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 luégo 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 créen 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 hiciere 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 créen 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 Loandres, 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:

«CONVENIO AEREO COLOMBO-ESPAÑOL

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno español, animados por el deseo de facilitar los transportes aéreos civiles que permitan estrechar mediante una comunicación rápida, los vínculos de amistad y las relaciones fraternas que unen a los pueblos español y colombiano, han resuelto firmar el presente Convenio.

ARTICULO I

Cada una de las Partes Contratantes otorga a la otra Parte los derechos que se especifican en el Anexo A de este Convenio, con el objeto de establecer los servicios aéreos que en dicho Anexo se describen y que en adelante se denominarán en este instrumento "Servicios Acordados".

ARTICULO II

Constituye para ambas Partes Contratantes un derecho fundamental y primordial la explotación del tráfico aéreo entre sus respectivos territorios.

ARTICULO III

Para los fines de este Convenio y de su Anexo, a menos que el texto indique otra cosa:

a) La expresión "Autoridades de Aeronáutica" designará en el caso de la República de Colombia, la Dirección General de Aeronáutica Civil y en el caso de España la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio del Aire, o cualquier otra persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones que ejercen en la actualidad las citadas Direcciones.

b) La expresión "Empresa aérea designada" significará la empresa o empresas de transporte aéreo que las Autoridades de Aeronáutica de cada una de las Partes Contratantes haya designado, previa notificación por escrito a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, de conformidad con el artículo IV del presente Convenio, para la explotación de las rutas especificadas en dicha notificación.

c) El término "territorio" tendrá el significado que se le da en el artículo II de la Convención de Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

d) Tendrán aplicación las definiciones contenidas en los párrafos a), b) y d) del artículo 96 de la citada Convención.

ARTICULO IV

1) Los servicios acordados pueden ser inaugurados inmediatamente o en una fecha ulterior, a opción de la Parte Contratante a la cual se hayan otorgado los derechos, previos los siguientes requisitos:

a) Que la Parte Contratante a la cual se hayan otorgado los derechos, haya designado una empresa aérea para la ruta o rutas especificadas; y

b) Que la Parte Contratante que otorga los derechos haya concedido el correspondiente permiso de explotación a la empresa aérea designada lo que efectuará sin demora, a reserva de lo estipulado en el párrafo 2) de este artículo y en el artículo XI.

2) Puede exigirse a cada empresa aérea que demuestre satisfactoriamente ante las Autoridades de Aeronáutica de la Parte Contratante que concede los derechos, que está capacitada para cumplir los requisitos establecidos por las leyes, reglamentos y demás disposiciones vigentes para la explotación de servicios aéreos comerciales en el país que otorga los derechos.

3) Cada Parte Contratante, previa notificación a la Otra Parte, tendrá el derecho de sustituír por otra la empresa designada para explotar los servicios acordados, así como el de designar empresas aéreas adicionales. La nueva empresa aérea designada tendrá los mismos derechos y obligaciones que las anteriores.

ARTICULO V

1) Las tasas que cada una de las Partes Contratantes establezca o permita que se exijan a la empresa designada por la otra Parte, para la utilización de los aeropuertos y otras instalaciones, no serán más elevadas que aquellas que pagarían por la utilización de dichos aeropuertos e instalaciones sus empresas nacionales o la empresa aérea de la Nación más favorecida, que exploten servicios internacionales.

2) Las aeronaves de la empresa aérea designada por una Parte Contratante y el carburante, lubrificante, repuestos, equipos regulares y pertrechos de las aeronaves que estuvieren a bordo de las mismas a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, y que continúen a bordo a su salida, disfrutarán en dicho territorio de franquicia de derechos de Aduana, tasas de inspección e impuestos y gravámenes similares de carácter nacional o local.

3) El carburante, lubrificante, repuestos, equipos regulares y pertrechos de las aeronaves no comprendidas en el párrafo 2), introducidos en el territorio de una Parte Contratante o cargados dentro del mismo por la empresa aérea designada por la otra Parte o por cuenta de ella y destinados únicamente al uso de las aeronaves de esa empresa, disfrutarán del siguiente trato respecto de derechos de Aduanas y demás gravámenes:

a) En el caso de carburante y lubrificante cargados en las aeronaves en dicho territorio y que se encuentren a bordo en el último aeropuerto en que las mismas toquen antes de su salida de ese territorio: franquicia de salida.

b) En el caso de repuestos y equipos regulares de aeronaves introducidas en dicho territorio: franquicia de entrada.

c) En el caso de carburante, lubrificante, repuestos, equipor regulares y pertrechos de aeronaves no incluídas en los párrafos a) y b): trato no menos favorable que el concedido a artículos semejantes cargados o introducidos en dicho territorio y destinados al uso de las aeronaves de una empresa aérea nacional o de la empresa aérea extranjera más favorecida, que exploten servicios aéreos internacionales.

ARTICULO VI

Los certificados de navegabilidad aérea, de aptitud y las licencias, expedidos o aceptados por una Parte Contratante y que se hallen vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte en el funcionamiento de los servicios acordados. Cada Parte Contratante se reserva el derecho, sin embargo, de no aceptar para los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte o por cualquier otro Estado.

ARTICULO VII

Cada empresa aérea designada podrá mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su propio personal técnico y administrativo. Sin perjuicio de las disposiciones nacionales de cada Parte, queda entendido que esta autorización comprende el personal mínimo indispensable para el funcionamiento normal de los servicios.

ARTICULO VIII

Las administraciones postales de ambas Partes Contratantes llegarán a un acuerdo para el transporte de correo aéreo, de conformidad con las normas de las Convenciones Internacionales vigentes en la materia.

ARTICULO IX

Las Autoridades de Aeronáutica de las Partes Contratantes, dentro de los límites que les impongan las obligaciones derivadas de los Acuerdos multilaterales que hayan suscrito, harán todo lo posible por llegar a un acuerdo sobre el mínimo de instalaciones y servicios a ofrecer recíprocamente en los aeropuertos y en otros puntos de las rutas especificadas, tales como instalaciones de navegación aérea, intercambios de información, unidades de medida, lengua a usar y claves.

ARTICULO X

1) Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada Parte Contratante, relativos a la entrada y a la permanencia en su territorio, así como a la salida del mismo, de aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional o que regulen la explotación, maniobra y navegación de dichas aeronaves, se aplicarán respectivamente a las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte, mientras se encuentren dentro de los límites del referido territorio.

2) Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada Parte Contratante, relativas a la entrada y permanencia en su territorio, así como a la salida del mismo, de pasajeros, tripulación o carga de aeronaves (tales como disposiciones relativas a entrada, despacho, pasaportes, aduanas, inmigración, emigración, policía, sanidad y régimen de divisas) se aplicarán respectivamente a los pasajeros, tripulación y carga de las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte, mientras se encuentren dentro de los límites del referido territorio.

3) Mientras subsista el requisito del visado para la admisión de extranjeros en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, los tripulantes inscritos en el manifiesto de a bordo de cualquier aeronave que explote un servicio acordado en el presente Convenio, estarán exentos de la exigencia de pasaporte y visado siempre que estén en posesión del documento de identidad previsto en el párrafo 3-10 del Anexo 9 del mencionado Convenio de Chicago.

ARTICULO XI

Previa consulta con la otra Parte, que se tramitará dentro de un período de sesenta días contados desde la fecha de la solicitud, cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de negar o revocar el ejercicio de los derechos especificados en el Anexo al presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime pertinentes, a la empresa designada por la otra Parte, cuando considere que la propiedad de la empresa aérea, en proporción dominante, y el control efectivo de la misma, no pertenezcan a la otra Parte o a sus nacionales. Igualmente podrá, sin necesidad de previa consulta, negar o revocar el ejercicio de los derechos citados o imponer condiciones que estime pertinentes, en el caso de que la empresa aérea no cumpliera las leyes, reglamentos y demás disposiciones a que se refiere el artículo X de este Convenio, o si de otro modo dejare de cumplir las condiciones bajo las cuales se le otorgaron los mencionados derechos.

ARTICULO XII

Este Convenio será registrado en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, conforme a lo dispuesto en el artículo 83 de la Convención abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

ARTICULO XIII

Si cualquiera de las Partes Contratantes considerase conveniente modificar las condiciones del Anexo a este Convenio, podrá solicitar consulta entre las Autoridades de Aeronáutica de ambas Partes, la cual se tramitará dentro de un período de sesenta días, contados desde la fecha de la solicitud. Si dichas autoridades acuerdan modificaciones en el Anexo, estas modificaciones entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas por la vía diplomática.

ARTICULO XIV

1) Cualquier discrepancia relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio o de su Anexo, que no haya podido resolverse mediante negociación entre las Partes, dentro de un período de sesenta días contados desde la fecha en que cualquiera de ellas la solicitara, será salvo acuerdo expreso en contrario, sometida a la Organización de Aviación Civil Internacional, o al arbitraje de persona, entidad o Tribunal designados por acuerdo entre las Partes. Estas se comprometen a cumplir cualquier decisión resultante.

2) En el caso en que se sometiese la discrepancia a un Tribunal arbitral, la constitución y funcionamiento del mismo se ajustará a lo que se determina en los párrafos siguientes:

a) El Tribunal estará integrado por tres árbitros. Cada Parte Contratante nombrará uno y el tercero será designado por acuerdo de los dos anteriores y no podrá ser nacional de ninguna de las Partes.

b) El nombramiento de los dos primeros árbitros se hará dentro del término de quince días a contar de la fecha en que una de las Partes reciba la nota diplomática de la otra solicitando el arbitraje. El tercero será nombrado dentro de los treinta días siguientes al nombramiento de los dos primeros.

c) Si no se llegase, dentro del período especificado a un acuerdo en cuanto al nombramiento de tercer árbitro, las Partes Contratantes solicitarán su designación del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

d) El Tribunal arbitral así nombrado deberá emitir su fallo en un plazo no mayor de treinta días, contados desde la fecha de su constitución. Este plazo podrá prorrogarse por acuerdo de ambas Partes.

ARTICULO XV

Si una Convención aérea multilateral, ratificada por ambas Partes Contratantes, entra en vigor, este Convenio será modificado a fin de conformarlo a las disposiciones de dicha Convención.

ARTICULO XVI

Cada Parte Contratante, podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte su deseo de poner término a este Convenio. Dicha notificación será hecha simultáneamente al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, este Convenio expirará ciento ochenta días después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la citada notificación haya sido retirada de común acuerdo antes del transcurso de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusara recibo de la notificación, ésta se considerará recibida catorce días después de haberlo sido por el Consejo de la Organización de Aviación Internacional.

ARTICULO XVII

1º El presente Convenio entrará provisionalmente en vigor en la fecha de su firma y definitivamente en la de su ratificación.

2º Mientras se hace el depósito de los instrumentos de ratificación y entra definitivamente en vigor este Convenio, se comprometen las Partes Contratantes a hacer efectivas, hasta donde lo permitan sus facultades constitucionales, las disposiciones del mismo, a partir de la fecha de su firma.

En fe de todo lo cual, los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman y sellan el presente Convenio.

Hecho en Madrid, a once de diciembre de mil novecientos cincuenta y uno, en doble ejemplar, en lengua española.

Por el Gobierno de la República de Colombia,

(Fdo.), **Guillermo León Valencia**—(Fdo.), **Efraím Casas Manrique**—(Fdo.), **Mauricio Obregón.**

Por el Gobierno Español,

(Fdo.), **Alberto Martín Artajo**—(Fdo.), **Roberto de Satorres**—(Fdo.), **Rafael Martínez de Pisón.**

—

ANEXO

Para los fines de la explotación de los servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro adjunto a este Anexo, la Empresa Aérea de cada Parte disfrutará en el territorio de la otra de los derechos de tránsito y de efectuar escalas técnicas en los aeropuertos habilitados por cada país para el tráfico internacional, así como de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, mercancías y correo, procedente principalmente del territorio de cualquiera de las Partes, en las condiciones establecidas en este Anexo.

Con el fin de regular ordenadamente estos servicios las Partes Contratantes acuerdan:

a) Las empresas aéreas de ambas Partes disfrutarán de igualdad de oportunidades para explotar las rutas especificadas.

b) La capacidad de transporte aéreo que se ofrezca tendrá como objetivo principal atender las necesidades del tráfico entre los territorios de las Partes Contratantes.

Los servicios que preste cada empresa inicialmente tendrán por objetivo principal proporcionar con un coeficiente de utilización razonable una capacidad de transporte adecuada a las demandas de tráfico normal y razonablemente previsibles, procedente de o destinado al territorio de la Parte que ha designado la empresa.

c) La capacidad que ofrezcan las empresas designadas, después de tomar en consideración los principios anteriormente establecidos, podrá modificarse, siempre y cuando las estadísticas demuestren que durante el período de seis meses anterior a la petición la utilización de la capacidad ofrecida por las aeronaves de la empresa solicitante haya sido superior a un 60%.

Las nuevas frecuencias se fijarán por consulta entre las Autoridades de Aeronáutica.

d) Las empresas designadas por cada Parte Contratante podrán embarcar o desembarcar en el territorio de la otra Parte tráfico comercial de pasajeros, correo y carga destinados a los puntos determinados en las rutas especificadas o procedentes de los mismos.

Este tráfico se efectuará con carácter complementario del tráfico principal entre las dos Partes y su capacidad no deberá afectar indebidamente al desarrollo de los tráficos locales y regionales correspondientes.

e) Las Autoridades de Aeronáutica de ambas Partes se consultarán entre sí periódicamente, o en cualquier momento a petición de una de ellas y dentro de un plazo de 15 días a contar de dicha petición para determinar si las empresas designadas observan debidamente los principios de este Anexo.

f) Las tarifas que se apliquen para el transporte de pasajeros, mercancías y correo, por las empresas aéreas a que se refiere este Anexo, serán fijadas, en primera instancia, por acuerdo entre ellas, en consulta con otras empresas aéreas que exploten las mismas rutas o cualquier sección de las mismas, y se basarán, cuando sea posible, en los datos que suministre la Oficina Especial para Cálculo de Tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I. A. T. A.).

Las tarifas así fijadas estarán sujetas a la aprobación de las Partes Contratantes. En caso de desacuerdo entre las empresas aéreas, las Partes Contratantes procurarán llegar a la solución y, de no lograrla, el asunto será some-

tido a arbitraje, tal como se dispone en el artículo XIV del Convenio.

g) Las tarifas que se establezcan conforme al párrafo f) serán fijadas a niveles justos, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, tales como la explotación económica, utilidades razonables, diferencias en las características del servicio, incluso las de velocidad y comodidad, así como las tarifas cobradas por otras empresas que sirvan la misma ruta.

h) Cada Parte Contratante, dentro de los límites de sus facultades legales se asegurará de que ninguna tarifa nueva o revisada entre en vigor mientras exista disconformidad sobre la misma entre las Autoridades de Aeronáutica de ambas Partes.

—

CUADRO NUMERO I

RUTAS ESPAÑOLAS QUE TERMINAN EN TERRITORIO COLOMBIANO O LO ATRAVIESAN

I. España-Lisboa-Islas Azores-Islas Bermudas-San Juan de Puerto Rico-Caracas-Barranquilla-Puntos más allá fuera de Colombia (en ambas direcciones).

Por conveniencias operativas podrá ser sustituída esta ruta en cualquier dirección por la ruta siguiente:

II. España-Isla de la Sal-Trinidad-Caracas-Barranquilla-Puntos más allá fuera de Colombia (en ambas direcciones).

Nota:

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.

—

CUADRO NUMERO II

RUTAS COLOMBIANAS QUE TERMINAN EN TERRITORIO ESPAÑOL O LO ATRAVIESAN

I. Colombia-Caracas-Puerto Rico-Islas Bermudas-Islas Azores-Lisboa-Madrid-Puntos más allá fuera de España (en ambas direcciones).

Por conveniencias operativas podrá ser sustituída esta ruta en cualquier dirección por la ruta siguiente:

II. España-Isla de la Sal-Trinidad-Caracas-Barranquilla-Puntos más allá fuera de Colombia (en ambas direcciones).

Nota:

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.

—

PROTOCOLO ADICIONAL

1. a) Las rutas acordadas se servirán por el momento con un vuelo cada dos semanas por cada Parte Contratante.

b) A petición de cualquiera de las Partes Contratantes las Autoridades de Aeronáutica de ambos países deberán ponerse de acuerdo dentro del plazo de un mes para aumentar o disminuír las frecuencias, de acuerdo con los principios del Anexo. En caso de no lograrlo se estará a lo estipulado en el artículo XIV del Acuerdo.

2. Mientras las Autoridades aeronáuticas de las Partes no acuerden otra cosa, y como limitaciones expresamente interinas, se establecen las siguientes:

a) La Compañía designada por el Gobierno de Colombia, no hará tráfico comercial entre Caracas y Madrid ni entre Madrid y sus otras escalas europeas.

b) La Compañía designada por el Gobierno de España, no hará tráfico comercial entre Lisboa y Barranquilla, ni entre Barranquilla y sus otras escalas americanas.

3. Las empresas designadas colombiana y española gozarán del derecho de stop-over en Madrid y Barranquilla respectivamente, limitado al doble del intervalo entre dos vuelos consecutivos, en tanto sea conservada la frecuencia establecida como inicial en el apartado a) de este Protocolo Adicional. Cualquier variación de esta frecuencia exigirá nuevo acuerdo sobre la duración del derecho de stop-over.

4. Las recaudaciones obtenidas por las empresas designadas de una Parte en moneda de la otra se liquidarán y transferirán mensualmente de acuerdo con los siguientes párrafos:

a) Cuando la capacidad ofrecida por ambas Partes sea la misma, las recaudaciones serán transferibles en su totalidad conforme al procedimiento establecido en el Régimen de Pagos vigente en el momento de efectuar dichas transferencias.

b) Cuando exista desigualdad en las capacidades ofrecidas por las Partes, las transferencias se limitarán a lo recaudado en moneda de la otra Parte por la empresa que menos capacidad ofrezca, con un mínimo del 40% de lo recaudado en moneda de la otra Parte por la empresa que ofrezca mayor capacidad.

5. El presente Protocolo podrá ser modificado de acuerdo con lo dispuesto en el artículo XIII del Convenio de Navegación Aérea firmado con esta misma fecha.

En fe de lo cual, los infrascritos Plenipotenciarios han redactado el presente Protocolo Adicional al que se reconoce igual fuerza y valor que a las estipulaciones del Convenio a que pertenece.

Hecho en Madrid a once de diciembre de mil novecientos cincuenta y uno, en doble ejemplar, en lengua española.

Por el Gobierno de la República de Colombia,

(Fdo.), **Guillermo León Valencia**—(Fdo.), **Efraím Casas Manrique**—(Fdo.), **Mauricio Obregón.**

Por el Gobierno español,

(Fdo.), **Alberto Martín Artajo**—(Fdo.), **Roberto de Satorres**—(Fdo.), **Rafael Martínez de Pisón.**

—

Rama Ejecutiva del Poder Público—Bogotá, febrero 12 de 1952.

Apruébase el preinserto "Convenio Aéreo Colombo-Español", suscrito en la ciudad de Madrid el día once de diciembre de mil novecientos cincuenta y uno.

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

(Fdo.), ROBERTO URDANETA ARBELAEZ

El Ministro de Justicia, encargado del Despacho de Relaciones Exteriores,

(Fdo.), **Juan Uribe Holguín**

—

Ministerio de Asuntos Exteriores—Número 10.

Madrid, 31 de enero de 1952.

Excelentísimo señor:

Muy señor mío:

En el texto colombo-español del Acuerdo Aéreo firmado en Madrid en doble ejemplar el 11 de diciembre de 1951, aparece erróneamente expresada, en el Cuadro 2º, bajo la rúbrica "Rutas Colombianas que terminan en territorio español o lo atraviesan", la ruta subsidiaria colombiana, debiendo decir lo siguiente:

"II. Colombia-Caracas-Trinidad-Isla de la Sal-Lisboa-Madrid-Puntos más allá fuera de España. (En ambas direcciones)."

En el texto hispano-colombiano del mismo Acuerdo aparece dicha ruta subsidiaria expresada en forma correcta, en términos iguales a los arriba mencionados.

Ruego a Vuestra Excelencia, señor Embajador, se digne dar en nombre de su Gobierno la conformidad al párrafo referido, quedando así aclarada la disparidad señalada entre los textos firmados, en el entendimiento de que esta carta y la contestación que Vuestra Excelencia tenga a bien dirigirme constituirán el Acuerdo de que se trata.

Aprovecho la ocasión, señor Embajador, para reiterar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi alta consideración.

(Fdo.), **Alberto Martín Artajo**

Excelentísimo señor don Guillermo León Valencia,
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Colombia en Madrid.

—

Madrid, febrero 26 de 1952.

Número 17

Excelentísimo señor:

Tengo el honor de avisar a Vuestra Excelencia recibo de su muy atenta comunicación distinguida con el número 10, de fecha 31 de enero pasado, en la que Vuestra Excelencia, se refiere al error aparecido en el Cuadro II del Anexo del Convenio Aéreo entre el Estado Español y la República de Colombia.

Efectivamente la Comisión de redacción designada por los negociadores de dicho Acuerdo para poner en limpio el texto definitivo que debería ser firmado al día siguiente, incurrió en el error aludido.

En perfecto acuerdo con el criterio de Vuestra Excelencia sobre este asunto, tengo el honor de confirmar a Vuestra Excelencia que en el Cuadro II bajo la rúbrica "Rutas Colombianas que terminan en territorio español o lo atraviesan" la ruta subsidiaria colombiana debe decir lo siguiente: "II. Colombia-Caracas-Trinidad-Isla de la Sal-Lisboa-Madrid-Puntos más allá fuera de España. (En ambas direcciones)."

En el texto Hispano-Colombiano del mismo acuerdo aparece dicha ruta subsidiaria expresada en forma correcta.

En consecuencia, señor Ministro, doy la conformidad, en nombre de mi Gobierno, a la ruta subsidiaria tal y como está expresada en la nota que Vuestra Excelencia que respondo y como queda expresada también en estas mismas líneas. Por lo tanto, queda así aclarada la disparidad involuntaria, señalada entre los textos firmados, en el entendimiento de que la nota de Vuestra Excelencia y esta respuesta que hoy tengo el honor de dar a Vuestra Excelencia constituyen el Acuerdo de que se trata.

Aprovecho la ocasión para reiterar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

(Fdo.), **Guillermo León Valencia,**
Embajador de Colombia.

Al Excelentísimo señor don Alberto Martín Artajo,
Ministro de Asuntos Exteriores.—Ciudad.

DECRETA:

ARTICULO UNICO. Apruébase el "Convenio Aéreo Colombo-Español".

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

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, 22 de julio de 1952.

Publíquese y ejecútese.

ROBERTO URDANETA ARBELAEZ

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Juan Uribe Holguín

LEY NUMERO 13 DE 1952

(JULIO 22)

por la cual se aprueba el Convenio entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno de la República de Colombia para el establecimiento de servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más alla de los mismos.

El Congreso de Colombia,

visto el texto del Convenio entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno de la República de Colombia para el establecimiento de Servicios Aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos, firmado en la ciudad de Bogotá el 16 de octubre de 1947, y que es del siguiente tenor:

«CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA PARA EL ESTABLECIMIENTO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS Y MAS ALLA DE LOS MISMOS

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, deseosos de celebrar un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos tan pronto como sea posible entre los territorios de Colombia y del Reino Unido y más allá de los mismos, han designado al efecto a los Plenipotenciarios abajo firmados los cuales, debidamente autorizados a este fin por sus respectivos Gobiernos, han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1º

Cada una de las Partes Contratantes otorga a la otra los derechos que se especifican en el Anexo al presente Convenio con el objeto de establecer los servicios aéreos que en dicho Anexo se describen (y que en adelante se denominarán en este instrumento "servicios acordados").

ARTICULO 2º

Para los fines del presente Convenio y del Anexo al mismo, a menos que el texto indique otra cosa:

a) La expresión "Autoridades de Aeronáutica" designará, en el caso del Reino Unido, al Ministro, a la sazón, de Aviación Civil y a cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar cualquiera de las funciones que en la actualidad ejerce el citado Ministro o funciones similares, y en el caso de la República de Colombia al Director General de Aeronáutica Civil y a cualquiera persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones similares.

b) La expresión "Líneas aéreas designadas" significará las Empresas de Transportes Aéreos que las autoridades de Aeronáutica de una de las Partes Contratantes hayan notificado por escrito a las autoridades de Aeronáutica de la otra Parte Contratante como líneas aéreas designadas por ella de conformidad con el artículo 3º del presente Convenio, para las rutas especificadas en dicha notificación.

c) La expresión "territorio" tendrá el significado que se le da en el artículo 2º de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

d) Tendrán aplicación las definiciones contenidas en los parágrafos a), b) y d) del artículo 96 de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

ARTICULO 3º

1. Los servicios acordados pueden ser inaugurados inmediatamente o en una fecha ulterior a opción de la Parte Contratante a la cual se hayan otorgado los derechos, pero no antes que:

a) La Parte Contratante a la cual se hayan otorgado los derechos designe una línea o líneas aéreas para la ruta o rutas especificadas; y

b) La Parte Contratante que otorga los derechos haya dado el correspondiente permiso de operación a la línea o líneas aéreas designadas en esta forma. A reserva de lo estipulado en el párrafo 2º de este artículo 7º, este permiso será concedido sin demora.

2. A cada línea aérea designada puede exigirse que compruebe satisfactoriamente ante las autoridades de Aeronáutica de la Parte Contratante que concede los derechos, que está capacitada para cumplir los requisitos establecidos por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades para la operación de líneas aéreas comerciales.

ARTICULO 4º

1. Los gravámenes que cualquiera de las Partes Contratantes imponga o permita que se impongan a la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante por el uso de aeropuertos y otras facilidades, no serán superiores a los que serían pagados por el uso de tales aeropuertos y facilidades por sus líneas aéreas nacionales o por las líneas aéreas de la nación más favorecida, dedicadas a servicios internacionales similares.

2. Respecto de combustibles, aceites lubricantes y piezas de repuestos introducidos o llevados a bordo de aeronaves en el territorio de una Parte Contratante por, o por cuenta de, la otra Parte Contratante o de su línea o líneas aéreas designadas y destinados únicamente al uso de las aeronaves de la línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, la línea o líeas aéreas designadas de la otra Parte Contratante gozarán de un tratamiento que no será menos favorable que el que se conceda a las líneas aéreas nacionales o a la línea aérea de la nación más favorecida, dedicadas a servicios internacionales similares.

3. Las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante y los abastecimientos de combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo regular y provisiones de las aeronaves que permanezcan a bordo de tales aeronaves estarán exentos en el territorio de la otra Parte Contratante de derechos de aduana, derechos de inspección o derechos o gravámenes similares, aun cuando tales abastecimientos sean utilizados por dichas aeronaves en vuelos en ese territorio.

ARTICULO 5º

Los certificados de navegabilidad aérea, certificados de aptitud y licencias expedidos o validados por una Parte Contratante y que se hallen aún vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el funcionamiento de los servicios acordados. Cada Parte Contratante se reserva sin embargo el derecho de negarse a reconocer, para los fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

ARTICULO 6º

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada a su territorio o a la salida del mismo de aeronaves empleadas en navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de tales aeronaves mientras están dentro de su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de la línea o líneas aéreas nacionales designadas por la otra Parte.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada a su territorio y a la salida del mismo de pasajeros, tripulaciones o carga de aeronaves (tales como reglamentos relativos a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena) serán aplicables a los pasajeros, tripulantes o cargamentos de las aero-