/o de su patrimonio.

II. LOS ACUERDOS PARA EVITAR LA DOBLE TRIBUTACIÓN Y PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL

Desde comienzos del siglo XX, los Estados con mayor flujo de transacciones transfronterizas y sus residentes empezaron a reconocer que la existencia de la doble tributación internacional constituía un obstáculo a los flujos de rentas y a los movimientos de capital, bienes, servicios y personas de un Estado a otro. En efecto, la doble carga fiscal, sumada a la incertidumbre generada por la frecuente modificación de las reglas aplicables en materia impositiva, no solo desestimula la inversión extranjera y distorsiona el comercio internacional, sino que determina la decisión de inversionistas, exportadores e importadores de reinvertir y continuar canalizando sus bienes y servicios a través de un mercado particular.

Con el objeto de mitigar los efectos adversos asociados a la sobreimposición internacional, los Estados comenzaron a generar nuevas reglas de

derecho. Esta normativa se fue implementando a través de dos mecanismos, uno *unilateral*, consagrado en la legislación interna de los Estados, y otro *bilateral*, desplegado a través de los acuerdos internacionales para evitar la doble tributación y prevenir la evasión fiscal [en adelante ADT].

Uno de los mecanismos unilaterales más comúnmente utilizados para eliminar la doble tributación internacional es el de *imputación, crédito o descuento tributario*. Conforme a este, los impuestos pagados en un Estado por un residente de otro Estado pueden ser descontados (restados) del impuesto a pagar sobre esas mismas rentas o patrimonio en ese otro Estado. Este mecanismo alivia la doble tributación exclusivamente con cargo al recaudo del Estado de la residencia, y en muchas ocasiones solo parcialmente, pues el descuento del impuesto pagado en el extranjero solo es procedente para ciertos contribuyentes y para cierta clase de ingresos, y solo se permite hasta cierto límite (que generalmente corresponde al monto del impuesto generado sobre esa misma renta o patrimonio en el Estado de residencia). El mecanismo de *crédito o descuento tributario* se encuentra actualmente contemplado en la legislación colombiana en el artículo 254 del Estatuto Tributario.

Ahora, con el fin de compartir la carga asumida al aliviar la doble tributación y buscando garantizar mayor seguridad jurídica en materia impositiva respecto de las operaciones transfronterizas, los Estados—entre los cuales se destacan los miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, (OCDE)— han preferido optar por solucionar los problemas más frecuentemente encontrados en materia de doble tributación internacional mediante el uso de mecanismos bilaterales consignados en los ADT. En efecto, dichos ADT se han erigido, en torno a modelos institucionales y han proliferado en las últimas décadas gracias a que no solo permiten aclarar, normalizar y garantizar la situación fiscal de los sujetos pasivos mediante instrumentos con alta vocación de permanencia, sino que además facultan a los Estados para implementar soluciones comunes en idénticos supuestos de doble tributación, en condiciones de equidad y reciprocidad atendiendo a la conveniencia.

Es así como los ADT han mostrado ser instrumentos muy eficaces para la eliminación de la doble tributación internacional, toda vez que mediante ellos se pueden establecer eventos en los que un solo Estado grava determinada renta, eliminando la doble imposición de plano, o pactar una tributación compartida limitando la tarifa del impuesto generado en el Estado de la fuente, caso en el cual el contribuyente puede en el Estado de la residencia pedir el descuento hasta de la totalidad del impuesto pagado en el otro Estado, eliminándose también así la doble tributación. Asimismo, en los casos en los que se pacta tributación compartida sometida a un límite en el Estado de la fuente, se proporciona estabilidad jurídica a los inversionistas extranjeros y a los inversionistas de Colombia en el exterior. Por último, a través de los ADT se establecen reglas para determinar la residencia de las personas, de manera que se reducen de forma notable los casos en que se puede presentar la doble tributación internacional producto de las diferentes definiciones de residencia que tienen los distintos Estados.

Ahora, tradicionalmente los ADT se han suscrito sobre la base de dos fines principales: 1) evitar la doble tributación respecto de sujetos pasivos involucrados en transacciones transfronterizas y 2) mitigar los riesgos de subimposición promoviendo la cooperación y el intercambio de información entre Estados.

En cuanto al primer objetivo, merece la pena aclarar que, con el propósito de mitigar la doble tributación, partiendo de una base de reciprocidad, equidad y conveniencia, los ADT indefectiblemente delimitan el alcance de la potestad tributaria de los Estados. Así, como mencionado anteriormente, en algunos casos se asigna el derecho de imposición exclusiva a uno de los Estados contratantes, mientras que en otros se acuerda que los Estados parte del ADT compartan jurisdicción para gravar, limitando las tarifas de los impuestos que se generen con el fin de minimizar o eliminar el doble gravamen internacional. En este sentido, los ADT no tienen incidencia en los elementos de determinación del tributo, tales como costos o deducciones, ni pueden interpretarse o utilizarse para crear exenciones de impuestos ni, por efecto del tratado, generar una doble imposición en ambos Estados contratantes, pues

su designio es que una determinada renta o patrimonio no sea objeto, de doble tributación.

En relación con la segunda finalidad, debe subrayarse que los ADT generalmente contienen disposiciones contra la no discriminación entre nacionales y extranjeros, así como mecanismos de resolución de controversias mediante un procedimiento amistoso. Además, regulan la cooperación internacional a través de mecanismos como el intercambio de información tributaria entre administraciones fiscales con el objeto de combatir la evasión y el fraude fiscal. Así, con la suscripción de los ADT se busca alcanzar un justo medio entre el control tributario y el ofrecimiento de mecanismos fiscales para aminorar los efectos adversos al comercio producto de la excesiva imposición.

III. LOS ADT EN COLOMBIA

Durante el anterior Gobierno, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, (MHCP), y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, (DIAN), iniciaron el análisis de los temas que atañen a la doble tributación internacional, habiendo logrado negociar y firmar los primeros ADT suscritos por Colombia, principalmente partiendo del modelo auspiciado por la OCDE y usando como base en ciertos aspectos puntuales el modelo acogido por la Organización de Naciones Unidas, ONU. Estos modelos han tenido una gran influencia en la negociación, aplicación e interpretación de los ADT a nivel mundial y su uso se ha extendido prácticamente a todos los Estados, en tanto son permanentemente estudiados, analizados, considerados, discutidos y actualizados, en respuesta a los continuos procesos de globalización y liberalización de las economías a nivel mundial.

Recientemente además, los ADT fueron reconocidos como uno de los instrumentos para contribuir en la promoción tanto del flujo de inversión extranjera hacia Colombia, como de inversión de colombianos en el exterior, flujos de inversión ambos que fueron señalados como uno de los lineamientos estratégicos dentro de la política de inserción y relevancia internacional del país, trazada para el periodo comprendido entre 2010 y 2014¹. No obstante lo anterior, Colombia ha concluido relativamente pocos ADT, contando hasta ahora con solo 5 Acuerdos en vigor—los ADT con la CAN (Decisión 578 de 2004), España (Ley 1082 de 2006), Chile (Ley 1261 de 2008), Suiza (Ley 1344 de 2009) y Canadá (Ley 1459 de 2011). Mientras países de la región como México, Brasil, Venezuela, Chile y Argentina cuentan cada uno con una importante red de ADT, con los que se ha buscado eliminar la barrera de la sobreimposición en 38, 31, 31, 27 y 17 mercados respectivamente, la participación de Colombia en la eliminación de la doble imposición representa tan solo el 0.16% del stock mundial (estimando que en el mundo actualmente existen aproximadamente más de 3.000 ADT en vigor)². Esta situación, teniendo presente la política de inserción y relevancia internacional que ha sido permanente desde la promulgación de la Constitución Política de 1991 y que actualmente se encuentra plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo vigente, crea una desventaja para Colombia no solo a nivel regional sino mundial, ya que la mayoría de inversionistas extranjeros se están viendo obligados a competir en el mercado colombiano con los sobrecostos asociados a la doble imposición, a la vez que inversionistas colombianos en el exterior se encuentran compitiendo en la mayoría de mercados del mundo en condiciones desfavorables y de distorsión.

Así las cosas, Colombia ha emprendido la búsqueda de mercados relevantes para los inversionistas colombianos, mercados cuyos inversionistas a su vez también se estén viendo o vayan a verse abocados a competir en condiciones de distorsión en Colombia y cuyos gobiernos estén interesados y dispuestos a trabajar en torno a objetivos afines en términos de equidad y reciprocidad, tanto *de jure* como *de facto*. De tal manera que, inspirado en los modelos de la OCDE y la ONU, y sus comentarios oficiales, el Gobierno elaboró una propuesta de ADT que incluye algunas variaciones con el fin de responder adecuadamente a los intereses y al sistema tributario colombiano, texto que en esta oportunidad sirvió de base para negociar un ADT con Portugal.

¹ Dirección Nacional de Planeación. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 "Prosperidad para Todos", Bogotá. 2011. pp. 513-514.

² Kobetsky, Michael. International Taxation of Permanent Establishments: Principles and Policy. Cambridge University Press, Cambridge, 2011. p. 1.

Portugal es una República con una economía de tamaño medio –similar en tamaño a la economía colombiana– que en términos comparativos ostenta un poder adquisitivo importante, en tanto su PIB per cápita es casi tres y media veces el colombiano³. El Gobierno estima que la suscripción de un ADT con la República de Portugal, habida cuenta las limitaciones actuales, constituye un paso correcto en el camino hacia la eliminación de la barrera de la sobreimposición, concordante con el objetivo de promover la inversión, y fundamental para la política de inserción y relevancia internacional de Colombia, puesto que tanto los flujos comerciales y de capital desde y hacia Portugal, como los movimientos de rentas, sugieren que mejores condiciones de mercado con esta nación y con sus inversionistas podrían ser muy atractivos para el

CORTE CONSTITUCIONAL

Sala Plena

SENTENCIA C-947/14

Referencia: Expediente LAT-427

Asunto: Revisión de constitucionalidad 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 y de su Ley aprobatoria 1689 de 17 diciembre de 2013.

Magistrada Ponente:

GLORIA STELLA ORTIZ DELGADO

Bogotá, D.C., 4 de diciembre de dos mil catorce (2014).

La Sala Plena de la Corte Constitucional, conformada por los magistrados Luis Ernesto Vargas Silva, María Victoria Calle Correa, Mauricio González Cuervo, Luis Guillermo Guerrero Pérez, Gabriel Eduardo Mendoza Martelo, Gloria Stella Ortiz Delgado, Jorge Iván Palacio Palacio, Jorge Ignacio Pretelt Chaljub, Martha Victoria Sáchica Méndez, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial de las previstas en el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución Política, cumplidos todos los trámites y requisitos contemplados en el Decreto 2067 de 1991, ha proferido la siguiente:

SENTENCIA

Dentro del proceso de revisión de constitucionalidad 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 y de su Ley aprobatoria 1689 de 17 de diciembre de 2013.

I ANTECEDENTES

Con fundamento en el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución Política, la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República remitió, con oficio número OFI13-00149038/JMSC 33020, del 18 de diciembre de 2013 y radicado en la Secretaría General de esta Corporación en la misma fecha, fotocopia autenticada de la Ley 1689 del 17 de diciembre de 2013, para efectos de su revisión de constitucionalidad.

Por auto del 11 de febrero de 2014, la Corte Constitucional avocó conocimiento para ejercer la revisión de constitucionalidad 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” y de su Ley aprobatoria 1689 de diciembre 17 de 2013 y ordenó la práctica de pruebas.

Vencido el periodo probatorio, el Magistrado Sustanciador, con auto del 27 de junio de 2014, ordenó: i) fijar en lista las normas acusadas; ii) correr traslado al Procurador General de la Nación; y iii) informar la iniciación del proceso de constitucionalidad a los Ministros de Relaciones Exteriores, Hacienda, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Transporte, Comercio Industria y Turismo, al igual que a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROVICIL, y a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, para que intervinieran en el presente proceso.

Surtidos los trámites constitucionales y legales de este proceso de revisión, procede la Corte a realizar el estudio de constitucionalidad del instrumento internacional y de su ley aprobatoria.

II TEXTO DE LA NORMA

La ley aprobatoria del Acuerdo cuya revisión de constitucionalidad se realiza por la Corte Constitucional, fue publicada en el Diario Oficial número 49007 del 17 de diciembre de 2013 y por su extensión, se presenta como anexo de esta sentencia.

III INTERVENCIONES RECIBIDAS EN TÉRMINOS

1. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

El apoderado especial del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible presentó intervención en la que solicitó a la Corte declarar la **EXEQUIBILIDAD** del Tratado y de su ley aprobatoria, que son objeto de revisión constitucional.

Para el representante judicial del Ministerio, la Ley 1689 de 2013 se ajusta a la Constitución y al derecho internacional, ya que facilita la expansión de oportunidades de servicios aéreos internacionales, al estimular el aumento de las relaciones comerciales, turísticas y de inversión, entre Colombia y Turquía.

Finalizó su intervención manifestando que no encontró objeciones, ni obstáculos técnicos, en relación con el componente ambiental del Acuerdo, por lo que solicitó a la Corte declarar la constitucionalidad del mencionado instrumento internacional.

En el capítulo segundo se define en detalle algunos términos y expresiones para efectos del *Convenio*. En este sentido, en él se encuentran definiciones sobre los Estados firmantes, así como términos o expresiones utilizados en el texto del *Convenio*, tales como “un Estado Contratante”, “el otro Estado Contratante”, “impuesto”, “persona”, “sociedad”, “empresa de un Estado Contratante”, “empresa del otro Estado Contratante”, “tráfico internacional”, “autoridad competente” y “nacional”. Además, se aclara que cualquier término o expresión no definido en el *Convenio* tendrá, a menos que de su contexto se infiera una interpretación diferente, el significado que en ese momento se le atribuya en virtud de la legislación del correspondiente Estado relativa a los impuestos que son objeto del *Convenio*. De igual manera, este capítulo contiene un artículo

2. Ministerio de Relaciones Exteriores

La directora de asuntos jurídicos internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores presentó intervención en la que solicitó a la Corte declarar la **CONSTITUCIONALIDAD** de la Ley 1689 de 2013.

Después de realizar una breve reseña del contenido del Acuerdo suscrito entre Colombia y Turquía, describió el impacto de la aprobación del Convenio en la generación de oportunidades comerciales, facilidades en la oferta, promoción y venta de servicios aéreos y el respeto por la libre competencia.

Consideró que las disposiciones del Acuerdo garantizan el respeto por la legislación nacional y la sujeción a instrumentos internacionales, en materia de seguridad en la aviación civil y la protección del ambiente. En relación con el trámite legislativo, manifestó que se respetó el ordenamiento constitucional y legal, por lo que reiteró su solicitud a la Corte de declarar la exequibilidad de la norma bajo estudio.

3. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN

A través de apoderado judicial, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN, presentó intervención en el presente proceso y solicitó a esta Corporación, la declaratoria de **EXEQUIBILIDAD** del Acuerdo y de su ley aprobatoria, que son objeto de estudio por la Corte.

Destacó el interviniente que el Acuerdo es importante para el país en materia de desarrollo comercial, social, económico y turístico, al promover, en estos escenarios, entornos competitivos y de equilibrio entre las partes que lo firman.

En materia aduanera y de gravámenes para las partes expuso como referente jurisprudencial la sentencia C-132 de 2014, en la que esta Corporación revisó la constitucionalidad de la Ley 1600 de 2012, “Por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América.” y concluyó que el artículo 7º que hace relación al carácter de exentos, en términos aduaneros, de los equipos que se encuentran a bordo de las aeronaves, así como los insumos para la operación, entre otros, son constitucionales en la medida que se encuentran bajo la supervisión y control de las autoridades aduaneras de cada país y se cumpla con el requisito de reciprocidad.

Para concluir, manifestó que el trámite y el contenido del Acuerdo y de su ley aprobatoria, se ajustan a los preceptos constitucionales.

INTERVENCIONES EXTEMPORANEAS

Se recibieron de forma extemporánea en la Secretaría General de esta Corporación, las intervenciones del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo¹, Ministerio de Transporte², y de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL³, que coincidieron en solicitar a la Corte la declaratoria de exequibilidad del Acuerdo y de su ley aprobatoria. Sin embargo, no serán tenidas en cuenta para la adelantar la revisión de constitucionalidad de la referencia.

IV CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN

El señor Procurador General de la Nación, en concepto número 5809 del 31 de julio de 2014, solicitó a la Corte declarar la **EXEQUIBILIDAD**, sin ninguna clase de condicionamiento, 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, aprobado con Ley 1689 del 17 de diciembre de 2013.

A tal conclusión arribó, como consecuencia del análisis formal y material de la ley aprobatoria del Acuerdo internacional. En efecto, desde la perspectiva formal, determinó que la etapa pre – legislativa, se surtió de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución y la Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados, firmada el 23 de mayo de 1969. En relación con la etapa legislativa, consideró que el trámite surtido en el Senado de la República, se realizó con respeto a los requisitos constitucionales y legales de publicidad, tiempo entre debates, reglas de quorum y mayorías y del deber de anuncio previo, estable-

¹ Esta entidad fue puesta en conocimiento del proceso de constitucionalidad mediante oficio No. 1837 de 2 de julio de 2014, radicado en la institución pública en la misma fecha. Su pronunciamiento fue radicado en la Secretaría General de esta Corporación el 17 de julio de 2014.

² Esta entidad fue puesta en conocimiento del proceso de constitucionalidad mediante oficio No. 1836 de 2 de julio de 2014, radicado en la institución pública en la misma fecha. Su pronunciamiento fue radicado en la Secretaría General de esta Corporación el 17 de julio de 2014.

³ Esta entidad fue puesta en conocimiento del proceso de constitucionalidad mediante oficio No. 1838 de 2 de julio de 2014, radicado en la institución pública en la misma fecha. Su pronunciamiento fue radicado en la Secretaría General de esta Corporación el 17 de julio de 2014.

cido en el artículo 160 de la Constitución Política, adicionado por el artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

En el trámite legislativo surtido ante la Cámara de Representantes, el representante del Ministerio Público advirtió la ruptura de la cadena de anuncios en la sesión del 30 de octubre de 2013⁴. Sin embargo, ésta se reactivó en sesión del 5 de noviembre de 2013, hasta la sesión del 19 de noviembre del mismo año, en la que se discutió y aprobó el proyecto de ley aprobatoria del Acuerdo.

Esta situación para la Vista Fiscal, no generó un vicio en el procedimiento toda vez que el proyecto: i) fue discutido y aprobado en sesión previamente anunciada; y ii) el anuncio se realizó en sesión distinta en la que se efectuó la votación. Así las cosas, según el Ministerio Público, en reiteración de lo establecido por esta Corporación, “... *no se desconoce la exigencia constitucional cuando a pesar de presentarse dicha ruptura (en la cadena de anuncios) fue anunciado en la sesión inmediatamente anterior a la votación del proyecto.*”⁵.

El aspecto material del Acuerdo aprobado mediante Ley 1689 de 2013, según la Vista Fiscal, supera el juicio de constitucionalidad, ya que permite la realización de los artículos 226 y 227 de la Constitución, en relación con la promoción de la internacionalización de las relaciones económicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional.

En relación con la figura de la “múltiple designación”, entendida como el derecho de cada parte contratante de elegir una o más aerolíneas, para que éstas puedan operar los servicios aéreos de acuerdo a los términos contenidos en el Instrumento internacional, consideró el agente del Ministerio Público que respeta el principio de la libre competencia, ya que el artículo 15 del Acuerdo en revisión, estableció el deber de los Estados de informarse mutuamente sobre sus leyes, políticas y prácticas internas en materia de competencia.

En ese orden de ideas, advirtió que el Estado colombiano, al implementar el Acuerdo, debe garantizar el acceso en condiciones de igualdad a los procesos internos de designación de las aerolíneas que podrán operar los servicios aéreos, en los términos del Instrumento internacional.

V CONSIDERACIONES DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

1. Competencia

Conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución Política, corresponde a la Corte Constitucional la revisión de constitucionalidad de los tratados internacionales y de sus leyes aprobatorias.

Esta Corporación ha manifestado que el mencionado control se caracteriza por ser: i) previo al perfeccionamiento del tratado pero posterior a la aprobación del Congreso y a la sanción Presidencial; ii) automático, pues debe ser enviado a la Corte Constitucional por el Presidente de la República, dentro de los 6 días siguientes a la sanción gubernamental; iii) integral, puesto que el análisis de constitucionalidad se realiza tanto a los aspectos formales como a los materiales de la ley y el tratado; iv) tiene fuerza de cosa juzgada absoluta; v) es un requisito *sine qua non* para la ratificación del Acuerdo; y vi) tiene una función preventiva, en tanto que, su finalidad es garantizar la supremacía de la Constitución y el cumplimiento de los compromisos internacionales adquiridos por el Estado colombiano⁶.

Reglas y subreglas jurisprudenciales para el ejercicio de la revisión formal de constitucionalidad del Acuerdo internacional y su ley aprobatoria.

2. La revisión del aspecto formal del tratado internacional y su ley aprobatoria comprende 2 dimensiones: i) el análisis de la representación válida del Estado colombiano en las fases de negociación, celebración y firma del Acuerdo internacional; y ii) la plena observancia del trámite legislativo dispuesto para su ley aprobatoria.

3. En efecto, las leyes aprobatorias de tratados internacionales no disponen de un procedimiento legislativo especial, por lo que el trámite que debe seguirse es el de las leyes ordinarias, salvo por 2 especiales requisitos: i) el debate debe iniciarse en el Senado de la República, por tratarse de asuntos relativos a relaciones internacionales (art. 154 C.P.); y ii) una vez ha sido sancionada la ley por el Presidente, deberá remitirla a la Corte Constitucional dentro de los 6 días siguientes, para efectos de la revisión de constitucionalidad (Art. 241 – 10 C.P.)⁷.

4. En ese orden de ideas, las reglas y subreglas jurisprudenciales que guían la labor de esta Sala en el ejercicio de la revisión formal de la constitucionalidad del tratado internacional y su ley aprobatoria, son:

Fase previa gubernamental

a. Representación válida del Estado colombiano en las fases de negociación, celebración y firma del tratado internacional⁸.

a.1. Parámetros de verificación

⁴ Según consta en el acta 245 de 30 de octubre de 2013, publicada en la Gaceta del Congreso número 1025 de 2013.

⁵ Sentencia C–533 de 2008, M.P. Clara Inés Vargas Hernández y C–982 de 2010. M.P. María Victoria Calle.

⁶ Sentencia C–468 de 1997 M.P. Alejandro Martínez Caballero, reiterada en sentencias C–378 de 1996, M.P. Hernando Herrera Vergara; C–682 de 1996, M.P. Fabio Morón Díaz; C–400 de 1998, M.P. Alejandro Martínez Caballero; C–924 de 2000, MP: Carlos Gaviria Díaz, C–576 de 2006 M.P. Manuel José Cepeda Espinosa, entre otras.

⁷ Sentencia C–011 de 2010 M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

⁸ Artículo 7 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados de 1969, aprobada por Colombia mediante la ley 32 de 1985.

Ha señalado esta Corporación⁹, que la revisión constitucional de los tratados internacionales y de sus leyes aprobatorias, incluye el examen de las facultades del representante del Estado colombiano en las fases de negociación, celebración y firma del respectivo instrumento internacional.

Tal verificación ha sido realizada por la Corte con base en los artículos 7° a 10° de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados de 1969, incorporada al ordenamiento interno por la Ley 32 de 1985, por remisión que hace el artículo 9° de la Carta en el sentido de que las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en el reconocimiento de los principios aceptados por Colombia.

Como consecuencia de lo anterior, existe una representación válida del Estado colombiano:

i Cuando la persona delegada presenta plenos poderes (7.1-a).

ii Cuando de la práctica del Estado o de otras circunstancias, se presume que existe la intención de considerar a la persona que participa en la negociación como la representante del Estado para esos efectos, se prescinde de la presentación de plenos poderes (7.1-b).

iii Cuando se presume a partir de las funciones que cumple la persona delegada, que no tiene que presentar plenos poderes (7.2). En este evento, por razón de sus funciones, representan a su Estado para los efectos de negociar y adoptar el texto de un tratado: i) **los jefes de Estado, jefes de Gobierno y ministros de relaciones exteriores (7.2-a)**; ii) el jefe de la misión diplomática ante el Estado con el cual se va a celebrar (7.2-b) y iii) el representante acreditado por el Estado ante una conferencia internacional o ante una organización internacional o uno de los órganos de ésta (7.2-c)¹⁰.

Siguiendo con las reglas jurisprudenciales para el análisis formal de la fase previa gubernamental, se tiene además:

b. Aprobación presidencial y orden de someterlo a consideración del Congreso de la República (art. 189 No. 2 C.P.).

Fase legislativa

c. Presentación del proyecto de ley aprobatoria ante el Senado de la República por parte del Gobierno (art. 154 C.P.).

d. Publicación oficial del proyecto de ley aprobatoria (art. 156 Ley 5ª de 1992)

e. Inicio del trámite legislativo en la comisión correspondiente del Senado de la República (art. 154 C.P.).

f. Publicación de la ponencia para debate en comisión y plenaria (art. 157 y 185 Ley 5ª de 1992)

g. Anuncio previo de votación (art. 160 C.P. adicionado por el art. 8 Acto Legislativo 03 de 2003)

Subreglas jurisprudenciales.

La Corte ha definido el objetivo del anuncio previo de los proyectos de ley, a partir de la estrecha relación con la eficacia del principio democrático. En ese sentido, lo que se pretende con esta exigencia constitucional es que los congresistas conozcan con la suficiente antelación el momento en que las iniciativas se someterían a consideración de las cámaras, sin que sean sorprendidos por votaciones inesperadas. Es una condición de racionalidad mínima del trabajo legislativo y de transparencia en el proceso de creación legal¹¹.

Las subreglas jurisprudenciales¹² para analizar el cumplimiento del anuncio previo como requisito son:

i No exige el uso de fórmulas sacramentales: No se exige el uso de expresiones lingüísticas determinadas, lo importante es que tengan la entidad suficiente para transmitir inequívocamente la intención de someter a votación un determinado proyecto. La Corte ha aceptado el uso de expresiones como “*anunciar*”, “*discutirán*” y “*aprobarán*”.

ii. Determinación de la sesión futura en que tendrá lugar la votación del proyecto, pues, de lo contrario, hace de aquél un anuncio no determinado ni determinable que no cumple con la exigencia constitucional: si bien la exigencia constitucional parte de que en una sesión anterior se anuncien los proyectos que serán discutidos y votados en una sesión posterior, no es necesario indicar la fecha exacta en que habrá de realizarse la votación siempre que sea determinable. Esta Corporación ha avalado expresiones como: “*próximo martes*”, “*próxima sesión*”, “*próxima semana*”, “*siguiente sesión*” y “*día de mañana*”.

iii. Continuación de la cadena de anuncios por aplazamiento de la votación. Sin embargo ante su ruptura, no existe vicio de procedimiento cuando el proyecto hubiere sido anunciado para debate en sesión anterior a la aprobación: frente al aplazamiento indefinido de la votación debe continuarse la sucesión de anuncios a fin de evitar el rompimiento de la secuencia temporal del aviso. Sin embargo, no se desconoce la exigencia constitucional cuando a pesar de presentarse dicha ruptura, existió claridad de que se realizaría el debate en la sesión en que efectivamente se debatió y aprobó el proyecto de ley.

iv. Se cumple con el requisito de anuncio previo del debate cuando a pesar de no efectuarse la votación en la fecha prevista, finalmente ésta se realiza en la primera

⁹ Ver Sentencias C–582 de 2002, C–933 de 2006, C–534 de 2008 todas con ponencia del doctor Rodrigo Escobar Gil, además las sentencias C–537 de 2008 M.P. Jaime Córdoba Triviño, C–039 de 2009 y C–378 de 2009 ambas con ponencia del doctor Humberto Sierra Porto entre otras.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Auto 081 de 2008.

¹² Sistematizadas en la sentencia C–533 de 2008 M.P. Clara Inés Vargas Hernández, reiteradas en sentencias C–305 de 2010 M.P. Luis Ernesto Vargas Silva, C–982 de 2010 M.P. María Victoria Calle Correa, entre otras.

ocasión en que vuelve a sesionarse, lo cual puede corroborarse atendiendo el orden sucesivo de las actas de comisión o plenaria de cada Corporación legislativa¹³.

De esta manera, la Corte reitera las subreglas jurisprudenciales relacionadas con la exigencia del anuncio previo de los proyectos de ley.

i. Votación. Exigencias de quorum y mayorías (art. 145 y 146 C.P.). El quorum deliberatorio será de una cuarta parte de los miembros del Congreso en pleno, Cámara o Comisión. El quórum decisorio exige la asistencia de la mayoría de los integrantes de la respectiva Corporación. En relación con la toma de decisión, se requerirá la mayoría de votos de los asistentes, salvo que la Constitución exija expresamente una mayoría especial.

j. Requisito temporal. Que entre el primer y segundo debate, medie un lapso no inferior a ocho días y que entre la aprobación del proyecto en una de las cámaras y la iniciación del debate en la otra, transcurran por lo menos quince días (art. 160 C.P.)

Además, el trámite del proyecto de ley aprobatoria no podrá exceder de 2 legislaturas (art. 162 C.P.)

Fase posterior a la legislativa

Sanción Presidencial y remisión del texto a la Corte Constitucional dentro de los 6 días siguientes (art. 241 – 10 C.P.).

Aplicación de las reglas jurisprudenciales para la revisión material de constitucionalidad del Acuerdo internacional y de su ley aprobatoria, en el caso concreto.

5. La revisión material se realiza con la confrontación de las disposiciones del texto del acuerdo internacional y el de su ley aprobatoria, con las disposiciones constitucionales, para determinar si se ajustan o no al Ordenamiento Superior.

Establecido el marco de análisis, esta Corporación asume la revisión integral 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 y de su Ley aprobatoria 1689 de 17 diciembre de 2013.

Revisión formal de constitucionalidad de la Ley 1689 de 17 de diciembre de 2013

6. Procede la Sala a realizar la revisión formal de constitucionalidad del trámite de expedición de la Ley 1689 de 17 de diciembre de 2013, con base en las reglas y subreglas jurisprudenciales definidas anteriormente.

Fase previa gubernamental.

El Acuerdo de servicios aéreos celebrado entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía, fue suscrito en Ankara el 18 de diciembre de 2011 y la representación del Estado colombiano fue ejercida por la doctora María Ángela Holguín Cuellar, en función de su cargo como Ministra de Relaciones Exteriores¹⁴.

Lo anterior permite concluir a esta Corporación que la representación del Estado fue válida, a la luz del literal a) del numeral 2º del artículo 7º de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, disposición que no exige que se le otorguen plenos poderes a la Ministra de Relaciones Exteriores, dado que la celebración de tratados internacionales se encuentra dentro sus funciones ordinarias.

Aprobación Presidencial y orden de someterlo al Congreso de la República

7. El 10 de mayo de 2012, el Presidente de la República aprobó el Acuerdo internacional de servicios aéreos celebrado entre Colombia y Turquía y ordenó someterlo a consideración del Congreso de la República¹⁵, por lo que se cumplió con la obligación contenida en el numeral 2º del artículo 189 de la Constitución Política, que establece como una de sus funciones la celebración de tratados internacionales y el deber de someterlos a la aprobación del Congreso.

Fase legislativa

Trámite en el Senado de la República

8. Las Ministras de Relaciones Exteriores, y de Transporte, doctoras María Ángela Holguín Cuellar y Cecilia Álvarez-Correa Glen respectivamente, **presentaron** el 7 de noviembre de 2012, en la Secretaría General del Senado de la República, el proyecto de ley aprobatoria del Acuerdo de servicios aéreos celebrado entre Colombia y Turquía, que fue radicado bajo el número 153/2012¹⁶. La **publicación** del proyecto de ley aprobatoria junto con su exposición de motivos, se realizó en la Gaceta del Congreso número 776 del 8 de noviembre de 2012¹⁷.

De esta manera se cumplieron los requisitos de: i) iniciación del trámite en el Senado de la República por tratarse de relaciones internacionales; y ii) publicación del proyecto previa a la iniciación del trámite legislativo en la Comisión Segunda de esa Corporación, que como se verá a continuación, fue anunciado para primer debate el 5 de diciembre de 2012, según lo establecido en los artículos 154 de la Constitución Política y 156 de la Ley 5ª de 1992.

9. La publicación de la ponencia favorable para primer debate se realizó en la Gaceta del Congreso número 880 del 4 de diciembre de 2012¹⁸, en cumplimiento del artículo 157 de la Ley 5ª de 1992.

10. La cadena de anuncios previos del proyecto de ley para su aprobación en primer debate en la Comisión Segunda del Senado, se desarrolló de la siguiente manera:

Gaceta	Acta	Anuncio previo		
		Fecha de sesión del anuncio	Forma del anuncio	Próxima sesión
455 de 26 de junio de 2013	25 de 5 de diciembre de 2012	5 de diciembre de 2012	“La Presidente, Senadora Myriam Paredes Aguirre: Solicita al Secretario anunciar proyectos de ley para la próxima Sesión de Comisión. El Secretario, doctor Diego Alejandro González González, procede con el anuncio de proyectos de ley: (...) 4. Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado, 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, suscrita en Ankara, el 18 de noviembre de 2012. (...) han sido anunciados los proyectos de ley para discutir en la próxima sesión de Comisión. (...) la señora Presidenta, Senadora Myriam Paredes Aguirre, informa que se levanta la Sesión y se convoca para el día miércoles a partir de la 09:00 a. m.”	
456 de 27 de junio de 2013	26 de 2 de abril de 2013	2 de abril de 2013	“Por instrucciones de la señora Presidenta, me permito dar lectura y anunciar los proyectos de ley para discutir y votar en la próxima sesión: (...) 4. Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado, 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. Autores: Ministerios de Relaciones Exteriores y de Transporte. Ponente: honorable Senador Marco Aníbal Avirama Avirama. Publicaciones: Texto del proyecto de ley: Gaceta del Congreso número 776 de 2012. Ponencia Primer Debate: Gaceta del Congreso número 880 de 2012. ... han sido anunciados los proyectos de ley para la próxima sesión. (...) se levanta la sesión y se convoca para mañana a partir de las 10:00 a. m.” ¹⁹	3 de abril de 2013
456 de 27 de junio de 2013	27 de 3 de abril de 2013 (aprobación en primer debate)			

11. Observa la Corte que en el acta número 25 del 5 de diciembre de 2012, la convocatoria para la próxima sesión se fijó para el “día miércoles a las 9:00 a.m.”, sin embargo, la siguiente sesión se realizó sólo hasta el 2 de abril de 2013 según consta en el acta número 26 de la misma fecha, momento en el que se hace nuevamente el anuncio previo para debate y aprobación para la próxima sesión convocada “... mañana a partir de las 10:00 a.m...”²⁰, que se llevó a cabo el 3 de abril del mismo año²¹ y en la que finalmente se aprobó el proyecto de ley en primer debate, según consta en el acta número 27.

12. Considera la Sala que el requisito del anuncio previo del debate del proyecto de ley, según lo exige el artículo 160 de la Constitución Política, fue cumplido en esta primera etapa. En efecto, para anunciar con la debida antelación el debate del proyecto de ley se usó la expresión “Próxima sesión”, que en este caso concreto, era claramente determinable con el consecutivo de actas, sin que se verificara una ruptura en la cadena de anuncios.

La aprobación del proyecto de Ley en primer debate se realizó el 3 de abril de 2013. El **quorum deliberatorio** se constituyó con 4 de los 13 integrantes de la Comisión Segunda del Senado y el **quorum decisorio** con 11 parlamentarios. La forma de votación fue ordinaria por **unanimidad**²², lo que constituye una excepción a la exigencia del voto nominal y público, conforme lo establece el numeral 16 del inciso 3º del artículo 129 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 1431 de 2011.

13. La publicación del texto de ponencia favorable para segundo debate en Plenaria de Senado, se realizó en la Gaceta del Congreso número 196 de 10 de abril de 2013²³, en cumplimiento de los artículos 185 y 157 de la Ley 5ª de 1992.

14. La cadena de anuncios previos del proyecto de ley para su aprobación en segundo debate en Plenaria de Senado, se desarrolló de la siguiente manera:

Gaceta	Acta	Anuncio previo		
		Fecha de sesión del anuncio	Forma del anuncio	Próxima sesión
356 de 31 de mayo de 2013	51 de 10 de abril de 2013	10 de abril de 2013	“Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado, por medio del 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.”	16 de abril de 2013

¹³ Subreglas reiteradas en sentencia C-305 de 2010 M.P. Luis Ernesto Vargas Silva

¹⁴ Fol. 15 cuaderno principal.

¹⁵ Fol. 25 cuaderno principal.

¹⁶ Fol. 23v cuaderno principal

¹⁷ Folios 108 – 113 cuaderno principal.

¹⁸ Folios 128v, 129, y 129v

¹⁹ Fol. 139 cuaderno principal. La próxima sesión según el acta 26 de comisión, fue anunciada para el día de mañana a partir de la 10:00 a.m. (fol.142v)

²⁰ Folio 142v cuaderno principal.

²¹ Fol. 14v y ss cuaderno principal.

²² Según acta número 27 del 3 de abril de 2013 que obra a folios 143-146 cuaderno principal.

²³ Folios 92 al 96 cuaderno principal.

Gaceta	Acta	Anuncio previo		
		Fecha de sesión del anuncio	Forma del anuncio	Próxima sesión
357 de 31 de mayo de 2013	52 de 16 de abril de 2013	16 de abril de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , por medio del 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."	17 de abril de 2013
389 de 7 de junio de 2013	53 de 17 de abril de 2013	17 de abril de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , 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."	23 de abril de 2013
390 de 7 de junio de 2013	54 de 23 de abril de 2013	23 de abril de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión. Anuncios de proyectos para la sesión plenaria del honorable Senado de la República del día 23 de abril del 2013, para discutir y votar en esa sesión.(...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , 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."	24 de abril de 2013
469 de 8 de julio de 2013	55 de 24 de abril de 2013	24 de abril de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , por medio del 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."	29 de abril de 2013
470 de 8 de julio de 2013	56 de 29 de abril de 2013	29 de abril de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión. Anuncios para la Sesión Plenaria siguiente al 29 de abril de 2013, proyecto para discutir y votar en la Plenaria del Senado de la República. (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , 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."	30 de abril de 2013
471 de 8 de julio de 2013	57 de 30 de abril de 2013	30 de abril de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión. Anuncio de proyectos para la sesión plenaria del Senado de la República del día martes 7 de mayo de 2013. Proyectos para discutir y votar (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , 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."	7 de mayo de 2013
472 de 8 de julio de 2013	58 de 7 de mayo de 2013	7 de mayo de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión. (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , 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."	8 de mayo de 2013
507 de 22 de julio de 2013	59 de 8 de mayo de 2013	8 de mayo de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión. Anuncios para la sesión plenaria siguiente al 8 de mayo de 2013. Proyectos para discutir y votar en la próxima sesión plenaria. (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , 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."	14 de mayo de 2013
508 de 22 de julio de 2013	60 de 14 de mayo de 2013	14 de mayo de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión. Sí señor Presidente. Anuncios para la sesión plenaria del 15 de mayo de 2013. Proyectos para discutir y votar en la próxima sesión plenaria del Senado de la República. (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , 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."	15 de mayo de 2013

Gaceta	Acta	Anuncio previo		
		Fecha de sesión del anuncio	Forma del anuncio	Próxima sesión
509 de 22 de julio de 2013	61 de 15 de mayo de 2013	15 de mayo de 2013	"Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003, por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión (...) Proyecto de ley número 153 de 2012 Senado , 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." ²⁴	21 de mayo de 2013
510 de 22 de julio de 2013	62 de 21 de mayo de 2013 (aprobación en segundo debate)			

15. Conforme a lo expuesto, la Sala considera que se ha cumplido con el requisito de anuncio previo del proyecto de ley, al verificarse una cadena ininterrumpida de anuncios, y el uso de la expresión "próxima sesión", completamente determinable y verificable con el consecutivo de actas de sesión Plenaria de Senado, hasta la sesión del 15 de mayo de 2013, previa a la sesión del 21 de mayo del mismo año, en la que se realizó finalmente la aprobación del proyecto de ley.

16. La aprobación del proyecto de ley en Plenaria de Senado, como se indicó previamente, se llevó a cabo el 21 de mayo de 2013. Es evidente que se realizó en un término superior a 8 días, en relación con la fecha del primer debate efectuado en la Comisión Segunda de esa misma Corporación, que tuvo lugar el 3 de abril de 2013, en aplicación de lo establecido en el artículo 160 de la Constitución Política.

17. En materia de **quorum deliberatorio y decisorio**, se cumplió esta exigencia, toda vez que el debate y aprobación se efectuaron con la presencia de 67 senadores²⁵. La votación del proyecto se realizó de forma nominal y pública, con 51 votos a favor del proyecto de ley, y 16 en contra²⁶, según certificación expedida por el Secretario General de esa Corporación de fecha 19 de febrero de 2014²⁷, dando cumplimiento al requisito de votación nominal y pública contenido en los artículos 133 de la Constitución Política y 129 de la Ley 5ª de 1992.

Trámite en la Cámara de Representantes

18. El trámite en la Cámara de Representantes inició con la publicación del informe de ponencia favorable para primer debate en la Gaceta del Congreso número 536 del 25 de julio de 2013²⁸, en cumplimiento con lo establecido en el artículo 157 de la Ley 5ª de 1992.

19. La cadena de anuncios previos del proyecto de ley para su aprobación en primer debate en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, se desarrolló de la siguiente manera:

Gaceta	Acta	Anuncio previo		
		Fecha de sesión del anuncio	Forma del anuncio	Próxima sesión
659 de 30 de agosto de 2013	2 de 30 de julio de 2013	30 de julio de 2013	"Si señor Presidente, estos anuncios serán para la próxima sesión de comisión en donde se discutan y aprueben proyectos de ley. (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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. Ponente: honorable Representante Telésforo Pedraza Ortega. Ponencia primer debate Cámara, Gaceta del Congreso número 536 de 2013." ²⁹	31 de julio de 2013
659 de 30 de agosto de 2013	3 de 31 de julio de 2013	31 de julio de 2013	"... falta un anuncio del primer proyecto de Ley... del primer proyecto que queda para la próxima sesión... (...) Proyecto de ley 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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. Ponencia Primer Debate en Cámara Gaceta del Congreso 536 de 2013. Para efectos del anuncios hace para dar cumplimiento al acto legislativo número 01 de 2003 en su artículo 8º, señor Presidente." ³⁰	6 de agosto de 2013
708 de 11 de septiembre de 2013	4 de 6 de agosto de 2013 (aprobación en primer debate)			

20. En Comisión de Cámara de Representantes, el anuncio para debate del proyecto de ley se realizó con la debida antelación, utilizando la expresión "próxima sesión", de manera ininterrumpida y claramente determinable con el consecutivo de actas de sesión números 2 y 3, de 30 y 31 de julio de 2013 respectivamente, hasta la aprobación del proyecto de ley llevada a cabo en sesión del 6 de agosto de 2013, según acta número 4 de la misma fecha.

²⁴ Fol. 98 cuaderno principal.

²⁵ Folios 102 – 103 cuaderno principal

²⁶ Ibidem.

²⁷ Fol. 75 cuaderno principal.

²⁸ Folio 34 cuaderno principal.

²⁹ Fol. 48v y 49 cuaderno principal. La próxima sesión fue convocada para "mañana a las 10:00 de la mañana" (fol. 49).

³⁰ Fol. 57v. La próxima sesión fue convocada "... para el próximo martes a las 10:30 de la mañana". (fol. 57v)

En este orden de ideas, considera la Sala que se cumplió con el requisito de anuncio previo del debate para el proyecto de ley, sin que existiera ruptura en la cadena de anuncios previos para debate del proyecto, tal y como lo establece el artículo 160 de la Constitución Política.

21. El inicio de la sesión del 6 de agosto de 2013, de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes se realizó con **quórum deliberatorio**³¹. La aprobación del proyecto de ley tuvo **quórum decisorio y votación por unanimidad** de 14 de los 17 Representantes que integran la respectiva Comisión, según certificación de 19 de febrero de 2014 firmada por la Secretaría General de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes³², en cumplimiento de los artículos 145 y 146 de la Constitución Política.

22. Es claro entonces que la aprobación por **unanimidad** se adecua a una excepción a la regla general contemplada en el artículo 129 de la Ley 5ª de 1992, que establece que no se requerirá votación nominal y pública cuando en el trámite de un proyecto de ley exista unanimidad para aprobarlo en la respectiva comisión o plenaria.

De igual manera, se cumplió con el término establecido por el artículo 160 de la Constitución Política, en el sentido que entre la aprobación del proyecto de ley por la Plenaria del Senado de la República, efectuada el 21 de mayo de 2013, y el primer debate y aprobación por la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, realizada el 6 de agosto de 2013, **ha mediado un tiempo superior a 15 días**.

23. La ponencia favorable para segundo debate en la Plenaria del Senado de la República fue publicada en la Gaceta del Congreso número 624 del 15 de agosto de 2013³³.

24. El proyecto de ley para su aprobación en segundo debate surtió la siguiente cadena de anuncios previos:

Gaceta	Acta	Anuncio previo		
		Fecha de sesión del anuncio	Forma del anuncio	Próxima sesión
31 de 12 de febrero de 2014	239 de 9 de octubre de 2013	9 de octubre de 2013	"Proyectos de ley para la Sesión Plenaria del día 15 de octubre de 2013 o para la siguiente Sesión Plenaria en la cual se debatan proyectos de actos legislativos, de acuerdo al Acto Legislativo número 1 de julio 3 de 2003, en su artículo 8º. (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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."	15 de octubre de 2013
32 de 12 de febrero de 2014	240 de 15 de octubre de 2013	15 de octubre de 2013	"Si señor Presidente, se anuncian los siguientes proyectos para la sesión del día de mañana 16 de octubre del 2013 o para la siguiente sesión Plenaria en la cual se debatan proyectos de ley o acto legislativo, de acuerdo al Acto Legislativo 1 de julio 3 del 2003 en su artículo 8º. (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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."	16 de octubre de 2013
33 de 12 de febrero de 2014	241 de 16 de octubre de 2013	16 de octubre de 2013	"... anuncie proyectos señor Secretario, por favor. (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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. (...) Señor Presidente han sido anunciados los proyectos para la Sesión Plenaria del día octubre 22 del 2013 o para la siguiente sesión plenaria en la cual se debatan proyectos de ley o actos legislativos de acuerdo al acto legislativo uno de julio 3 del 2013 en su artículo octavo"	22 de octubre de 2013
1010 de 6 de diciembre de 2013	242 de 22 de octubre de 2013	22 de octubre de 2013	"Se anuncia proyectos para el día de mañana 23 de octubre o para la siguiente sesión Plenaria en la cual se debatan Actos Legislativos o Proyectos de ley. (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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."	23 de octubre de 2013
34 de 12 de febrero de 2014	243 de 23 de octubre de 2013	23 de octubre de 2013	"Se anuncian los siguientes proyectos para la sesión Plenaria el día 29 de octubre del 2013 o para la siguiente sesión plenaria en la cual se debatan proyectos de ley o acto legislativo de acuerdo, al acto legislativo 1 de julio 3 del 2003 en su artículo 8º. (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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."	29 de octubre de 2013

³¹ Fol. 58v cuaderno principal.

³² Fol. 33V cuaderno principal.

³³ Fol. 69 v y ss cuaderno principal.

Gaceta	Acta	Anuncio previo		
		Fecha de sesión del anuncio	Forma del anuncio	Próxima sesión
1024 de 10 de diciembre de 2013	244 de 29 de octubre de 2013	29 de octubre de 2013	"señor Presidente, se anuncian proyectos para la sesión Plenaria del día 30 de octubre o para la siguiente sesión en la cual se debatan proyectos de ley o actos legislativos, de acuerdo al Acto legislativo número 01 de julio 3 del 2003, en su artículo 8º (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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."	30 de octubre de 2013
1025 de 10 de diciembre de 2013	245 de 30 de octubre de 2013	No hubo anuncio	No hubo anuncio	No hubo anuncio
35 de 12 de febrero de 2014	246 de 5 de noviembre de 2013	5 de noviembre de 2013	"Señor Secretario, anuncio proyectos para el día de mañana (...) Si señor Presidente. Se anuncian proyectos para la sesión Plenaria del día 6 de noviembre de 2013 o para la siguiente sesión Plenaria en la cual se debatan proyectos de ley o Actos Legislativos. Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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."	6 de noviembre de 2013
36 de 12 de febrero de 2014	247 de 6 de noviembre de 2013	6 de noviembre de 2013	"Señor Presidente, se anuncian los siguientes proyectos de ley para el día 12 de noviembre del año 2013 o para la siguiente sesión Plenaria en la cual se debatan proyectos de ley o actos legislativos de acuerdo al Acto Legislativo 01 de julio 3 del 2003, en su artículo 8º. (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , por medio de la cual se aprueba el acuerdo 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 del 2011."	12 de noviembre de 2013
37 de 12 de febrero de 2014	248 de 12 de noviembre de 2013	12 de noviembre de 2013	"Si señor Presidente, se anuncian los siguientes proyectos para la sesión del día de mañana, 13 de noviembre del año 2013. (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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."	13 de noviembre de 2013
38 de 12 de febrero de 2014	249 de 13 de noviembre de 2013	13 de noviembre de 2013	"Si señor Presidente, se anuncian los siguientes proyectos de ley, para el próximo martes 19 de noviembre o para la siguiente sesión Plenaria en la cual se debatan proyectos de ley o Actos Legislativos, de acuerdo al Acto Legislativo 1 de julio 3 de 2003 en su artículo 8º (...) Proyecto de ley número 316 de 2013 Cámara, 153 de 2012 Senado , 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..." ³⁴	19 de noviembre de 2013
54 de 20 de febrero de 2014	250 de 19 de noviembre de 2013 (Aprobado en segundo debate)			

25. En el trámite para segundo debate en Plenaria de Senado del proyecto de ley, se presentó una ruptura en la cadena de anuncios previos en la sesión del 30 de octubre de 2013, ya que ni se debatió, ni se realizó el anuncio del proyecto de ley para debate en la próxima sesión, según consta en el acta número 245 de esa misma fecha.

No obstante lo anterior, el anuncio previo para debate del proyecto de ley se reactivó de manera ininterrumpida en la sesión del 5 de noviembre de 2013, según acta número 246 de la misma fecha, hasta culminar con la aprobación del proyecto el 19 de noviembre de 2013 (acta 250).

26. Considera la Sala que esta situación no constituye un vicio de constitucionalidad en el procedimiento legislativo, toda vez que no obstante haberse presentado una ruptura en la cadena de anuncios, la aprobación del proyecto de ley, llevada a cabo el 19 de noviembre de 2013 (acta 250 de la misma fecha), **se realizó previo anuncio** del mismo, según el acta número 249 de la sesión de comisión del 13 de noviembre de 2013. Esta situación no desconoce la exigencia constitucional del artículo 160 de la Constitución Política, toda vez que se garantizó el principio de publicidad.

A esa conclusión se llega con los siguientes argumentos: esta Corporación ha reiterado³⁵ que "... el alcance del control en lo referente a los asuntos de procedimiento. Ello ocurre, en primer lugar, porque en la Constitución existe un gran número de disposiciones que contienen normas que regulan el trámite de aprobación de las leyes y, en segundo lugar, porque a dichas pautas normativas se han adicionado las disposiciones orgánicas que reglamentan el procedimiento legislativo...".

Para superar estas tensiones, la Corte ha empleado, entre otros³⁶, el principio de "instrumentalización de las formas" consagrado expresamente en el artículo 228 de la Consti-

³⁴ Fol. 181 v cuaderno principal.

³⁵ Sentencia C-225 de 2014 M.P. Luis Guillermo Guerrero Pérez.

³⁶ También se ha recurrido al principio de *principio de corrección de las formas*, que rechaza la concepción de los trámites como condiciones sin relevancia constitucional al respecto ver sentencia C-134 de 2014 M.P. María Victoria Calle Correa.

tución Política y definido como la necesidad de interpretar las formas procesales de forma teleológica al servicio de un fin sustantivo. Es decir, hacia la consecución del valor material pretendido con ellas, sin alcanzar un detrimento innecesario de las reglas procedimentales para la formación de la ley, puesto que estas protegen “valores sustantivos significativos”³⁷ y la labor del intérprete debe guiarse además, por el principio *in dubio pro legislatoris*³⁸. Entre los fines que sustentan las formas del proceso legislativo se encuentran: i) la *preservación de la voluntad de las mayorías*; ii) la *protección del principio de publicidad*; y iii) la *salvaguarda de los derechos de las minorías*.³⁹

Así las cosas, el trámite legislativo está compuesto por una serie de exigencias de tipo procedimental, como lo es el caso del anuncio previo para debate de los proyectos de ley, pero no constituyen un requisito sacramental, ni un conjunto de ritos concatenados con una finalidad en sí mismos.

Por el contrario, el proceso de perfección de las leyes tiene como finalidad el desarrollo del principio democrático. Para cumplir tal objetivo, las reglas procesales establecidas deben generar en las diferentes etapas del trabajo parlamentario, escenarios con características deliberativas, participativas, igualitarias, transparentes y sobre todo garantizar el respeto por las minorías políticas⁴⁰.

En ese orden de ideas, la Corte ha establecido que no toda anomalía en el trámite de una ley trae como consecuencia la invalidez de la ley y su declaración de inconstitucionalidad, toda vez que puede tratarse de una irregularidad irrelevante⁴¹, que dentro del contexto del caso en concreto, no tiene la *entidad suficiente*⁴² para afectar la validez formal del procedimiento legislativo, puesto que no vulnera ningún principio ni valor constitucional y no afecta las etapas de formación de la voluntad democrática de las cámaras⁴³.

Esta orientación jurisprudencial, fue reiterada recientemente por esta Corporación, al analizar una anomalía en el trámite legislativo, ocasionada entre el anuncio de discusión del proyecto y la votación futura del mismo y concluyó que:

“... lo sucedido **no tuvo la entidad suficiente** para lograr desorientar a los participantes en la deliberación.

(...)

Para el Tribunal Constitucional, el examen de las circunstancias concretas que tuvieron lugar, en el caso en estudio, no desvirtúan el cumplimiento de la finalidad del anuncio. En tiende la Sala que la actuación del legislativo se ciñó a la buena fe (...)”⁴⁴ (negritas fuera de texto)

En conclusión, bajo esta línea argumentativa, considera la Corte que en este especial caso, la ruptura de la cadena de anuncios previos para debate del proyecto de ley, si bien constituye una irregularidad, ésta no es relevante, ni tuvo la entidad suficiente para afectar la validez del trámite legislativo, por cuanto, no se desconoció el principio de publicidad en la formación de la voluntad democrática de la Plenaria de la Cámara de Representantes, al haberse informado del debate con la debida antelación a los parlamentarios en sesión anterior y diferente a aquella en que se efectuó la aprobación del proyecto, realizada el 19 de noviembre de 2013.

27. En la aprobación del proyecto en Plenaria de Cámara de Representantes, realizada el 19 de noviembre de 2013, **medió un término superior a 8 días** respecto al trámite de aprobación del proyecto de ley realizado en la Comisión Segunda de esa Corporación, llevado a cabo el 6 de agosto de 2013.

Se verificó un **quórum deliberatorio y decisorio** de 151 Representantes. Aunque la forma de votación en principio, debe ser nominal y pública, en esta oportunidad se efectuó por **unanimidad**, lo que constituye una excepción a aquella regla general, conforme a lo establecido en el numeral 16 del artículo 129 de la Ley 5ª de 1992, según se consignó en la Gaceta del Congreso número 54 de 20 de febrero de 2014⁴⁵, y la certificación del Secretario General de esa Corporación de 26 de febrero de 2014⁴⁶.

De la misma manera, el trámite legislativo en su conjunto, surtido ante el Congreso de la República, **se efectuó en menos de 2 legislaturas**, con lo que se dio cumplimiento a lo establecido en los artículos 160 y 162 de la Constitución Política.

Fase posterior a la legislativa

28. El presidente de la República sancionó el 17 de diciembre de 2013, la Ley 1689 “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 16 de noviembre de 2011 y radicó copia autenticada de la misma en la Secretaría General de la Corte Constitucional el 18 de diciembre de 2013⁴⁷, con lo que se dio cumplimiento al término de remisión a esta Corporación dentro de los 6 días siguientes a la sanción, establecido en el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución Política.

³⁷ Sentencia C-737 de 2001 M.P. Eduardo Montealegre Lynett. Consideración No. 7.

³⁸ En diversas oportunidades, la Corte ha aplicado el principio *in dubio pro legislatoris*, según el cual en caso de duda razonable acerca de la ocurrencia de un vicio de procedimiento, aquélla debe ser resulta a favor de la decisión mayoritaria adoptada por un cuerpo deliberante, como lo es el Congreso de la República. Se trata, en pocas palabras, de una manifestación del principio democrático. Sobre este tema se pueden consultar, entre otras, las Sentencias C-031 de 2009, C-608 de 2010, C-941 de 2010, C-076 de 2012, C-332 de 2012, C-367 de 2012, C-457 de 2012 y C-786 de 2012.

³⁹ Sentencia C-225 de 2014 M.P. Luis Guillermo Guerrero Pérez.

⁴⁰ Sentencia C-134 de 2014 M.P. María Victoria Calle Correa.

⁴¹ Sentencia C-473 de 2004 M.P. Manuel José Cepeda Espinosa reiterado en sentencia C-240 de 2012 M.P. Nilson Pinilla Pinilla y C-225 de 2014 M.P. Luis Guillermo Guerrero Pérez, entre otras.

⁴² Sentencia C-225 de 2014 M.P. Luis Guillermo Guerrero Pérez.

⁴³ *Ibidem*. Consideración 27.

⁴⁴ Sentencia C-667 de 2014 M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

⁴⁵ Folios 216v, 217, y 217v cuaderno principal.

⁴⁶ Folio 169 cuaderno principal.

⁴⁷ Fol. 1 cuaderno principal

Revisión material de la Ley aprobatoria

29. La Ley 1689 de 17 de diciembre de 2013, aprobatoria 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, está compuesta por 3 artículos, el primero que contiene la inequívoca manifestación de voluntad del órgano legislativo de aprobar el instrumento internacional presentado a su consideración por el ejecutivo; el segundo que reitera lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 7 de 1944, bajo el entendido de que el Acuerdo obligará al Estado colombiano, a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de la misma; y iii) por último la vigencia de la Ley a partir de su promulgación.

30. Ha manifestado esta Corporación que:

“Dada la naturaleza especial de las leyes aprobatorias de tratados públicos, el legislador no puede alterar el contenido de éstos introduciendo nuevas cláusulas ya que su función consiste en aprobar o improbar la totalidad del tratado. Si el tratado es multilateral, es posible hacer declaraciones interpretativas, y, a menos que estén expresamente prohibidas, también se pueden introducir reservas que no afecten el objeto y fin del tratado.”⁴⁸

Por tal razón, estima la Corte, que la Competencia del Congreso de la República, contenida en el numeral 16 del artículo 150 de la Constitución Política proyectada al estudio de posibles vicios de contenido material⁴⁹, no fue desconocida, toda vez que su labor se limitó a aprobar el Instrumento internacional sometido a su consideración por parte del Gobierno Nacional, sin introducir modificaciones al texto del Acuerdo.

El artículo 2 de la Ley bajo estudio, cumple con el artículo 224 de la Constitución, puesto que, los tratados serán válidos una vez han sido aprobados por el Congreso de la República.

Conclusión

No encuentra la Corte reparo constitucional en el análisis formal de la Ley aprobatoria del tratado, puesto que no encontró vicios en su procedimiento de formación. De igual manera, este Tribunal tampoco encuentra reproche constitucional, en relación con los aspectos materiales de la Ley 1689 de 2013, pasa entonces a analizar la validez del Acuerdo.

Revisión material de constitucionalidad del Acuerdo

Revisión del Acuerdo

31. Procede la Corte a revisar la constitucionalidad del contenido material del “Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía”, celebrado en la ciudad de Ankara el 18 de noviembre de 2011. Para tal efecto, esta Corporación abordará el análisis del instrumento internacional, a partir de ejes temáticos que son desarrollados por los artículos del tratado, así: i) definiciones; ii) derechos y deberes derivados del Acuerdo; iii) designación, autorización, revocación o suspensión de aerolíneas designadas por las partes contratantes; iv) aplicación de leyes y regulaciones nacionales; v) tarifas, impuestos y exenciones tributarias; vi) seguridad aérea; vii) solución de controversias; y viii) normas instrumentales.

Definiciones⁵⁰

Esta Corporación ha establecido que las definiciones y precisiones contenidas en los instrumentos internacionales, contribuyen a un mejor entendimiento de sus artículos, permiten su correcta aplicación y mayor seguridad jurídica⁵¹; razón por la cual estas disposiciones no suelen vulnerar en sí mismas la Constitución⁵².

32. En tal virtud, definiciones contenidas en los artículos 1º y 29 del Acuerdo bajo estudio, como “Autoridades aeronáuticas”, “Servicio aéreo”, “Parte”, “Cargos a los usuarios”, “títulos”, entre otras, no riñen con la Constitución, pues buscan dar claridad, facilitar la labor interpretativa y otorgar seguridad jurídica, sin que en el caso concreto, desconozcan principios y derechos constitucionales.

Derechos y deberes derivados del Acuerdo⁵³

33. El artículo 2º del Acuerdo contiene los derechos recíprocos que las partes se otorgan y que versan sobre la operación de servicios aéreos internacionales, conforme a las rutas establecidas en el anexo 1 del instrumento, esto es, desde: i) puntos en Colombia a Ankara, Estambul e Izmir; y ii) Puntos en Turquía a Bogotá y dos puntos más, que serán especificados posteriormente por los Estados contratantes.

a. Conforme a esa norma, los derechos de las aerolíneas designadas son:

b. Sobrevolar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte contratante;

c. Realizar escalas en el territorio de la otra parte contratante con fines no comerciales; Hacer escalas en el territorio en los puntos especificados en la ruta del anexo 1 del Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico aéreo internacional.

d. Otros derechos especificados en el Acuerdo, como los establecidos en el artículo 10º, relacionado con los servicios de escala permitidos, los que se les autorizará realizar a las aerolíneas designadas, de acuerdo con las leyes y regulaciones nacionales de ambas partes contratantes.

Dispone además el artículo 2º, que las aerolíneas de cualquier parte contratante, que no tengan la calidad de designadas, tendrán los derechos especificados en los numerales a. y b. mencionados anteriormente. Sin embargo, no tendrán el derecho de embarcar, en el

⁴⁸ Sentencia C-576 de 2006 M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

⁴⁹ Sentencias C-546 de 1993 M.P. Carlos Gaviria Díaz, C-102 de 1994 M.P. Carlos Gaviria Díaz, C-039 de 1995 M.P. José Gregorio Hernández, C-105 de 1997 M.P. Fabio Morón Díaz, C-391 de 2000 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz, C-1161 de 2000 M.P. Alejandro Martínez Caballero, C-1252 de 2001 M.P. Clara Inés Vargas, C-551 de 2003 M.P. Eduardo Montealegre Lynnet, entre otras.

⁵⁰ Artículo 1 y 29 del Acuerdo.

⁵¹ Sentencia C-294 de 2002 M.P. Jaime Araujo Rentería

⁵² Sentencia C-132 de 2014 M.P. Mauricio González Cuervo.

⁵³ Artículos 2, 5, 9 (parcial), 10, 11, 12 y 16 del Acuerdo

territorio del otro Estado, pasajeros, equipaje, carga o correo transportado por remuneración y con destino a otro punto del territorio no autorizado en las rutas del anexo 1.

El artículo 5° del Acuerdo hace referencia a la capacidad, entendida así: i) en relación con la aerolínea, la carga útil de la aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta; y ii) en relación con un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en tal servicio multiplicada por la frecuencia operada con tal aeronave sobre un periodo dado en una ruta o sección de una ruta⁵⁴. En ese sentido, dispone que las aerolíneas designadas de cada parte, gozarán de oportunidades justas y equitativas para la operación de los servicios aéreos entre los territorios de los dos Estados contratantes.

Además, en la operación realizada por cualquier aerolínea designada, deberán ser tenidos en cuenta sus intereses, con la finalidad de no afectar los servicios que se suministren en todo o parte de la ruta asignada. De la misma manera, los servicios acordados que deberán suministrarse por las aerolíneas designadas, deberán guardar relación con las necesidades del público para el transporte en las rutas especificadas, basadas en coeficientes de carga razonables, capacidad suficiente para satisfacer la demanda de transporte de pasajeros y carga (que incluye correo) entre los territorios de las partes contratantes.

De igual manera, en el numeral 1° del artículo 9° del Acuerdo se estableció que los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados, que se presten en el territorio de una Parte contratante, podrán ser usados por las aerolíneas de la otra parte contratante, en términos no menos favorables que los dispuestos para cualquier aerolínea involucrada en servicios aéreos internacionales similares.

Las aerolíneas designadas, conforme al artículo 11 del instrumento, también tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte contratante su propio personal administrativo, comercial, de ventas, operacional, técnico, de acuerdo a las leyes y regulaciones de la otra parte contratante relacionada con la entrada, residencia y empleo. En ese mismo orden, el artículo 12 del Acuerdo, permite a las aerolíneas el derecho de: i) vender y emitir sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra parte contratante, a través de sus oficinas de ventas; ii) convertir y remitir a su país, a la tasa de cambio oficial, el excedente de los ingresos sobre los gastos logrados provenientes de la venta de servicios de transporte aéreos. En todo caso la conversión y transferencias será permitida sin restricción y a la tasa de cambio aplicable a las transacciones corrientes; iii) pagar por los gastos locales, lo que incluye la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante, bien en moneda local o en monedas libremente convertibles.

Según lo establecido en el artículo 16 del Acuerdo, las aerolíneas designadas tendrán flexibilidad operacional que se traduce en: i) utilizar sus propias aeronaves o aquellas que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas, siempre que ese contrato se presente a las autoridades de ambas partes; ii) utilizar aeronaves arrendadas de otras empresas, siempre que aquellas no ejerzan derechos de tráfico; iii) cambiar de aeronave en el territorio de la otra parte o en cualquier punto de las rutas especificadas; y iv) utilizar números de vuelo diferentes o idénticos, para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

El artículo 23 del Acuerdo dispone el deber de las aerolíneas designadas de presentar sus horarios de vuelo, para que sean aprobados por las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante. Para la operación de servicios fuera del horario de vuelo aprobado, la aerolínea deberá solicitar permiso previo de autoridades aeronáuticas del otro Estado, de acuerdo a sus leyes y regulaciones.

El deber recíproco de las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes de suministrar estadísticas periódicas u otra información a las autoridades, que pudieran requerir, para revisar la capacidad ofrecida en los servicios acordados por las aerolíneas designadas, está contenido en el artículo 25 del Acuerdo.

34. Salta a la vista que, por regla general, los deberes impuestos y los derechos incorporados por el Acuerdo son razonables y propios de las relaciones comerciales de esta índole y se imponen con criterios de reciprocidad, equidad y conveniencia nacional (art. 226 Superior).

De igual forma, los derechos establecidos en el literal a. y b. artículo 2 del Acuerdo, relacionados con los sobrevuelos sobre el territorio de cualquiera de las partes contratantes y la posibilidad de hacer escalas sin fines comerciales, derechos que no solamente tendrían las “aerolíneas designadas”, sino que se extienden a aquellas que no tienen dicha calidad. En ese mismo orden, el literal c del mencionado artículo 2° del Acuerdo, le otorga a las “aerolíneas designadas”, la posibilidad de hacer escalas en las rutas establecidas en el anexo 1, con el propósito de embarcar o desembarcar tráfico internacional aéreo.

35. El artículo 2° del Acuerdo objeto de revisión establece los derechos que se otorgan recíprocamente las partes para la “...operación de los servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el anexo 1...”, es decir, aquellos servicios aéreos internacionales sujetos a un itinerario fijo y que tienen mayor trascendencia por los intereses comerciales y económicos que representan⁵⁵.

Entre los derechos o libertades otorgadas por el Acuerdo a las aerolíneas de los Estados contratantes, se encuentran la posibilidad de: i) sobrevolar sin aterrizar en el territorio de la otra parte contratante; y ii) realizar escalas en el territorio mencionado con fines no comerciales.

Las concesiones que contempla el Acuerdo, deben analizarse conforme al artículo 5 del Convenio de Chicago y las denominadas “libertades del aire”⁵⁶, surgidas a partir de la reglamentación de los servicios aéreos regulares, en el marco de la Conferencia de Chicago

⁵⁴ Artículo 1 del Acuerdo

⁵⁵ Diez de Velasco, M. Instituciones de derecho internacional público. Decimoséptima edición. Editorial Tecnos. España, 2009. Pág. 458.

⁵⁶ Al respecto ver Diez de Velasco, Manuel. Ob. Cit. Pág. 458; Monroy Cabra, M G. Derecho internacional público, Tercera Edición, Editorial Temis, 1993. Pág. 292; Sequera Duarte, Álvaro. Derecho aeronáutico, Librería Ediciones del Profesional Ltda. Bogotá, 2004, Pág. 129; Márquez Aponte, Plinio Enrique. Manual de derecho aeronáutico, Librería ediciones del profesional LTDA, Bogotá, 2003, Pág. 20. Entre otros.

del año 1944, en la que el establecimiento de las cinco⁵⁷ “libertades del aire”, suscitó gran polémica debido a los intereses económicos tan importantes que genera la aviación comercial internacional, razón por la cual no fueron incluidas en la Convención de Chicago y se encuentran consignadas en el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional y el Acuerdo sobre el tránsito de servicios aéreos internacionales, recogidos en el Acta Final de la Conferencia de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional⁵⁸.

El artículo 5 de la Convención de Chicago de 1944, establece, en sentido amplio, el derecho de vuelo sobre el territorio de los Estados contratantes, en los siguientes términos:

“... todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, (...) a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje, sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas u obtengan permisos especiales para tales vuelos”

De otra parte, libertades del aire se agrupan en dos grupos, como pasa a explicarse a continuación:

a. Libertades de tránsito o técnicas: Son aquellas que permiten a las aeronaves de un determinado Estado:

i) Sobrevolar el territorio de un Estado sin aterrizar⁵⁹: consiste en el privilegio que se confiere a las aeronaves de un Estado, de sobrevolar sin aterrizar, el territorio del Estado que ha conferido el permiso de vuelo. En gracia de ejemplo, si una aeronave que pertenece al Estado “A” debe aterrizar en el Estado “C”, esta libertad le permite sobrevolar el territorio del Estado “B”⁶⁰.

ii) Aterrizar sin fines comerciales⁶¹: esta libertad permite aterrizar y salir de los aeropuertos de cualquier Estado concesionario, con fines no comerciales sino técnicos⁶², es decir, se trata de escalas técnicas para abastecimiento de combustible, reparaciones, entre otras⁶³. Este derecho no podrá exigirse respecto de los aeropuertos que se utilicen con fines militares y de los cuales se excluya todo servicio aéreo internacional regular.

b. Libertades de tráfico o comerciales: estas libertades otorgan beneficios con una dimensión auténticamente comercial⁶⁴ y permiten:

iii) Desembarcar en territorio del Estado conferente pasajeros, correo y carga tomadas en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave⁶⁵. Este privilegio es conocido también como la “libertad de desembarque”⁶⁶ y consiste en que una aeronave matriculada en el Estado “A” y que ha embarcado en ese territorio, puede llegar al Estado “B” para desembarcar pasajeros, correo y carga.

iv) Embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave⁶⁷, es decir, una aeronave matriculada en un Estado “A” solamente podría embarcar pasajeros correo y carga en un Estado “B” con destino al Estado “A”⁶⁸ que es donde se encuentra matriculada.

v) Embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquiera otro Estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedente de cualquiera de dichos territorios⁶⁹, este privilegio le permite a una aeronave matriculada en el Estado “A” embarcar tráfico comercial en un Estado “B” con destino a un Estado “C”⁷⁰.

36. Tampoco puede perderse de vista, que los sobrevuelos sobre el territorio, pueden tener origen en situaciones de emergencia aérea que constituyan caso fortuito o fuerza mayor. Ante estos eventos, existen protocolos de seguridad internacionales que rigen la actuación del Estado colombiano en esas eventualidades y que se encuentran contenidas en el Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC número 5 reglamento del aire.

37. El alcance de estos derechos de sobrevuelo, debe armonizarse con las restricciones establecidas en la misma Convención de Chicago. En efecto, el artículo 9° de la Convención de Chicago de 1944 que establece que “Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio...”. En el País, estas

⁵⁷ Aunque la doctrina ha identificado hasta nueve libertades, para efectos prácticos la Corte analizará sólo las cinco libertades del aire contenidas en el Acta final de la Conferencia de Chicago de 1944.

⁵⁸ Diez de Velasco, M. Ob. Cit. Págs. 458 – 459,

⁵⁹ Numeral 1°, Sección 1ª, artículo 1 del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, publicado mediante orden de 26 de febrero de 1947 sobre acta final y Convenios firmados en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago (gaceta de 14 de marzo de 1947)

⁶⁰ Márquez Aponte, P E. Ob. Cit. Pág. 20

⁶¹ Numeral 2, Sección 1ª, artículo 1 del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, publicado mediante orden de 26 de febrero de 1947 sobre acta final y Convenios firmados en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago (gaceta de 14 de marzo de 1947)

⁶² Márquez Aponte, P E. Ob. Cit. Pág. 20

⁶³ Diez de Velasco, M. Ob. Cit. Pág. 459.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Numeral 3, sección 1, artículo 1, Convenio sobre transporte aéreo internacional, aprobado el 7 de diciembre de 1944 publicado en la Gaceta No. 103 del 17 de mayo de 1946.

⁶⁶ Márquez Aponte, P E. Ob. Cit. Pág. 21.

⁶⁷ Numeral 4, sección 1, artículo 1, Convenio sobre transporte aéreo internacional, aprobado el 7 de diciembre de 1944 publicado en la Gaceta No. 103 del 17 de mayo de 1946.

⁶⁸ Márquez Aponte, P E. Ob. Cit. Pág. 21

⁶⁹ Numeral 5, sección 1, artículo 1, Convenio sobre transporte aéreo internacional, aprobado el 7 de diciembre de 1944 publicado en la Gaceta No. 103 del 17 de mayo de 1946.

⁷⁰ Márquez Aponte, P E. Ob. Cit. Pág. 22

zonas están determinadas en el Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC número 5, reglamento del aire⁷¹.

De otra parte, las aerolíneas que participen en operaciones aéreas comerciales e internacionales, deberán entrar y salir del país por los aeródromos internacionales⁷². La Convención de Chicago al respecto estableció:

*“Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera.”*⁷³

38. En conclusión, la Sala no encuentra reproches de inconstitucionalidad en las disposiciones del Acuerdo analizadas, puesto que, el alcance de los derechos de sobrevuelo otorgados recíprocamente por las partes en el Acuerdo bajo estudio, interpretados a la luz del derecho y la práctica internacionales, no desconocen principios constitucionales, sino que, por el contrario, desarrolla postulados como la internacionalización económica y social, sobre bases de equidad e igualdad.

39. En los demás aspectos relacionados con este eje temático, la Corte no encuentra reparos constitucionales, pues desarrolla principios de la Carta como la soberanía nacional, la autodeterminación de las autoridades nacionales, la libre competencia, bajo criterios de reciprocidad y conveniencia nacional.

Designación, autorización, revocación o suspensión de aerolíneas por las partes contratantes⁷⁴

40. El concepto de “aerolíneas designadas” contenido en el artículo 3° del Acuerdo, hace referencia a que, cada parte contratante podrá elegir y/o designar una o más aerolíneas para que operen los servicios aéreos acordados, con base en las regulaciones nacionales de cada Estado. Una vez realizada la designación, las autoridades aeronáuticas de la otra parte, otorgarán la autorización de operación a la aerolínea.

Sin embargo, las partes se reservan el derecho de rehusarse a otorgar las autorizaciones de operación a la aerolínea designada, o de imponer condiciones a la misma para el ejercicio de los derechos contenidos en el artículo 2° del Acuerdo, cuando el Estado que ha hecho tal designación, no ha cumplido a satisfacción con los estándares de seguridad aérea (artículo 18) y seguridad de la aviación (artículo 19) del Acuerdo.

Las aerolíneas designadas y autorizadas podrán iniciar operaciones en cualquier momento, siempre que los acuerdos de las autoridades aeronáuticas nacionales en materia de capacidad⁷⁵ y tarifas⁷⁶ se encuentren vigentes.

Las partes contratantes podrán revocar la autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2° del Acuerdo, de una aerolínea designada por la otra parte cuando: i) exista incumplimiento de la aerolínea de las leyes o regulaciones del Estado que otorgó los derechos; o ii) exista incumplimiento en la forma de operar conforme a las condiciones previstas en el Acuerdo.

En ese orden de ideas, el proceso de designación, autorización, suspensión o revocación de operación de aerolíneas de cada parte, se realizará de acuerdo con las leyes y regulaciones internas de cada Estado contratante. Actuación que armoniza con la obligación contenida en el artículo 15 del Acuerdo, relacionada con el deber de las partes de informarse mutuamente de leyes, políticas y prácticas internas sobre competencia.

41. La relevancia constitucional de esta disposición radica en la necesaria observancia de las reglas de libre competencia, no solo en la operación de los servicios aéreos que realicen las aerolíneas designadas entre los territorios de las dos partes contratantes, sino además como lo advirtió el Ministerio Público, tal principio debe ser garantizado en el proceso de selección interna de aerolíneas realizado por el Estado Colombiano.

En efecto, para la Vista Fiscal, el acceso de las aerolíneas a los procesos de selección interna por parte del Estado, debe realizarse en condiciones de igualdad, respeto por la libertad de la iniciativa privada y la libre competencia. Aunque debe advertirse, que no obstante esta observación del Procurador General de la Nación, su solicitud de constitucionalidad no quedó sujeta a condición alguna sobre este aspecto.

42. Para la Sala, las disposiciones del Acuerdo que regulan este eje temático se ajustan a la Constitución Política, por las siguientes razones:

a. Son una expresión del artículo 226 de la Carta Política. De la exposición de motivos del proyecto de ley aprobatoria del tratado⁷⁷, se observa que la finalidad del Convenio es el desarrollo del transporte aéreo a partir del establecimiento de nuevas relaciones comerciales con países emergentes de Europa, que generen expansión económica y social para el país, sobre bases de equidad, reciprocidad, y cooperación internacional, razón por la cual persiguen un fin constitucional legítimo.

b. Los mecanismos de designación, autorización, revocación y suspensión, se realizarán con plena observancia de las normas internas de las partes contratantes, lo que garantiza el

respeto por la legislación nacional y la libre determinación de las autoridades colombianas con plena observancia de la soberanía nacional, conforme lo establecen los artículos 2°, 4° y 9° de la Constitución.

c. En materia de libre competencia, esta Corporación ha establecido en la sentencia C-624 de 1998, que la misma: *“...supone la ausencia de obstáculos entre una pluralidad de empresarios en el ejercicio de una actividad económica lícita”*⁷⁸.

En ese sentido, la Sentencia C-815 de 2001 afirmó que:

*“La libre competencia se presenta cuando un conjunto de empresarios, en un marco normativo de igualdad de condiciones, ponen sus esfuerzos, factores empresariales y de producción, en la conquista de un mercado determinado, bajo el supuesto de la ausencia de barreras de entrada o de otras prácticas restrictivas que dificulten el ejercicio de una actividad económica lícita”*⁷⁹.

En la Sentencia C-228 de 2010, la Corte manifestó que:

*“...en un marco normativo de igualdad de condiciones, ponen sus esfuerzos, factores empresariales y de producción, en la conquista de un mercado determinado, bajo el supuesto de la ausencia de barreras de entrada o de otras prácticas restrictivas que dificulten el ejercicio de una actividad económica lícita. En ese orden de ideas, el núcleo esencial del derecho a la libre competencia económica consiste en la posibilidad de acceso al mercado por parte de los oferentes sin barreras injustificadas”*⁸⁰.

Del texto del Acuerdo no se observa el establecimiento de barreras injustificadas que limiten la operación de los servicios aéreos de las aerolíneas designadas en el territorio de las partes contratantes. Por el contrario, en desarrollo del principio de reciprocidad y de cooperación, los Estados obligados por el instrumento internacional, tienen el deber de informarse mutuamente sobre las leyes, políticas y prácticas internas en materia de competencia.

Ahora bien, en relación con la observación sobre el proceso de selección interno de aerolíneas realizada por la Vista Fiscal, se tiene que ese aspecto supera el juicio de constitucionalidad, en tanto que el Acuerdo no estableció barreras injustificadas para el acceso en condiciones de igualdad a los procesos internos de selección por parte de las aerolíneas nacionales que libremente quieran concurrir, sino que se limitó a autorizar a los Estados, la selección de las aerolíneas que se beneficiarán con el Acuerdo. Razón por la cual esta Sala no encuentra reproche constitucional alguno en relación con este tema específico.

Aplicación de leyes y regulaciones nacionales

43. Conforme al artículo 8° del Acuerdo, a las aeronaves de las aerolíneas designadas, se les aplicarán las leyes y regulaciones del Estado parte, en el que se realicen operaciones de entrada, permanencia o salida desde su territorio. También se aplicarán las leyes y regulaciones del territorio de la parte, en la que se realicen operaciones aéreas de entrada, permanencia o salida, así como en las siguientes materias: despachos de aduana, emigración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, moneda, correos, salud y cuarentena, pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo transportado, mientras permanezcan en el mencionado territorio.

En cumplimiento del principio de reciprocidad, cada parte contratante por requerimiento de la otra, suministrará copias de las leyes relevantes, regulaciones y procedimientos referidos en el Acuerdo.

No encuentra la Corte confrontación de estas disposiciones con el texto Constitucional, ya que se sustentan sobre principios como la soberanía nacional, libre determinación de las autoridades colombianas, fundadas en la equidad, reciprocidad y conveniencia nacional.

Tarifas, impuestos y exenciones tributarias⁸¹

44. El régimen de tarifas aplicadas a las aerolíneas designadas, reguladas en el artículo 6° del Acuerdo, para el acceso a los servicios establecidos en el instrumento bajo estudio, se fijará de acuerdo con factores relevantes como: los intereses de los usuarios, costos de explotación, características del servicio, un beneficio razonable, tarifas de otras aerolíneas y en general atendiendo las leyes del mercado.

Según el mencionado artículo, la aeronave de las aerolíneas designadas de cualquier parte contratante, su equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, provisiones a bordo, estarán exentas de derechos aduaneros, tasas de inspección, y otros impuestos, siempre que permanezcan a bordo de la aeronave. Al igual, quedarán exentas, las provisiones a bordo tomadas en el territorio de cualquiera de las partes contratantes, los repuestos y equipo regular usado para el mantenimiento de aeronaves de aerolíneas designadas de la otra parte, ingresados al territorio de cualquiera de las partes contratantes.

De la misma manera se prevé una exención, sobre bases de reciprocidad, de impuestos sobre valor agregado o impuestos indirectos similares, a los productos y servicios proporcionados a la línea aérea designada por la otra parte y empleados para la explotación de servicios aéreos internacionales.

45. El numeral 4° del artículo 8° del Acuerdo, establece que estarán exentos de aduanas, tasas y cargos: el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una parte contratante.

46. El numeral 2° del artículo 9° del tratado bilateral, establece que en materia de fijación, 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, se harán bajo condiciones justas y equitativas. Además de lo anterior, la fijación de las tasas y cargos serán tasados en términos no menos favorables disponibles para cualquier aerolínea, involucrada en servicios aéreos internacionales similares.

⁷⁸ M.P. Alejandro Martínez Caballero

⁷⁹ M.P. Rodrigo Escobar Gil

⁸⁰ M.P. Luis Ernesto Vargas. Reiterado en sentencia C-537 de 2010 M.P. Juan Carlos Henao Pérez

⁸¹ Artículo 6, 7, 8 (parcial), 9 (parcial) y 13 del Acuerdo.

⁷¹ Documento electrónico disponible en <http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Biblioteca%20Indice%20General/RAC%20%205%20-%20Reglamento%20del%20Aire.pdf>

⁷² Artículo 1788 Código de Comercio.

⁷³ Artículo 10 Convención de Chicago de 1944.

⁷⁴ Artículos 3, 4, 15 del Acuerdo

⁷⁵ Artículo 5 del Acuerdo. Conforme al artículo 1 del Acuerdo, la capacidad hace referencia: i) en relación con la aerolínea, “la carga útil de la aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta; y ii) en relación con un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en tal servicio multiplicada por la frecuencia operada con tal aeronave sobre un periodo dado en una ruta o sección de una ruta.

⁷⁶ Artículo 6 del Acuerdo.

⁷⁷ Folios 17 – 22 cuaderno principal.

47. La fijación de tarifas, tasas, cargos, impuestos y exenciones, atiende a consideraciones de la libre competencia, que en todo caso, contará con la intervención del Estado colombiano (que en cualquier momento puede improbarlas), siempre bajo criterios de reciprocidad, conforme a los artículos 333 y 334 de la Constitución.

En efecto, la intervención del representante judicial de la DIAN, fue enfática en manifestar que, estas medidas de carácter aduanero y tributario, van a hacer ejecutadas bajo el control y vigilancia de las autoridades de cada una de las partes contratantes, con estrictos criterios de reciprocidad, por lo que no se configura vicio material de constitucionalidad.

48. La Corte Constitucional, en sentencia C-132 de 2014⁸², revisó la constitucionalidad del “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América” suscrito en Bogotá D.C, el 10 de mayo de 2011 y de su ley aprobatoria. Al analizar el tema de exenciones tributarias, consideró que no tenía objeción de constitucionalidad en relación con las normas sobre gravámenes y derechos aduaneros a cargo de las aerolíneas, los cargos a los usuarios por parte de las autoridades y organismos fiscales de cada parte, así como los impuestos por las líneas aéreas “... en la medida que son coherentes con los postulados constitucionales...” al establecerse bajo criterios de reciprocidad.

49. Así las cosas, en este caso concreto, la Sala tampoco encuentra reproche constitucional alguno, por cuanto, conforme al precedente jurisprudencial mencionado anteriormente, las exenciones tributarias contenidas en el Acuerdo se hacen bajo concesiones recíprocas, lo que armoniza con el artículo 226 de la Constitución Política

Seguridad aérea⁸³

50. El numeral 4º del artículo 8º del Acuerdo, establece medidas de seguridad para el control de la violencia, piratería aérea, contrabando de narcóticos y sustancias psicotrópicas, que serán aplicadas a los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo, conforme a las leyes y regulaciones de la parte contratante mientras permanezcan en el área del aeropuerto reservada para tal fin.

51. En materia de seguridad, las partes contratantes establecieron en los artículos 18 a 22 del Acuerdo las siguientes disposiciones: i) seguridad operacional; ii) seguridad de los documentos de viaje; iii) prohibición de fumar; iv) la necesidad de proteger el ambiente; y v) seguridad de la aviación, de la que deriva la obligación de las partes de proteger la seguridad de la aviación civil, con observancia de lo dispuesto en el Convenio sobre las infracciones y 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, el 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 y 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 firmado por las partes contratantes.

Además, las partes deberán actuar de acuerdo con las disposiciones sobre seguridad de la aviación y prácticas recomendadas, por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.

52. Estas disposiciones no solo no desconocen los principios y valores constitucionales, sino que desarrollan la obligación del Estado Social de Derecho (art. 1º C.P) de proteger a los habitantes del territorio en su vida, honra, bienes y demás derechos y libertades (art. 2º C.P). De igual manera, se garantiza la protección del ambiente conforme a los artículos 79 y siguientes de la Constitución Política.

Solución de controversias

53. El artículo 26 del Instrumento objeto de revisión, contiene un acuerdo de solución alternativa de controversias, integrado por distintas etapas y cuyo objeto es la composición de las controversias relativas a la interpretación o aplicación del instrumento. En ese orden de ideas, de surgir el conflicto entre las partes contratantes, los Estados deberán agotar las siguientes etapas: i) negociaciones entre las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes. Ante el fracaso de estos acercamientos, harán uso de los canales diplomáticos para alcanzar una solución pacífica de los desacuerdos; y ii) en caso de persistir la controversia, cualquiera de las partes contratantes puede, de acuerdo con sus leyes y regulaciones relevantes, someter la controversia a un tribunal de arbitramento compuesto por tres (3) árbitros, dos de ellos nombrados por cada parte y un tercer árbitro en calidad de dirimente, elegido por acuerdo entre estos dos (2) árbitros, quien no podrá ser nacional de alguno de los Estados contratantes. En caso de no lograrse un acuerdo, cada parte contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI su designación.

El Acuerdo contempla también que el tribunal de arbitramento determinará su procedimiento y su sede, con sujeción a las disposiciones acordadas al respecto entre las partes contratantes. En relación con sus costos, cada parte cubrirá los gastos de su propio árbitro y los del árbitro dirimente serán asumidos en partes iguales por los Estados contratantes.

Las decisiones de este tribunal serán definitivas y vinculantes para las partes contratantes en conflicto. De igual manera, el Acuerdo continuará en su ejecución por los Estados durante el juicio arbitral, salvo se trate de terminación.

Para el análisis de este aspecto, la Corte considera necesario hacer una breve exposición previa que contemple los conceptos generales del arbitraje, su naturaleza jurídica, sus características, la doctrina jurisprudencial al respecto y la práctica nacional e internacional en materia de arbitraje. Finalizado este análisis, la Sala fijará las reglas jurisprudenciales con la que se hacen efectivas las garantías mínimas procesales de las partes contratantes y finalizará con el estudio de constitucionalidad en concreto.

Conceptos generales sobre el arbitraje.

54. El arbitraje hace parte de los métodos heterocompositivos y alternativos de solución de conflictos, en ese sentido, se trata de una “... institución por medio de la cual un tercero soluciona un diferendo que opone a dos o más partes, en virtud del ejercicio de una misión jurisdiccional que le ha sido confiada por éstas”⁸⁴.

El profesor Hernando Morales Molina distinguía el *compromiso* como aquel contrato por el que dos o más personas someten la decisión de una cuestión jurídica a particulares llamados árbitros. A su vez, el *arbitraje* se refiere a la jurisdicción que, con el compromiso, es conferida a los árbitros y por último *juicio arbitral* como el procedimiento que se sigue ante los árbitros a fin de llegar a la decisión de la controversia, a través del laudo arbitral⁸⁵.

Por su parte, el artículo 1º de la Ley 1563 de 2012 define el arbitraje como “... un mecanismo alternativo de solución de conflictos mediante el cual las partes defieren a árbitros la solución de una controversia relativa a asuntos de libre disposición o aquellos que la ley autorice.”.

Para la Corte Constitucional el arbitraje

“... consiste en un mecanismo jurídico en virtud del cual las partes en conflicto deciden someter sus diferencias a la decisión de un tercero, aceptando anticipadamente sujetarse a lo que allí se adopte. Adicionalmente, la doctrina constitucional lo ha definido: como aquel por medio del cual una persona o varias a nombre del estado, en ejercicio de una competencia atribuida por éste y consultando solo el interés superior del orden jurídico y la justicia, definen el derecho aplicable a un evento concreto, luego de haber comprobado los hechos y de inferir una consecuencia jurídica, cuyo rasgo esencial es el efecto del tránsito a cosa juzgada.”⁸⁶⁻⁸⁷

Según lo expuesto, la solución del conflicto la realiza un tercero “... que lo resuelve por su voluntad y conforme a un procedimiento predeterminado. Puede suponer un órgano público o privado, nacional o internacional.”⁸⁸.

El tercero encargado de dirimir el conflicto es un particular que participa en la administración de justicia⁸⁹ puesto que “... los ciudadanos son investidos de la función de impartir justicia de manera ocasional en calidad de (...) árbitros.”⁹⁰

55. Sobre la naturaleza jurídica de la institución del arbitraje pueden distinguirse dos (2) posturas extremas y una ecléctica. La primera extrema denominada *voluntarista – contractualista*: lo define como un instrumento a través del cual se resuelve una controversia, en la que tienen intereses dos o más personas y la someten al conocimiento de árbitros, que encuentran el origen de su potestad en un acuerdo privado y no en las autoridades del Estado⁹¹. Para Jaime Guasp, no se puede confundir los conceptos de proceso y procedimiento, si bien el arbitraje se trata de un contrato de tracto procedimental, no por ello debe limitarse su ejecución al mundo del proceso⁹².

Para Montoya Alberti⁹³ la naturaleza privada del arbitraje se debe: a. que proviene de un acuerdo de voluntades privado; b. el vínculo entre las partes y los árbitros es privado y contractual; c. el árbitro no tiene poder de coacción; d. la obligatoriedad del laudo es la misma que la de los contratos; y e. la aprobación posterior del laudo, en aquellos Estados en los que se encuentra prevista, es un acto administrativo.

La segunda postura extrema es la que le otorga al arbitraje *naturaleza de proceso*, debido a que no tiene su origen en la relación o contrato existente entre las partes y el árbitro, su análisis parte de la función que estos últimos desarrollan. La forma en que los árbitros resuelven la controversia reviste las características de la función desarrollada por un juez, su decisión hace tránsito a cosa juzgada y tiene efectos de ejecutoriedad⁹⁴.

A su turno, la teoría mixta se sitúa en el intermedio de los voluntaristas y los procesalistas, pues se fundamenta en el reconocimiento de que la ley es la que le otorga valor de ejecutividad al laudo arbitral y determina el procedimiento que debe utilizarse en juicio. De otro lado, es el acuerdo de voluntades privado de las partes en conflicto la que habilita la solución arbitral⁹⁵. Con cita de Silva Melero, el profesor Hernando Morales Molina identificó tres (3) momentos del arbitraje que describen la teoría ecléctica o mixta: i) aquel en que las partes perfeccionan el contrato privado de compromiso; ii) la generación del vínculo entre litigantes y el árbitro que se asemeja al contrato de mandato; y iii) el ejercicio por parte de los árbitros de la actividad pública de juzgar⁹⁶.

⁸⁴ Oppetit, Bruno. Teoría del Arbitraje, Bogotá, Legis Editoriales S.A., Páginas 30 – 31, citado por Benetti Salgar Julio. El arbitraje en el derecho colombiano. Cámara de Comercio de Bogotá. Editorial Kimpres Ltda. 2009 pág. 46.

⁸⁵ Morales Molina, Hernando. Curso de derecho procesal civil. Parte general. 4ª edición. Lerner. 1960. Pág. 51.

⁸⁶ Sentencia C-431/95, M.P. Dr. Hernando Herrera Vergara.

⁸⁷ Sentencia C-242 de 1997 M.P. Hernando Herrera Vergara.

⁸⁸ Vescovi. Enrique. Teoría general del proceso. Temis. 1984, Bogotá. Pág. 7.

⁸⁹ Cfr. Artículo 116 de la Constitución Política.

⁹⁰ Las características propias del arbitramento y el lugar que éste procedimiento ocupa dentro del sistema de administración de justicia consagrado por el constituyente del 91, son detalladamente expuestos en la Sentencia C-226 de 1993 (M.P. Alejandro Caballero Martínez), que constituye un claro punto de partida jurisprudencial a la hora de precisar la intervención de los particulares como agentes -y no meros sujetos- del proceso judicial.

⁹¹ Emmanuel Gaillard & Jhon Savage, Eds., Eds. Fouchard, Gaillard, Goldman on international commercial arbitration. Kluwer Law International. 1999, citado en Rey Vallejo, Pablo, El arbitraje y los ordenamientos jurídicos en Latinoamérica: un estudio sobre formalización y judicialización, 126 Vniversitas, 2013, pág. 205.

⁹² Guasp, Jaime. El arbitraje en el derecho español: su nueva regulación conforme a la ley de 22 de diciembre de 1953, Bosch, Barcelona, 1956, citado en Rey Vallejo, Pablo ob. Cit. Pág. 205.

⁹³ Montoya Alberti, Ulises. El arbitraje comercial, Lima, Cultural Cuzco S.A., 1998, Pág. 34.

⁹⁴ Rey Vallejo. Ob cit. Pág. 204.

⁹⁵ Benetti Salgar Ob. Cit. Pág. 58.

⁹⁶ Morales H. Ob. Cit. Pág. 51-52.

⁸² M.P. Mauricio González Cuervo.

⁸³ Artículos 8 (parcial), 18 - 22 del Acuerdo.

56. La Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 26 de mayo de 1969⁹⁷, consideró el arbitraje como un proceso, puesto que se trata de “... un medio de acción que tiene por objeto la efectividad de los derechos sustanciales, dentro de un orden preestablecido que permite a los árbitros el cumplimiento del encargo conferido a ellos por la partes y que facilita también a estas últimas una amplia discusión de sus derechos.”

57. Con la expedición de la Constitución de 1991, se estableció en su artículo 116, la posibilidad de investir a los particulares de función jurisdiccional en calidad de árbitros, por lo que la doctrina constitucional nacional se inclina hacia la posición mixta o ecléctica debido al:

“... origen contractual y voluntario del arbitraje, a la prohibición del arbitraje forzoso u obligatorio de carácter legal y a la posibilidad que tienen las partes de escoger con plena libertad el procedimiento para el trámite del proceso arbitral, naturalmente partiendo de la base de que la institución conserva rasgos fundamentales de la teoría procesalista...”⁹⁸

58. En efecto, para la Corte:

“El artículo 116 de la Constitución Política, señala (...) que los particulares pueden ser investidos transitoriamente de la función de administrar justicia en la función de conciliadores o de árbitros, luego no desvirtúa el principio de la separación de poderes (art. 113 de la C.N.), ni la autonomía de la Rama Judicial del poder público (art. 228 de la C.N.), ni el debido proceso por falta de juez competente, el traslado a tribunales de arbitramento en los que los particulares desarrollan la función arbitral de tipo jurisdiccional (...)”⁹⁹.

En ese orden de ideas, es claro que en el arbitraje debe respetarse el derecho al debido proceso, puesto que para este Tribunal, las partes al atribuir la solución de un conflicto al arbitraje deben actuar “... dentro de los presupuestos y pautas del debido proceso con unos límites en el tiempo, fijados -según lo dicho- por las propias partes y por la ley a falta de que éstas dispongan.”¹⁰⁰

Bajo esta misma línea, estableció la Corte que a la ley le corresponde determinar: i) los asuntos y la forma en que los particulares pueden administrar justicia en la condición de árbitros; ii) los límites y términos en que los árbitros están habilitados para administrar justicia, y iii) sus funciones y facultades, que son las mismas que tienen los jueces¹⁰¹. En ese sentido:

“Los árbitros, al igual que las restantes autoridades judiciales, deben, garantizar la efectividad de los derechos y deberes consagrados en la Constitución (C.P., art. 2) y administrar pronta y cumplida justicia con el objeto de asegurar la tutela judicial de quienes la reclaman (C.P. art. 229). El deber de efectividad no es incompatible con las instituciones y mecanismos procesales que dispone la ley para asegurar la capacidad de acierto de la justicia y a través de los cuales se articula el debido proceso.”¹⁰²

El arbitraje no solamente guarda relación con el debido proceso, sino que además en su establecimiento debe garantizarse el acceso a la administración de justicia, razón por la cual, están proscritos constitucionalmente acuerdos privados que prohíban de manera absoluta acudir a la justicia ordinaria o impongan sanciones, cargas desproporcionadas o irrealizables¹⁰³ que constituye una barrera para su acceso. Bajo esa línea jurisprudencial:

“... el acuerdo de voluntades del que surge la jurisdicción arbitral, tiene límites bien definidos, puesto que tras la apariencia de un consenso libremente adoptado, no puede entorpecer el acceso a la justicia, el desconocimiento de derechos irrenunciables de alguna de las partes, o la violación de principios esenciales del orden social como la seguridad jurídica o la igualdad de oportunidades.”¹⁰⁴

59. i Las características del arbitraje han sido identificadas por la Corte de la siguiente manera¹⁰⁵:

voluntariedad: porque existe un acuerdo previo libre y voluntario de las partes en conflicto de someter sus disputas a un tribunal de arbitramento. En ese sentido, al ser un instrumento jurídico que desplaza a la jurisdicción ordinaria en el conocimiento de ciertos asuntos, “... tiene que partir de la base de que es la voluntad de las partes en conflicto, potencial o actual, la que habilita a los árbitros para actuar”¹⁰⁶. En ese orden de ideas, “... es deber de las partes, con el propósito de dotar de eficacia a sus determinaciones, establecer con precisión los efectos que se siguen de acudir a la justicia arbitral y conocer las consecuencias jurídicas y económicas subsiguientes a su decisión; sólo así se puede hablar de un verdadero acuerdo.”¹⁰⁷,

ii) **temporalidad:** el ejercicio de la función judicial atribuida a los particulares en calidad de árbitros es transitoria y se limita a la cuestión propuesta por las partes en conflicto. Para este Tribunal “... no es concebible que el ejercicio de la jurisdicción, como función estatal, se desplace de manera permanente y general a los árbitros y conciliadores (C.P. art 113)”¹⁰⁸;

iii) **excepcionalidad:** el ejercicio de jurisdicción por los particulares tiene límites materiales, como quiera que no todo asunto puede ser resuelto en un laudo arbitral, pues existen bienes jurídicos cuya disposición no está sujeta a una resolución arbitral particular, así se haya estipulado voluntariamente por las partes en conflicto. En ese orden, con fundamento en el principio de la seguridad jurídica, ciertas materias, como aquellas relacionadas con la garantía de los derechos fundamentales, no podrán ser objeto de arbitraje, toda vez que están reservadas a los jueces¹⁰⁹; y

iv) es una figura de naturaleza **procesal:** la solución de las controversias jurídicas sometidas a los particulares investidos de jurisdicción debe realizarse en concordancia con la Constitución y la ley. En ese sentido, el arbitraje tiene la naturaleza de un proceso, en el que se respeten las garantías fundamentales de defensa y contradicción de las partes enfrentadas, a través de etapas y oportunidades para el debate argumental, la valoración de las pruebas aportadas y la revisión de los pronunciamientos hechos por las partes.

Para la Corte:

“Se trata de un mecanismo en el que han de aplicarse con rigor las garantías del debido proceso aplicables a toda actuación judicial, pues de nada sirve la inclusión de mecanismos de solución de litigios, adicionales y alternativos al sistema ordinario contemplado en la legislación, si su aplicación se traduce en el desconocimiento de derechos constitucionales fundamentales.”¹¹⁰.

Así las cosas, esta Corporación ha establecido que sin importar la forma del procedimiento al que acuden las partes como expresión del principio de efectividad, la justicia que se imparta debe ser compatible “... con las instituciones y mecanismos procesales que dispone la ley para asegurar la capacidad de acierto de la justicia y a través de los cuales se articula el debido proceso.”¹¹¹

60. Ahora bien, el arbitraje puede ser **nacional, doméstico o local**, cuando los conflictos entre las partes que están sujetas a una ley nacional o respecto de bienes o intereses radicados en el país de que se trate, el cual se lleva a cabo en dicho lugar y con sujeción a su propia legislación. El arbitraje es **internacional** si las personas o bienes involucrados son de diferentes países o sujetos a legislaciones de varios Estados, el proceso se adelanta en cualquier lugar, generalmente distinto al de las partes en conflicto y regulado por el derecho internacional. Por último el arbitraje **extranjero o foráneo**, es aquel que se realiza en un país distinto al propio y al mismo tiempo se considera como nacional de ese país, porque involucra a personas e intereses sujetos a la ley del país extranjero¹¹².

61. En conclusión, el arbitraje es un mecanismo heterocompositivo y alternativo para componer conflictos. Existen varias teorías que buscan explicar la naturaleza jurídica de esta institución, entre las que se encuentran, la voluntarista, que considera que el arbitraje es una institución de derecho privado, que se fundamenta en el acuerdo de voluntades de las partes en conflicto. De otra parte, se encuentra la teoría procesalista, que le otorga al arbitraje una naturaleza de proceso, regido por normas de orden público contenidas en la ley. También se encuentra la teoría mixta o ecléctica, que se encuentra en el intermedio de ambas y reconoce su origen a partir del acuerdo privado de voluntades y considera como pública, la función ejercida por los árbitros. Esta última postura ha sido adoptada por la jurisprudencia constitucional nacional.

Ese instrumento de solución alternativa de conflictos, guarda una íntima relación con el derecho de acceso a la administración de justicia, el debido proceso, la igualdad de oportunidades para las partes y la seguridad jurídica, entre otros, razón por la cual esta proscrito constitucionalmente, cualquier acuerdo privado que menoscabe estos intereses superiores.

Las características de este instrumento son la voluntariedad, excepcionalidad, temporalidad y su naturaleza procesal. Dentro de las clases de arbitraje se encuentra el nacional, el internacional y el foráneo o extranjero, cuya diferencia radica en las partes, objeto, intereses y normas aplicables para solucionar la controversia.

Marco normativo del arbitraje internacional en Colombia

62. El arbitraje internacional tiene su fundamento constitucional en el artículo 116 de la Carta Política y en las normas que buscan la internacionalización de las relaciones económicas¹¹³ del Estado colombiano. De esta suerte, debe reconocerse la vigencia de principios de derecho internacional privado que regulan la actividad comercial, entre los que se encuentra la aceptación del arbitraje internacional para la solución pacífica de las controversias. Es inevitable que en desarrollo de relaciones económicas de carácter comercial e internacional, se vinculen dos o más ordenamientos jurídicos, razón por la cual, deben establecerse mecanismos de solución de controversias confiables, eficaces y flexibles, que sean de fácil adaptación al tráfico internacional. Estas soluciones no tienen por qué afectar la soberanía de los Estados, por el contrario efectivizan la seguridad jurídica y fomentan la internacionalización de las relaciones comerciales¹¹⁴.

63. En el ámbito legal nacional, la Ley 1562 de 2012¹¹⁵ consagró de manera clara, amplia y expresa como principios del arbitraje la imparcialidad, idoneidad, celeridad, igualdad, oralidad, publicidad y contradicción¹¹⁶. En materia de procedimiento estableció que en los arbitrajes pueden acordarse reglas de procedimiento a seguir, directamente o por referencia

⁹⁷ Gaceta Judicial, t. CXXXVII, pág. 58, M.P. Luis Sarmiento Buitrago

⁹⁸ Benetti Salgar. Ob. Cit. Pág. 59.

⁹⁹ Sentencia C – 592 de 1992. M.P. Fabio Morón Díaz. Ver también sentencia c – 226 de 1993 M.P. Alejandro Martínez Caballero en la que afirmó: “El arbitramento, por su parte, es una de las instituciones más sólidamente establecidas en el derecho, no sólo porque siempre se le ha considerado como una forma eficaz de dirimir conflictos, sino porque tiene evidentes ventajas prácticas para quienes lo utilizan y para el orden social mismo, en cuyo mantenimiento o restablecimiento colaboran de una manera oportuna y objetiva.”

¹⁰⁰ Sentencia C–426 de 1994 M.P. José Gregorio Hernández Galindo.

¹⁰¹ Sentencia C–431 de 1995 M.P. Hernando Herrera Vergara.

¹⁰² Sentencia C–451 de 1995 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

¹⁰³ Sentencia C–163 de 1999. M.P. Alejandro Martínez Caballero.

¹⁰⁴ Sentencia C–060 de 2001 M.P. Carlos Gaviria Díaz.

¹⁰⁵ Sentencia C–330 de 2000 M.P. Carlos Gaviria Díaz.

¹⁰⁶ Corte Constitucional Sentencia C-294 de 1995 M.P. Jorge Arango Mejía

¹⁰⁷ Sentencia C–330 de 2000 M.P. Carlos Gaviria Díaz.

¹⁰⁸ Corte Constitucional Sentencia T-057 de 1995. M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

¹⁰⁹ Ibídem.

¹¹⁰ Sentencia C–330 de 2000 M.P. Carlos Gaviria Díaz.

¹¹¹ Corte Constitucional Sentencia C–451 de 1995. M.P. Carlos Gaviria Díaz.

¹¹² Benetti Salgar. Ob. Cit. Pág. 63.

¹¹³ Preámbulo, artículos 9, 226 y 227 de la Constitución Política de 1991.

¹¹⁴ Salvamento de voto del Magistrado Eduardo Cifuentes Muñoz a la Sentencia C–347 de 1997 M.P. Jorge Arango Mejía.

¹¹⁵ Por medio de la cual se expide el estatuto de arbitraje nacional e internacional y se dictan otras disposiciones.

¹¹⁶ Artículo 1 Ley 1562 de 2012.

a las de un centro de arbitraje y en todo caso se deberán respetar los principios constitucionales que integran el debido proceso, el derecho de defensa y la igualdad de las partes¹¹⁷.

64. Por su parte, la sección tercera de la Ley 1562 de 2012, regula específicamente el arbitraje internacional. En efecto, se está en presencia del mismo cuando: i) las partes en un acuerdo de arbitraje tengan, al momento de la celebración de ese acuerdo, sus domicilios en Estados diferentes; o ii) el lugar del cumplimiento de una parte sustancial de las obligaciones o el lugar con el cual el objeto del litigio tenga una relación más estrecha, está situado fuera del Estado en el cual las partes tienen sus domicilios; o iii) la controversia sometida a decisión arbitral afecte los intereses del comercio internacional¹¹⁸.

Por disposición de la mencionada ley, en la interpretación del arbitraje internacional, se deberá tener en cuenta su especial carácter, la necesidad de promover la uniformidad de su aplicación y la observancia de la buena fe, además cuando las cuestiones reguladas en materia de arbitraje internacional que no estén expresamente resueltas en ella se resolverán de conformidad con los principios generales de derecho internacional¹¹⁹. Esta norma regula además aspectos relacionados con el acuerdo de arbitraje¹²⁰, composición del tribunal arbitral¹²¹, competencia del tribunal arbitral¹²², medidas cautelares¹²³, pronunciamiento, impugnación y reconocimiento y ejecución del laudo¹²⁴.

El arbitraje en la práctica del Estado colombiano

65. El Estado colombiano de tiempo atrás y hasta la fecha, ha suscrito una serie de tratados bilaterales y multilaterales, cuya finalidad es la resolución pacífica de las controversias. A continuación, la Sala presentará los rasgos más importantes en materia de arbitraje¹²⁵:

a. Convención de 1907 para la resolución pacífica de controversias internacionales, firmada en la Haya el 18 de octubre de 1907. Entró en vigencia en el país con la Ley 251 de 1995 y su estudio de constitucionalidad está contenido en la sentencia C-281 de 1996. En este tratado se estableció la Corte Permanente de Arbitraje¹²⁶, el procedimiento que debe seguirse en el juicio arbitral¹²⁷, que en todo caso deberá atender a los principios de derecho internacional¹²⁸, el respeto a la ley y la obligación de someterse al laudo de buena fe¹²⁹.

Para la Corte:

*“La solución de los litigios de orden internacional por medio del arbitraje ha sido objetivo constante de Colombia y resulta claro que el procedimiento arbitral dentro de la categoría de los medios pacíficos de solución de controversias, tiene frente a los otros medios (los buenos oficios, la mediación, la investigación y la conciliación internacional), la diferencia de que se trata de un procedimiento que una vez aceptado y acordado reviste el carácter de obligatorio, contemplando el correspondiente procedimiento contencioso que culmina con el respectivo fallo definitivo que hace tránsito a cosa juzgada. Las reglas que en la Convención integran el llamado proceso arbitral, son prácticamente las mismas que se han consagrado en otros instrumentos internacionales de los cuales Colombia es Parte, como el Tratado General de Arbitraje Interamericano de 1929 o el Tratado Americano de Soluciones Pacíficas o “Pacto de Bogotá” de 1948, que da preferencia para todo tipo de controversias a la Corte Internacional de Justicia y en forma subsidiaria admite la aplicabilidad del procedimiento arbitral que puede culminar en la aplicación del régimen arbitral establecido en la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya regulado por la Convención que se estudia.”*¹³⁰

b. Tratado de Derecho Internacional Privado entre las repúblicas de Colombia y Ecuador de 1903. Este tratado entró en vigor con la Ley 13 de 1905 y estableció en su artículo 47, que el laudo arbitral se reconocerá siempre que *“... aunque sean expedidos a favor de otras personas, se acredita que en el Estado donde se verificó el juicio o el arbitraje se observa la reciprocidad.”*

c. Convención de Arbitraje en el asunto del ferrocarril de Antioquia entre Colombia y Gran Bretaña de 1896. Este Tratado entró en vigencia por disposición de la Ley 13 de 1896 y su finalidad era la de solucionar las controversias surgidas a raíz de la construcción de un ferrocarril que comunicara la ciudad de Medellín con el río Magdalena. Entre los rasgos más importantes está el procedimiento que debe seguir el juicio arbitral¹³¹, la garantía de imparcialidad de los árbitros¹³² y de los derechos de defensa y contradicción de las partes¹³³.

d. Convenio sobre Arbitraje suscrito entre Colombia y Gran Bretaña de 1908, entró en vigor con la Ley 2 de 1909. Tenía como objetivo concluir acuerdos sobre arbitraje en los casos en que se acuda a esta figura. Se estableció que no podrán someterse a arbitraje aquellos asuntos que comprometan intereses vitales, independencia o el honor de los Estados contratantes y que afecten los intereses de terceras potencias¹³⁴. Del mismo modo

estableció la obligación de suscribir un compromiso especial en el que deberán: i) fijar claramente el objeto del litigio; ii) la extensión de los poderes de los árbitros; y iii) la forma de constitución del Tribunal arbitral y su procedimiento¹³⁵.

e. Tratado de Arbitraje General celebrado entre la República Argentina y la República de Colombia de 1912. Entró en vigor con la Ley 64 de 1912, en este tratado se fijaron las pautas para el desarrollo de la figura del arbitraje entre los dos países en el siguiente sentido: i) No podrán someterse a arbitraje preceptos de la Constitución de uno u otro país contratante¹³⁶; y ii) las partes deberán firmar un compromiso especial que determine el objeto del litigio, el asiento del tribunal, el monto de la suma que cada una de las partes debe depositar anticipadamente, la forma que debe dársele al tribunal, los plazos para su constitución, el canje de alegatos y los documentos que las partes pretendan hacer valer¹³⁷.

En caso de no existir compromiso, en dicho tratado se acordó que las partes en su momento se obligaron a seguir las reglas establecidas en la Convención para el arreglo pacífico de las cuestiones internacionales, firmada en la Haya el 29 de julio de 1899¹³⁸. Además de lo anterior, las partes también fijaron la forma en que debe pronunciarse el laudo¹³⁹ y la revisión del mismo¹⁴⁰, entre otras.

f. Convención de Arbitraje suscrita entre la República de Colombia y la República de Chile de 1914. Esta convención entró en vigencia por Ley 14 de 1913 y tenía como finalidad solucionar amistosamente las dificultades que pudieran surgir entre las dos naciones. De esa suerte, no podían someterse a esta figura aquellas cuestiones que afectaran la soberanía, el honor, la seguridad nacional, las disposiciones constitucionales de uno u otro Estado, o los intereses de otra potencia¹⁴¹.

También estableció la obligación de suscribir un compromiso especial en el que se determine: i) el objeto del litigio; ii) la extensión de las facultades del árbitro o del tribunal; iii) el modo de constitución; iv) su asiento; v) el idioma que haya de usarse; vi) la cantidad de dinero que deben depositar las partes; y vii) formalidades y plazos del procedimiento¹⁴².

g. Convención de Arbitraje sobre Límites celebrado entre Colombia y los Estados Unidos de Venezuela de 1916. Esta Convención entró en vigencia con Ley 64 de 1916 y tenía como objetivo resolver cualquier diferencia en relación con la demarcación de la frontera común de las dos naciones, fijada por el Laudo de la Corona de España el 16 de marzo de 1891. En este tratado, se fijó el objeto del litigio¹⁴³; los poderes de los árbitros¹⁴⁴ y el plazo para fallar¹⁴⁵, entre otros aspectos.

h. Tratado de Arbitraje entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Colombia de 1928. El tratado entró en vigor con la Ley 27 de 1930, su finalidad era someter a arbitramento todas las diferencias que puedan suscitarse entre las partes y que no pudieran ser resueltas por vía diplomática. En este Acuerdo internacional se estableció entre otras cosas que: i) no podrán ser objeto de arbitraje aquellas cuestiones que comprometan la independencia o la soberanía de ambas naciones, o el ejercicio de ellas en asuntos internos; ii) hechos y actos autorizados por la Constitución de cada Estado; y iii) cuestiones que puedan comprometer a un tercer Estado¹⁴⁶.

Al igual que en otras oportunidades, los Estados se comprometieron a firmar un compromiso en el que determinaría: i) el objeto del litigio; ii) la sede del tribunal; y iii) reglas y procedimientos para el funcionamiento del mismo¹⁴⁷. El artículo 5 del Tratado establece la colaboración que deben prestarse los Estados en materia de práctica de pruebas como son citación de testigos, peritos, inspecciones oculares entre otras. Además, la forma en que debe proferirse el laudo y la revisión del mismo¹⁴⁸.

Las mismas fórmulas de compromisos especiales y aquellas relacionadas con el procedimiento del juicio y el reconocimiento de laudos proferidos en el exterior, se han utilizado en otros instrumentos internacionales suscritos por Colombia como son: i) el Tratado de Arbitraje entre la República de Colombia y el Reino de España de 1929¹⁴⁹; Tratado de no agresión, conciliación, arbitraje y arreglo judicial entre Colombia y Venezuela de 1939¹⁵⁰; Tratado Americano de Soluciones Pacíficas (Pacto de Bogotá)¹⁵¹; Convención sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras de 1958¹⁵²; Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados que constituyó el Centro Internacional para el arreglo de diferencias relativas a inversiones (CIADI) de 1965¹⁵³; Convención Interamericana sobre arbitraje comercial internacional de 1975¹⁵⁴; Convención Interamericana sobre eficacia Extraterritorial de las sentencias y

¹¹⁷ Artículo 58 de la Ley 1562 de 2012.

¹¹⁸ Artículo 62 de la Ley 1562 de 2012.

¹¹⁹ Artículo 64 Ley 1562 de 2012.

¹²⁰ Artículos 69 a 71.

¹²¹ Artículo 72 a 78.

¹²² Artículo 79.

¹²³ Artículo 80 al 90.

¹²⁴ Artículo 101 a 116.

¹²⁵ La información es tomada de la página oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores disponible en: <http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/SitePages/BuscadorTratados.aspx?TemaId=34&Tipo=M>

¹²⁶ Artículo 41.

¹²⁷ Artículo 51 al 90

¹²⁸ Artículo 73.

¹²⁹ Artículo 37.

¹³⁰ Sentencia C-381 de 1996 M.P. Hernando Herrera Vergara.

¹³¹ Artículo 1 al 8

¹³² Artículo 1.

¹³³ Artículo 5 al 8.

¹³⁴ Artículo 1.

¹³⁵ Artículo 2.

¹³⁶ Artículo 1.

¹³⁷ Artículo 2.

¹³⁸ Ibidem.

¹³⁹ Artículo 5

¹⁴⁰ artículo 6.

¹⁴¹ Artículo 1.

¹⁴² Artículo 2.

¹⁴³ Artículo 1

¹⁴⁴ artículo 3.

¹⁴⁵ Artículo 5.

¹⁴⁶ Artículo 1.

¹⁴⁷ Artículo 4.

¹⁴⁸ Artículo 7.

¹⁴⁹ En vigencia por Ley 26 de 1929.

¹⁵⁰ Aprobado por Ley 14 de 1941

¹⁵¹ Aprobado por Ley 37 de 1961. El procedimiento se encuentra establecido en los artículos 39 al 49.

¹⁵² Aprobada por Ley 39 de 1990.

¹⁵³ Aprobado por Ley 267 de 1996 cuya constitucionalidad fue revisada en Sentencia C – 442 de 1996 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

¹⁵⁴ Aprobada por Ley 44 de 1986.

laudos arbitrales extranjeros de 1979¹⁵⁵; Convenio constitutivo del organismo multilateral de garantía de inversiones de 1986¹⁵⁶; y el Convenio Constitutivo del fondo multilateral de Inversiones de 1992¹⁵⁷, entre otros.

i. Más recientemente en el Acuerdo de promoción y protección de inversiones con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de 2009, se estableció una cláusula de arbitraje en el artículo 10 que contenía: i) notificación previa de someter la disputa al arbitraje con una antelación no menor a 6 meses; ii) acuerdo especial sobre qué clase de tribunal y procedimiento se aplicaría al juicio arbitral y sus límites y facultades; iii) imposibilidad de celebrar acuerdos especiales que impidan la conciliación, la mediación o el arreglo de la controversia por mutuo acuerdo; iv) forma de proferir el laudo y ejecución del mismo; y v) garantías del debido proceso, defensa y contradicción en el juicio arbitral.

Este instrumento fue sometido a control de constitucionalidad de este Tribunal, oportunidad en la que se reiteró lo afirmado en la sentencia C-309 de 2007, al estudiar una cláusula de arbitraje similar¹⁵⁸. Allí concluyó que era exequible bajo las siguientes consideraciones:

“... (i) crea los mecanismos procesales necesarios para la solución de controversias relativas a la ejecución del convenio; (ii) preserva la soberanía estatal en tanto contempla la necesidad de agotar inicialmente la vía gubernativa; (iii) dada la naturaleza de las diferencias que pueden suscitarse con ocasión del tipo de inversiones objeto de esta clase de convenios, puede llegar a ser mucho más conveniente y pacífico que sea un organismo internacional especializado a un tribunal de arbitraje quien las solucione; (iv) la promoción de la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas prevista en el artículo 226 constitucional, no sería posible sin el recurso de acudir a los tribunales internacionales.”¹⁵⁹

j. El artículo 14 del Acuerdo de Transporte Aéreo entre Colombia y Estados Unidos de América del 2011, contiene una cláusula de arbitraje con mínimos estándares en materia de debido proceso, defensa y contradicción, al establecer: i) plazos para presentar la demanda, contestación de la misma y expedición del laudo; ii) mecanismos de revisión del laudo; y iii) ejecución del laudo arbitral. La constitucionalidad de este acuerdo fue revisada por la Corte en sentencia C-132 de 2014, en la que se refirió a que:

“... la utilización del arbitraje como mecanismo de solución de controversias en tratados comerciales, armoniza con la Carta Política, por cuanto son coincidentes con la obligación estatal de promover la internacionalización de las relaciones económicas, políticas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, asegurando el fortalecimiento de una verdadera integración y fortaleciendo la pacífica solución de los conflictos en las relaciones internacionales.”¹⁶⁰

k. En el “Acuerdo de promoción comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América”, sus cartas adjuntas y sus entendimientos” de 22 de noviembre de 2006” se estableció una cláusula de arbitraje que contenía

“i) consultas y negociación, ii) sometimiento de una reclamación a arbitraje, iii) consentimiento de cada una de las partes al arbitraje, iv) condiciones y limitaciones al consentimiento de las Partes, v) selección de los árbitros, vi) realización del arbitraje, vii) transparencia de las actuaciones arbitrales, viii) derecho aplicable, ix) interpretación de los anexos, x) informes de expertos, xi) acumulación de procedimientos, xii) laudos, y xiii) entrega de documentos.”¹⁶¹

l. Esta Corporación al analizar el “Acuerdo para la promoción y protección de inversiones entre la República de Colombia y la República Popular China” y su Ley aprobatoria 1462 de 2011, indicó que pactar cláusulas de arbitraje en instrumentos internacionales, para la solución de las controversias que puedan surgir del mismo, son mecanismos civilizados para resolver de manera pacífica y pronta los conflictos que se presentan entre las partes contratantes y un inversionista o viceversa¹⁶².

El arbitraje en la práctica internacional.

66. Existen instrumentos internacionales sobre la materia, que no rigen para Colombia¹⁶³, pero que permiten ofrecer una visión referente de la forma en que debe surtir el procedimiento arbitral:

i) El Protocolo de Ginebra sobre cláusulas de arbitraje de 1923 y el Convenio de Ginebra relativo a la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras de 1927. Estas han dejado de regir en los países que han adherido a la Convención de Naciones Unidas de 1958;

ii) Convención de Derecho Internacional Privado, conocido como código de Bustamante de 1928;

iii) Tratado de Derecho Procesal Internacional de 1940.

iv) Convenio Europeo sobre Arbitraje Comercial Internacional de 1961;

v) Convención sobre la solución por vía de arbitraje de litigios de derecho civil de 1972;

vi) Convención Interamericana sobre competencia en la esfera internacional para la eficacia extraterritorial de las sentencias extranjeras de 1984;

vii) Ley Modelo de la CNUDMI sobre arbitraje comercial internacional de 1985 (ley modelo UNCITRAL).

viii) Convención Interamericana sobre derecho aplicable a los contratos de 1994.

67. En conclusión, de la práctica nacional e internacional en materia de tratados de arbitraje, se extraen tres (3) temas fundamentales que las partes se han obligado a observar: i) etapa prearbitral, en la que se debe dejar claro el litigio sometido al arbitramento y las materias que están excluidas del mismo; ii) procedimiento del juicio arbitral, que en todo caso debe garantizar el derecho al debido proceso, defensa y contradicción, del que también hacen parte las regulaciones internacionales sobre: el régimen probatorio, los plazos, el idioma, la forma del laudo y su revisión; y iii) el régimen de ejecución de los laudos extranjeros por parte de los Estados contratantes.

Reglas jurisprudenciales sobre garantías procesales mínimas en materia de arbitraje internacional.

68. Del estudio teórico, jurisprudencial, legal y de la práctica nacional e internacional de la institución de arbitraje, se observa que ha sido considerado a partir de la teoría mixta o ecléctica, pues si bien tiene su origen en el acuerdo de voluntades de las partes que suscriben el tratado, se le ha otorgado una naturaleza de proceso, en el que se protegen garantías mínimas procesales de los contratantes en conflicto.

69. En ese orden de ideas, considera la Sala que al momento de suscribir cláusulas de solución de controversias de los instrumentos internacionales que incluyan el arbitraje, las partes contratantes deben salvaguardar los principios de acceso a la administración de justicia, seguridad jurídica, debido proceso y los derechos de defensa y contradicción de los colombianos. Para tales efectos, se tendrán en cuenta las siguientes reglas de garantías mínimas de los colombianos y del Estado mismo, que se acojan a tribunales de arbitramento internacional:

i) *Etapa prearbitral*: en la suscripción de la cláusula deberán respetarse los límites materiales que en ningún momento podrán obstaculizar de manera absoluta el acceso a la administración de justicia y tampoco podrán ser llevados asuntos que no sean transigibles, como son aquellos relacionados con la soberanía interna de los Estados parte, normas constitucionales, seguridad nacional, afectación a terceros países, entre otras.

ii) *Procedimiento del juicio arbitral*: en el establecimiento del procedimiento arbitral deberán garantizarse el derecho fundamental al debido proceso, defensa y contradicción. A tal efecto, las partes contratantes deberán conocer previamente las reglas procesales que serán usadas por el tribunal de arbitramento, no solo en materia de constitución del mismo, poderes y límites de los árbitros, sino también, sobre la publicidad de los actos procesales y oportunidades para presentar alegaciones, el valor de elementos probatorios, los plazos del ejercicio de la función arbitral, idioma de las actuaciones, la forma en que será pronunciado el laudo y la posibilidad de su posterior revisión.

iii) *Ejecutividad del laudo extranjero*: en todo caso y con la finalidad de garantizar el acceso a la administración de justicia y la seguridad jurídica, las partes previamente deben conocer la forma o procedimientos para lograr la ejecución de laudos extranjeros en los Estados que suscribieron el acuerdo internacional.

Estudio de constitucionalidad del artículo 26 del Convenio objeto de revisión

70. Procede la Sala Plena al estudio de la constitucionalidad en concreto del uso del arbitraje pactado en el Acuerdo suscrito entre Colombia y Turquía, como mecanismo alternativo de solución pacífica de controversias.

El uso de un compromiso de forma escalonada en el que las primeras fases son autocompositivas, es decir, las mismas partes buscan la solución del conflicto, bien a través de sus autoridades aeronáuticas, o mediante canales diplomáticos, no tienen reproche constitucional alguno, pues respetan la pretensión de internacionalización de las relaciones comerciales del país y la integración a través de mecanismos pacíficos de solución de conflictos.

71. Ahora bien, en materia de arbitraje, una vez han fracasado los anteriores escenarios, se genera una duda razonable sobre la constitucionalidad de este instrumento, razón por la cual será analizada a la luz de las reglas jurisprudenciales fijadas anteriormente para efectos de garantizar los derechos fundamentales de las personas y del Estado mismo, que se acojan al Acuerdo suscrito, veamos:

72. En la etapa prearbitral, es claro que el objetivo del compromiso es superar las diferencias relativas a la interpretación o aplicación del Acuerdo suscrito entre Colombia y Turquía. Ese instrumento internacional tiene como finalidad: i) facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales en escenarios competitivos y eficientes, que aumente el crecimiento económico, el comercio, el turismo, la inversión, y el bienestar de los consumidores; y ii) fortalecer la seguridad y protección en los servicios aéreos internacionales.

Estas materias no implican afectación de la soberanía interna del país, menoscabo de los derechos fundamentales, seguridad nacional o afectación de intereses de terceros países. Su formulación tampoco implica un obstáculo para el acceso a la administración de justicia, razón por la cual se considera constitucional.

73. En relación con el procedimiento del juicio arbitral, se observa que se estableció la forma de constitución del tribunal de arbitramento, compuesto por tres (3) árbitros, dos (2) de ellos elegidos por cada una de las partes y el tercero por acuerdo de los dos (2) árbitros elegidos por estas. En caso de que las partes no logren un acuerdo, o los árbitros no elijan al dirimente, cada parte podrá solicitar al Presidente del Consejo de OACI, designe el árbitro dirimente o el de la parte que no lo haya elegido. Este procedimiento de constitución del tribunal de arbitraje no encuentra reparo constitucional alguno, pues se da la posibilidad de que las partes nombren sus árbitros y que el tercero dirimente sea elegido por los dos (2) árbitros o por una entidad independiente como lo es la OACI, que también podrá designar el árbitro de la parte, lo que garantiza la independencia y autonomía de los particulares investidos de jurisdicción.

¹⁵⁵ Aprobada por la Ley 16 de 1981.

¹⁵⁶ Aprobado por Ley 149 de 1994 cuya constitucionalidad fue revisada en sentencia C-203 de 1995 M.P. José Gregorio Hernández Galindo. El artículo 4 del anexo II estableció el procedimiento del juicio arbitral.

¹⁵⁷ Aprobado por Ley 111 de 1994, su constitucionalidad fue revisada en sentencia C-390 de 1994. M.P. Fabio Morón Díaz. El anexo A del Convenio de administración establece el procedimiento del juicio de arbitraje de los artículos 1 al 5.

¹⁵⁸ Contendida en el artículo 10 del “Acuerdo entre la República de Colombia y el Reino de España para la promoción y protección recíproca de inversiones, hecho y firmado en Bogotá D.C., el 31 de marzo de 2005.

¹⁵⁹ Sentencia C-169 de 2012 M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

¹⁶⁰ M.P. Mauricio González Cuervo. En esta sentencia se reiteró lo manifestado en sentencia C-864 de 2006 M.P. Rodrigo Escobar Gil;

¹⁶¹ Sentencia C-750 de 2008 M.P. Clara Inés Vargas Hernández.

¹⁶² Sentencia C-199 de 2012 M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

¹⁶³ Benetti Salgar. Ob. Cit. Pág. 98.

74. Los numerales 3° y 5° del Acuerdo establecen que “... cualquiera de las Partes Contratantes pueden de acuerdo con sus leyes y regulaciones relevantes someter la controversia a un tribunal de arbitramento.” y “El tribunal de arbitramento determinará sus procedimientos y el lugar del arbitramento sujeto a las disposiciones acordadas al respecto entre las partes contratantes”, respectivamente.

75. Una lectura integral del Acuerdo permite concluir que las disposiciones relativas a la cláusula de arbitraje es constitucional, en tanto, puede entenderse que: i) las partes, con fundamento en el acuerdo de voluntades, convinieron que fuera el tribunal de arbitramento, quien determinará su propio procedimiento y el lugar del mismo, siempre conforme lo determinen los Estados contratantes; y ii) los Estados contratantes deberán actuar en este procedimiento arbitral, bajo estrictos criterios de reciprocidad, de tal manera que se garantice el derecho al debido proceso de quienes participen de este mecanismo de solución de controversias. Por estas razones, la Corte no encuentra reproche de inconstitucionalidad

Normas instrumentales¹⁶⁴

76. El Acuerdo trae adicionalmente temas relacionados con la forma en que se realizan las consultas, enmiendas, registros, terminación, la forma en que entrará en vigor y finalmente las rutas contenidas en el anexo 1, así como la posibilidad de celebrar acuerdos de cooperación comercial, conforme al anexo 2.

En la exposición de motivos se advirtió que el Acuerdo crea un marco que regula “... las relaciones aerocomerciales entre los dos países 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.”¹⁶⁵

En ese entendido, estas específicas disposiciones regulan aspectos operativos y mecanismos de gobernabilidad del Acuerdo y constituyen normas instrumentales, cuya relevancia constitucional radica en el fin legítimo de desarrollar las relaciones comerciales internacionales con el Gobierno de Turquía, sobre la base de principios como la soberanía nacional, libre determinación de las autoridades colombianas, con generación de escenarios de integración económica, comercial y social, fundadas en la equidad, reciprocidad y conveniencia nacional.

Bajo esa argumentación, la Corte Constitucional no encuentra, que las mencionadas disposiciones vulneren o desconozcan principios constitucionales.

Conclusiones

El examen integral realizado por esta Corporación al “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, y su Ley aprobatoria número 1689 del 17 de diciembre de 2013, permite concluir:

77. La revisión formal de constitucionalidad del instrumento internacional y de su ley aprobatoria, muestra que se cumplieron las reglas y subreglas jurisprudenciales establecidas para las fases: i) previa gubernamental: que acreditó la representación válida del Estado colombiano, por la Ministra de Relaciones Internacionales doctora María Ángela Holguín, en la negociación, celebración y suscripción del instrumento internacional, así como su aprobación y remisión al Congreso de la República por parte del Presidente de la República; ii) legislativa: en la que se verificó el cumplimiento del procedimiento legislativo establecido para las leyes ordinarias y en especial la exigencia del anuncio previo, conforme al artículo 160 de la Constitución; y iii) posterior gubernamental, que consagra el deber del Presidente de la República de sancionar la ley y remitirla a la Corte Constitucional dentro de los 6 días siguientes, en cumplimiento del artículo 241 No. 10 de la Constitución Política.

78. No se configuró un vicio de forma en el trámite legislativo del presente asunto, pues, a pesar de romperse la cadena de anuncios previos en el trámite surtido en la Cámara de Representantes, el proyecto de ley aprobatoria fue anunciado previamente en la sesión inmediatamente anterior a la votación del mismo, situación que representó una irregularidad irrelevante, en consonancia con las reglas y subreglas jurisprudenciales establecidas por esta Corporación y los principios democrático, de publicidad y de instrumentalización de las formas.

79. Al analizar materialmente la Ley aprobatoria 1689 de 2011, este Tribunal considera que es constitucional, pues se constató que el Congreso de la República, respetó la Competencia fijada en el artículo 150 No. 16 y aprobó el Acuerdo internacional sometido a su consideración por parte del Gobierno Nacional, sin introducir modificaciones al texto del Instrumento que es objeto de estudio de constitucionalidad con respeto a las reglas sobre entrada en vigor del instrumento internacional.

80. De la revisión material de constitucionalidad del Acuerdo, la Corte encuentra la constitucionalidad pura y simple de todas las disposiciones del tratado, pues desarrollan principios constitucionales como la internacionalización de las relaciones económicas, sociales y ecológicas, sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional.

DECISIÓN

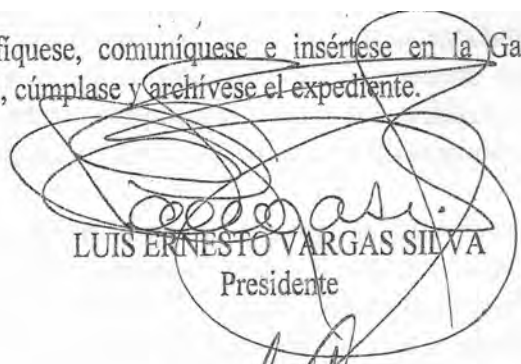
En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional de la República de Colombia, administrando justicia en nombre del pueblo, y por mandato de la Constitución,

RESUELVE:

Primero: Declarar **EXEQUIBLE** la Ley 1689 del 17 de diciembre 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.

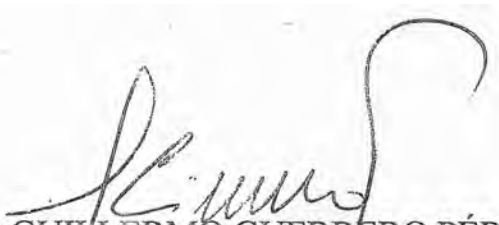
Segundo: Declarar **EXEQUIBLE** el “Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía”, suscrito en Ankara el 18 de noviembre de 2011.

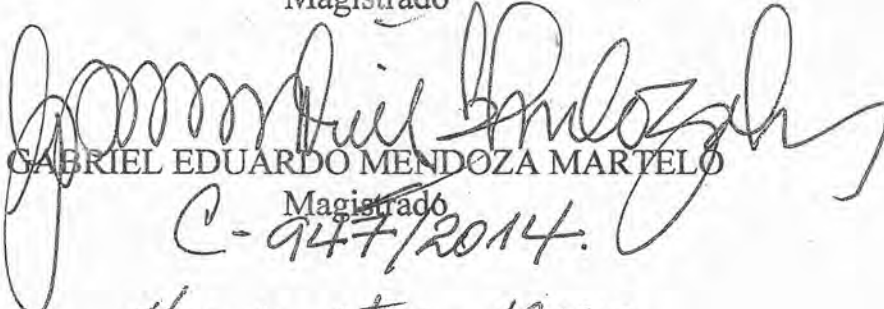
Cópiese, notifíquese, comuníquese e insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional, cúmplase y archívese el expediente.


LUIS ERNESTO VARGAS SILVA
Presidente



MARIA VICTORIA CALLE CORREA
Magistrada


MAURICIO GONZALEZ CUERVO
Magistrado

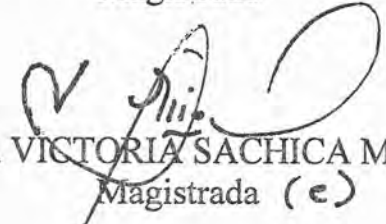

LUIS GUILLERMO GUERRERO PÉREZ
Magistrado

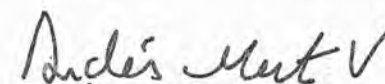

GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO
Magistrado


GLORIA STELLA ORTIZ DELGADO
Magistrada


JORGE IVAN PALACIO PALACIO
Magistrado


JORGE IGNACIO PRETEL T CHALJUB
Magistrado


MARTHA VICTORIA SACHICA MENDEZ
Magistrada (e)


ANDRÉS MUTIS VANEGAS
Secretario General (E)

¹⁶⁴ Artículo 25, 27, 28, 30, 31 del Acuerdo.

¹⁶⁵ Fol. 21 cuaderno principal.

S-GTAJI-15-032681

Bogotá, D.C., 30 de Marzo de 2015

Su Excelencia:

Tengo el honor de dirigirme a Su Excelencia con ocasión de hacer referencia al "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía", suscrito en Ankara, el día 18 de noviembre de 2011.

Sobre el particular, tengo a bien comunicar que la República de Colombia ha cumplido con los procedimientos exigidos por su ordenamiento jurídico interno para la entrada en vigor del precitado Acuerdo, el cual fue aprobado por el Congreso de la República mediante la Ley No. 1689 del 17 de diciembre de 2013 y fue declarado exequible por la Corte Constitucional mediante la sentencia C-947 del 4 de diciembre del 2014.

Al respecto, y de conformidad con lo previsto en el Artículo 31 del referido instrumento, su entrada en vigor se producirá:

"[...]

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. [...]"

Su Excelencia el señor
MEVLÜT ÇAVUŞ OLU
Ministro de Relaciones Exteriores
Ankara, República de Turquía

En consecuencia, tengo a bien comunicar que 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 día 18 de noviembre de 2011, entrará en vigor una vez la República de Turquía notifique a la República de Colombia sobre el cumplimiento de sus formalidades legales.


Hago propicia la oportunidad para reiterar a Su Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración, a la espera del aviso de recibo de la presente Nota.

Firmado Digitalmente por: 20150330



FRANCISCO JAVIER ECHEVERRI LARA
Viceministro de Asuntos Multilaterales
Encargado de las
Funciones del Despacho
de la Ministra de Relaciones Exteriores

Ministerio de Relaciones Exteriores
No: E-CGC-15-064274.2 Folios
Hora: 22-06-2015 10:18:00 AM
: SIN ANEXOS


**EMBAJADA
DE LA
REPÚBLICA DE TURQUÍA**

2015-BOGO- 8007898

La Embajada de Turquía saluda muy atentamente al Honorable Ministerio de Relaciones Exteriores – Dirección de Europa – y tiene el honor de informar la aprobación del Acuerdo Bilateral sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Turquía e el Gobierno de la República de Colombia" por parte del Consejo de Ministros de Turquía (no 2015/7559 y 08.04.2015) y por ende completando el proceso de aprobación de la legislación nacional.

La Embajada agradecería altamente al Honorable Ministerio, tener la gentileza de responder de manera formal indicando la fecha de recibido de ésta nota con el fin de que la Dirección General de Leyes y Acuerdos del Primer Ministerio de Turquía pueda empezar el proceso de preparación de un Decreto de Consejo de Ministros de Turquía para la determinación de la fecha de la entrada en vigor de este acuerdo.

La Embajada de Turquía agradece al Honorable Ministerio de Relaciones Exteriores – Dirección de Europa– la atención que se permitan brindarle

**EMBAJADA
DE LA
REPÚBLICA DE TURQUÍA**

a la presente y se vale de la oportunidad para reiterarles las seguridades de su más alta y distinguida consideración.

Bogotá D.C., 16 de Junio de 2015.



Al Honorable
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Dirección de Europa
Ciudad-

S-GTAJI-15-063242

6

EMBAJADA DE TURQUÍA
Calle 76 No 8-47
Bogotá D.C. - Colombia
06 JUL 2015

El Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Colombia – Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales– saluda muy atentamente a la Embajada de la República de Turquía en Bogotá, con el propósito de hacer referencia al “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.

Teniendo en cuenta que, mediante Nota S-GTAJI-15-032681 del 30 de marzo de 2015, la República de Colombia informó a la República de Turquía la finalización de los procedimientos exigidos para la entrada en vigor del precitado Acuerdo.

Sobre el particular, tengo a bien comunicar que la República de Colombia ha recibido la Nota No. 2015-BOGO-8007898 de fecha 16 de junio de 2015, mediante la cual se informa el cumplimiento de requisitos internos por parte de la República de Turquía para la entrada en vigor del Acuerdo en mención, el día 22 de junio del año en curso. Su entrada en vigor se producirá de conformidad con lo previsto en el artículo 31 del mismo, bajo el siguiente tenor:

**“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.”

A la Honorable
EMBAJADA DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA
Bogotá D. C.

En ese sentido, el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Colombia –Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales– se sirve informar que el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía”, suscrito el 18 de noviembre de 2011, entró en vigor el pasado 22 de junio del presente año, entendida como la fecha en que las Partes se notificaron el cumplimiento de sus requisitos internos.

El Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Colombia – Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales– hace propicia la oportunidad para reiterar a la Honorable Embajada de la República de Turquía, las seguridades de la más alta y distinguida consideración.

Bogotá D. C., 01 de julio de 2015

DECRETO NÚMERO 328 DE 2016

(febrero 24)

por medio del cual se promulga el “Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales”, hecho en Washington, Londres y Moscú el 29 de marzo de 1972.

El Presidente de la República de Colombia, en uso de las facultades que le otorga el artículo 189 numeral 2 de la Constitución Política de Colombia y en cumplimiento de la Ley 7ª de 1944, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley 7ª del 30 de noviembre de 1944, en su artículo 1º dispone que los tratados, convenios, convenciones, acuerdos, arreglos u otros actos internacionales aprobados por el Congreso, no se considerarán vigentes como leyes internas, mientras no hayan sido perfeccionados por el Gobierno en su carácter de tales, mediante el canje de ratificaciones o el depósito de los instrumentos de ratificación, u otra formalidad equivalente.

Que la misma ley en su artículo 2º ordena la promulgación de los tratados y convenios internacionales una vez sea perfeccionado el vínculo internacional que vincule a Colombia.

Que el Congreso de la República, mediante la Ley 1591 del 20 de noviembre de 2012, publicada en el *Diario Oficial* 48.620 del 20 de noviembre de 2012, aprobó el “Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales”, hecho en Washington, Londres y Moscú el 29 de marzo de 1972.

Que la Corte Constitucional, en Sentencia C-829 del 13 de noviembre de 2013, declaró exequible la Ley 1591 del 20 de noviembre de 2012 y el “Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales”, hecho en Washington, Londres y Moscú el 29 de marzo de 1972.

Que el Estado colombiano, mediante Nota Verbal E-172 procedente de la Embajada de Colombia en Londres, depositó el instrumento de ratificación del Convenio el 2 de julio del 2014, ante el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Estado que actúa en calidad de depositario del Convenio.

Que de conformidad con el numeral 4 del artículo 24, el Convenio entrará en vigor en la fecha del depósito de sus instrumentos de ratificación o de adhesión.

Que en consecuencia, el “Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales”, hecho en Washington, Londres y Moscú el 29 de marzo de 1972, entró en vigor para la República de Colombia el 2 de julio de 2014.

DECRETA:

Artículo 1º. Promúlguese el “Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales”, hecho en Washington, Londres y Moscú el 29 de marzo de 1972.

(Para ser transcrito en este lugar, se adjunta fotocopia del texto del “Convenio Sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Espaciales”, hecho en Washington, Londres y Moscú el 29 de marzo de 1972).

Artículo 2º. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 24 de febrero de 2016.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Relaciones Exteriores,

María Ángela Holguín Cuéllar.

**CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL POR
DAÑOS CAUSADOS POR OBJETOS ESPACIALES**

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Reconociendo el interés general de toda la humanidad en promover la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos,

Recordando el Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes,

Tomando en consideración que, a pesar de las medidas de precaución que han de adoptar los Estados y las organizaciones internacionales intergubernamentales que participan en el lanzamiento de objetos espaciales, tales objetos pueden ocasionalmente causar daños,

Reconociendo la necesidad de elaborar normas y procedimientos internacionales eficaces sobre la responsabilidad por daños causados por objetos espaciales y, en particular, de asegurar el pago rápido, con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio, de una indemnización plena y equitativa a las víctimas de tales daños,

Convencidos de que el establecimiento de esas normas y procedimientos contribuirá a reforzar la cooperación internacional en el terreno de la exploración y utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos,

Han convenido en lo siguiente: