

en el Presupuesto Nacional para la vigencia fiscal de 1952 la partida correspondiente para atender al pago del nuevo personal que allí fue creado; así como también las partidas necesarias para el pago de los cargos y auxilio decretados por la presente Ley.

PARAGRAFO. Autorízase al Gobierno Nacional para hacer los traslados correspondientes en el Presupuesto de la próxima vigencia a fin de atender al pago de los cargos creados por la presente Ley y el auxilio en ella contemplado.

ARTICULO 14. Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá a 10 de julio de 1952.

El Presidente del Senado, JORGE E. CAVELIER—El Presidente de la Cámara de Representantes, CLEMENTE SALAZAR MOVILLA—El Secretario del Senado, Alcides Zuluaga Gómez—El Secretario de la Cámara de Representantes, Jesús Gómez Salazar.

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, 18 de julio de 1952.

Publíquese y ejecútese.

ROBERTO URDANETA ARBELAEZ

El Ministro de Justicia, José Gabriel de la Vega—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, Antonio Alvarez Restrepo.

LEY 10 DE 1952

(JULIO 18)

por la cual la Nación se asocia a una efemérides nacional.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

ARTICULO 1º La Nación se asocia al vigésimo aniversario de la reanudación de labores de la Pontificia Universidad Católica Javeriana, de Bogotá, que tanto lustre ha dado a la República.

ARTICULO 2º Auxíliase por una sola vez a la Pontificia Universidad Católica Javeriana, de Bogotá, con la suma de quinientos mil pesos (\$ 500.000.00) moneda legal.

PARAGRAFO. Facúltase al Gobierno Nacional para efectuar los traslados, créditos y demás operaciones presupuestales que sean necesarios para darle inmediato cumplimiento al presente artículo.

ARTICULO 3º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a once de julio de mil novecientos cincuenta y dos.

El Presidente del Senado, EDUARDO LEMAITRE ROMAN—El Presidente de la Cámara de Representantes, CLEMENTE SALAZAR MOVILLA—El Secretario del Senado, Alcides Zuluaga Gómez—El Secretario de la Cámara de Representantes, Jesús Gómez Salazar.

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, 18 de julio de 1952.

Publíquese y ejecútese.

ROBERTO URDANETA ARBELAEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público, Antonio Alvarez Restrepo—El Ministro de Educación Nacional, Lucio Pabón Núñez.

LEY NUMERO 11 DE 1952

(JULIO 22)

por la cual se aprueba el Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre los Gobiernos de Colombia y Portugal.

El Congreso de Colombia,

visto el texto del Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre los Gobiernos de Colombia y Portugal, firmado en Lisboa el 9 de marzo de 1951, y que es del siguiente tenor:

«ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE LOS GOBIERNOS DE COLOMBIA Y PORTUGAL

Los Gobiernos de Colombia y Portugal, deseando estimular el transporte aéreo civil entre sus respectivos territorios y de conformidad con la Resolución aprobada el 7 de diciembre de 1944, en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, en el sentido de que se adopte una fórmula que sirva de norma para los acuerdos que hayan de celebrarse sobre rutas y servicios aéreos provisionales, convinieron entre sí el presente Acuerdo, que regirá los servicios regulares de transporte aéreo entre aquellos territorios, en los siguientes términos:

ARTICULO I

Para la aplicación del presente Acuerdo y de su Anexo, salvo cuando en el texto se disponga de otra manera:

a) La expresión "autoridad aeronáutica" significa:

En lo que respecta a Colombia, la "Dirección General de Aeronáutica Civil" o cualquier otra entidad u organismo autorizado a ejercer las funciones que actualmente son de la competencia de la "Dirección General de Aeronáutica Civil";

En lo que respecta a Portugal, la "Direccao Geral de Aeronáutica Civil" o cualquier otra entidad u organismo autorizado a ejercer las funciones que actualmente son de la competencia de la "Direccao Geral de Aeronáutica Civil".

b) La expresión "empresa designada" significa una empresa que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hayan indicado, por escrito, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante como la empresa que aquella Parte entiende designar, en los términos del artículo 3º del presente Acuerdo, para explotar las rutas mencionadas en la respectiva notificación.

c) La palabra "territorio" corresponde a la definición dada en el artículo 2º de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (7 de diciembre de 1944).

d) Las definiciones de los párrafos a), b) y d) del artículo 96 de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (7 de diciembre de 1944) son aplicables al presente Acuerdo.

ARTICULO II

Las Partes Contratantes se reconocen recíprocamente los derechos especificados en el Anexo adjunto para establecer las rutas y los servicios aéreos civiles internacionales descritos en él, los cuales podrán ser inaugurados inmediatamente o en fecha posterior, según lo prefiera la Parte Contratante a la cual tales derechos le sean reconocidos.

ARTICULO III

a) Cualquiera de los servicios mencionados en el artículo anterior entrará en explotación inmediatamente después que la Parte Contratante que tuviere ese derecho, designe la empresa o empresas de transporte aéreo a las cuales corresponda la explotación de las rutas, y que la otra Parte Contratante dé la necesaria autorización, que no podrá ser rehusada siempre que la empresa o empresas designadas satisfagan las exigencias del presente artículo así como las del artículo VIII.

Antes de la iniciación de la explotación prevista en este Acuerdo, la empresa que haya sido designada por una Parte Contratante podrá ser obligada a probar ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, en los términos de las leyes y reglamentos que normalmente se apliquen, que está en capacidad de realizar aquella explotación. La iniciación de la explotación depende además, en los territorios en los que se desarrollen hostilidades o que se encuentren bajo ocupación militar, y en los que estén afectados por aquéllas o por ésta, de la aprobación de las autoridades militares competentes.

b) Queda entendido que cualquiera de las Partes Contratantes a la cual le sean atribuidos por el presente Acuerdo derechos comerciales los debe ejercer en el más corto plazo posible salvo en el caso de imposibilidad temporal.

ARTICULO IV

Los derechos de explotación aérea, concedidos anteriormente por cualquiera de las Partes Contratantes a un tercer Estado o a una empresa de navegación aérea, continuarán en vigor de acuerdo con los términos según los cuales hayan sido otorgados.

ARTICULO V

Para evitar prácticas discriminatorias y asegurar igualdad de tratamiento:

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan justos y razonables gravámenes por el uso de los aeropuertos y demás facilidades. Cada una de las Partes Contratantes acepta, además, que aquellos gravámenes no sean superiores a los que paguen las propias aeronaves nacionales empleadas en servicios internacionales similares por el uso de esos aeropuertos y demás facilidades.

b) El combustible, aceites lubricantes y repuestos colocados o recibidos a bordo de la aeronave en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante o por sus nacionales, destinados exclusivamente a ser utilizados por la aeronave, gozarán (en lo referente a derechos aduaneros, gastos de inspección y demás derechos o gravámenes) del tratamiento empleado cuando se trata de aeronaves nacionales o de la Nación más favorecida.

e) Las aeronaves empleadas en los servicios previstos por este Acuerdo, las provisiones de combustible, aceites lubricantes y repuestos, así como el equipo regular y otras provisiones de a bordo transportadas por una aeronave civil perteneciente a una empresa de una de las Partes Contratantes autorizada para explotar las rutas y los servicios descritos en el Anexo, estarán exentos, desde la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante, hasta la salida del mismo, de derechos aduaneros, gastos de inspección y otros derechos o gravámenes similares, aunque tales provisiones se usen o se consuman por la aeronave en los vuelos sobre dicho territorio.

d) Las mercaderías exentas según los términos del párrafo anterior solamente pueden ser descargadas con autorización de las respectivas autoridades aduaneras y quedarán bajo vigilancia fiscal hasta que sean reexportadas.

ARTICULO VI

Los certificados de navegabilidad, las cartas o diplomas de idoneidad y las licencias concedidas o revalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidas por la otra en la explotación de las rutas y servicios descritos en el Anexo. Cada una de las Partes Contratantes, se reserva, sin embargo, el derecho de no reconocer, para los efectos del vuelo sobre su propio territorio, los diplomas o cartas de idoneidad y las licencias concedidas a sus nacionales por otro Estado.

ARTICULO VII

a) Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes relativos a la entrada en su territorio o a la salida del mismo, de aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional, o referentes a la explotación o navegación de dichas aeronaves dentro del mismo territorio serán aplicados a las aeronaves de la otra Parte Contratante y se cumplirán a la entrada y a la salida y durante la permanencia en el territorio de aquella Parte Contratante.

b) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada en su territorio o a la salida del mismo, de pasajeros, tripulación y carga, tales como las formalidades relacionadas con la entrada, salida, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, serán cumplidos por los mencionados pasajeros, tripulación y expedidores de carga, o por quien los represente, a la entrada, a la salida y durante la permanencia en el territorio de aquella Parte Contratante.

ARTICULO VIII

Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de rehusar o retirar la autorización dada a cualquiera empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando no estuviere segura de que la mayor parte de la propiedad y el control efectivo de la empresa pertenecen a los respectivos nacionales, o cuando se llegare a comprobar falta de cumplimiento por parte de la empresa aérea designada, de las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo VII, o bien cuando no sean observadas las condiciones con sujeción a las cuales le han sido concedidos los derechos de conformidad con este Acuerdo.

ARTICULO IX

El presente Acuerdo será registrado en la Organización de la Aviación Civil Internacional creada por la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

ARTICULO X

En el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes pretendiera modificar las condiciones establecidas en el Anexo, deberá proponerlo a la otra Parte, y las autoridades aeronáuticas de ambas Partes iniciarán negociaciones dentro de los sesenta días a partir de la fecha de la propuesta. Cuando las referidas autoridades acordaren las nuevas condiciones o cuando modificaren las establecidas en el Anexo, el respectivo acuerdo entrará en vigor después que haya sido confirmado por canje de notas diplomáticas.

ARTICULO XI

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o a la aplicación de este Acuerdo o de su Anexo, deberá ser sometida a la decisión de la Organización de la Aviación Civil Internacional, a no ser que las Partes Contratantes acuerden someter la divergencia a un Tribunal Arbitral nombrado por las dos Partes Contratantes o a cualquiera otra entidad u organismo. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir la decisión que fuere proferida.

ARTICULO XII

Si las dos Partes Contratantes ratificaren una Convención aérea multilateral, o adhirieren a ella, el presente Acuerdo y su Anexo deberán ser alterados de manera que se conformen a las disposiciones de esa Convención, inme-

diatamente que ella entre en vigor para las dos Partes Contratantes.

ARTICULO XIII

Cada una de las Partes Contratantes puede en todo tiempo notificar a la otra su deseo de denunciar este Acuerdo. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de la Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Acuerdo dejará de estar en vigor doce meses después de la fecha de recibo de esa notificación por la otra Parte Contratante, salvo que aquélla fuere retirada por acuerdo antes de expirar el referido plazo. Si no fuere avisado el recibo de la notificación por Parte Contratante a que haya sido dirigida, se dará por recibida catorce días después de haberlo sido por la Organización de la Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XIV

Este Acuerdo entrará en vigor el día de la firma.

Hecho en Lisboa, a nueve de marzo de mil novecientos cincuenta y uno, en duplicado en español y portugués, ambos textos con igual valor.

Por el Gobierno de Colombia,

(Fdo.), Lucio Pabón Núñez—(Fdo.), Mauricio Obregón.

Por el Gobierno de Portugal,

(Fdo.), Paulo Cunha.

ANEXO

AL ACUERDO AEREO ENTRE COLOMBIA Y PORTUGAL

1. La empresa o empresas de transporte para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro I de este Anexo serán designadas por el Gobierno Portugués.

2. La empresa o empresas de transporte para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro II de este Anexo serán designadas por el Gobierno Colombiano.

3. Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro I, las empresas portuguesas designadas según los términos del numeral 1 gozarán en territorio colombiano de los derechos de tránsito y aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional (pasajeros, carga y correo) en las condiciones de este Anexo y, además, del de utilizar, en las referidas rutas, los aeródromos y facilidades complementarias adscritos al tráfico internacional.

4. Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro II, las empresas colombianas designadas según los términos del numeral 2 gozarán en territorio portugués de los derechos de tránsito y de aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional (pasajeros, carga y correo) en las condiciones de este Anexo, y además, del de utilizar en las rutas referidas, los aeródromos y las facilidades complementarias adscritos al tráfico internacional.

5. Las facilidades de transporte aéreo para el servicio del público deberán ser convenientemente adaptadas a las necesidades de éste.

6. Se ofrecerá a las empresas de transporte aéreo de las dos partes contratantes una oportunidad justa e igual de aprovechamiento de tráfico en las rutas entre sus respectivos territorios reguladas por el Acuerdo y por el presente Anexo.

7. En la explotación, por las empresas de transporte aéreo de cualquiera de los dos Gobiernos, de los grandes servicios internacionales (trunk services), descritos en los cuadros I y II de este Anexo, se deberán tomar en consideración los intereses de las empresas del otro Gobierno, de modo que no sean indebidamente afectados los servicios que éstas explotan, ya en el total, ya en una parte de la extensión de las rutas.

8. Queda entendido entre los dos Gobiernos que los servicios explotados por una empresa designada en los términos del Acuerdo y de este Anexo se organizarán teniendo en cuenta que el objetivo principal que aquéllos persiguen es el de ofrecer una capacidad adecuada a la demanda del tráfico entre el país a que pertenece la empresa y el país de destino último de ese tráfico. En estos servicios, el derecho de embarcar o desembarcar, en cualesquiera punto o puntos de las rutas previstas en este Anexo, tráfico internacional (pasajeros, carga y correo) destinado a o proveniente de terceros países se ejercerá de conformidad con los principios generales de desarrollo ordenado del transporte aéreo aceptados por los dos Gobiernos y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe adaptarse:

a) A la demanda de tráfico entre el país de origen y los de destino;

b) A las exigencias de una explotación económica de los servicios de que se trata;

c) A las exigencias del tráfico de la zona que la línea aérea atraviesa, en la medida en que no sean satisfechas por los servicios aéreos locales y regionales.

9. Si una ruta o parte de una ruta de las indicadas en los Cuadros I y II de este Anexo fuere explotada por las empresas de transporte de ambas Partes Contratantes, éstas últimas pueden entablar negociaciones para llegar a una fórmula de cooperación sobre esa ruta o parte de ruta. Si llegaren a un acuerdo, éste será sometido a la aprobación de las respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

10. Para los fines previstos en los dos numerales anteriores, el Gobierno de Colombia reconoce formalmente la naturaleza muy especial de los servicios aéreos entre Portugal y el Brasil, los cuales serán considerados con el mismo carácter de los servicios mencionados en la última categoría de la letra c) del numeral 8. A su vez el Gobierno portugués reconoce igual carácter a los servicios aéreos entre Colombia y el Ecuador.

11. La determinación de las tarifas según los términos del numeral siguiente se hará a niveles razonables, tomando en cuenta todos los factores importantes, tales como costo de explotación, lucro razonable, así como las tarifas establecidas por cualesquiera otras empresas regulares y las características especiales de cada servicio.

12. Las tarifas que se hayan de aplicar en las rutas o en parte de las rutas servidas por empresas de las dos Partes Contratantes serán acordadas en primer lugar entre las empresas y sometidas luego a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes. Al ser fijadas las tarifas, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. A falta de acuerdo entre las empresas, las Partes Contratantes buscarán la manera de llegar a él. Si no lo consiguieren, se procederá según los términos del artículo XI del Acuerdo.

13. Queda entendido que este Acuerdo no impide a ninguna de las Partes Contratantes celebrar acuerdos de división de tráfico con cualquiera de los países cubiertos por las rutas mencionadas en los Cuadros I y II de este Anexo, sin perjuicio del libre ejercicio de los derechos que por el Acuerdo y el presente Anexo se confieren a las empresas de la otra Parte Contratante que exploten servicios en toda o en parte de la extensión de aquellas rutas.

CUADRO I

RUTAS PORTUGUESAS QUE TERMINAN EN TERRITORIO COLOMBIANO O LO ATRAVIESAN

a) Lisboa-Isla de Sal-Cayena-Paramaribo-Georgetown-Puerto España-Caracas-Barranquilla-Puntos más allá fuera de Colombia y viceversa;

b) Lisboa-Santa María (Azores)-Bermudas-Miami-Cuba o Puerto Rico-Barranquilla-Puntos más allá fuera de Colombia, y viceversa;

1. Las rutas arriba mencionadas pueden modificarse por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

2. La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas intermedias, siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas. Sin embargo, la empresa o empresas designadas por el Gobierno Portugués que volaren sobre territorio colombiano deberán aterrizar una vez en cada vuelo de ida y regreso, en el aeropuerto de Barranquilla. El anuncio de la supresión de una o más escalas no impedirá su eventual realización.

3. En la medida en que los servicios locales y regionales, creados ya o que se creen en el futuro, no satisfagan la demanda del tráfico entre los puntos abajo indicados, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Portugal gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en Barranquilla tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de las Islas Bermudas, Puerto España, Cuba o Puerto Rico, y Caracas. Sin embargo, será necesario para el ejercicio de este derecho entre Barranquilla y Cuba o Puerto Rico, y entre Barranquilla y Caracas, el acuerdo previo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Queda entendido que, en las rutas arriba mencionadas, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Portugal no podrán embarcar o desembarcar en ningún punto del territorio colombiano tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de cualquier punto del territorio de los Estados Unidos de América.

CUADRO II

RUTAS COLOMBIANAS QUE TERMINAN EN TERRITORIO PORTUGUES O LO ATRAVIESAN

a) Barranquilla-Caracas-Puerto Rico-Islas Bermudas-Santa María (Azores) Lisboa-Puntos más allá fuera de Portugal;

o: Barranquilla-Caracas-Puerto España-Isla de Sal-Lisboa-Puntos más allá fuera de Portugal.

b) Puntos más allá fuera de Portugal-Lisboa-Santa María (Azores)-Islas Bermudas-Puerto Rico-Caracas-Barranquilla;

o: Puntos más allá fuera de Portugal-Lisboa-Isla de Sal-Puerto España-Caracas-Barranquilla.

1. Las rutas arriba mencionadas pueden modificarse por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

2. La empresa o empresas que exploten estas rutas podrán suprimir una o más escalas intermedias, con excepción de Santa María o de la Isla de Sal, siempre que la supresión sea previamente anunciada en los horarios de dichas empresas. La escala en Lisboa no podrá suprimirse: a) si se volare sobre el territorio continental portugués, y b) cuando se hiciera escala en Santa María en los vuelos con destino a o provenientes de cualquier punto del territorio continental español. El anuncio de la supresión de una o más escalas no impedirá su eventual realización.

3. En la medida en que los servicios locales y regionales, creados ya o que se creen en el futuro, no satisfagan la demanda del tráfico entre los puntos abajo indicados, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Colombia gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en Lisboa y, en Santa María tráfico internacional de pasajeros, carga y correo destinado a o proveniente de, respectivamente, París, Roma y Londres, e Islas Bermudas. Sin embargo, será necesario para el ejercicio de este derecho entre Lisboa y París, y entre Lisboa y Londres, el acuerdo previo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Queda entendido que, en las rutas arriba mencionadas, la empresa o empresas designadas por el Gobierno de Colombia no podrán embarcar o desembarcar en ningún punto del territorio portugués tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, destinado a o proveniente de cualquier punto del territorio español.

Rama Ejecutiva del Poder Público—Bogotá, mayo 4 de 1951.

Apruébase el preinserto "Acuerdo sobre transportes aéreos entre los Gobiernos de Colombia y Portugal", firmado en Lisboa el día nueve de marzo de mil novecientos cincuenta y uno. Apruébase igualmente el Anexo al Acuerdo y las Tablas de Rutas correspondientes al mismo Acuerdo.

Sométase a la consideración del Congreso Nacional para los efectos correspondientes.

(Fdo.), LAUREANO GOMEZ

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.), Gonzalo Restrepo Jaramillo

DECRETA:

ARTICULO UNICO. Apruébase el "Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre los Gobiernos de Colombia y Portugal".

Dada en Bogotá a once de julio de mil novecientos cincuenta y dos.

El Presidente del Senado, JORGE CAVELIER—El Presidente de la Cámara de Representantes, CLEMENTE SALAZAR MOVILLA—El Secretario del Senado, Alcides Zuluaga Gómez—El Secretario de la Cámara de Representantes, Jesús Gómez Salazar.

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, julio 22 de 1952.

Publíquese y ejecútese.

ROBERTO URDANETA ARBELAEZ

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Juan Uribe Holguín

LEY NUMERO 12 DE 1952

(JULIO 22)

por la cual se aprueba el Convenio Aéreo Colombo-Español.

El Congreso de Colombia,

visto el texto del Convenio Aéreo Colombo-Español, firmado en Madrid el día 11 de diciembre de 1951, y que es del siguiente tenor: