

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, **Aldides Zuñaga Gómez**—El Secretario de la Cámara de Representantes, **Jesús Gómez Salazar**.

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

Publíquese y ejecútase.

**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 allá 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 párrafos 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 líneas 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-

naves de la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante mientras se hallen en el territorio de la primera Parte Contratante.

## ARTICULO 7º

1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho, previa consulta con la otra Parte Contratante de negarse a aceptar la designación de una línea aérea y de negar o revocar la concesión a una línea aérea de los derechos especificados en el Anexo al presente Convenio o de imponer las condiciones que estime necesarias respecto del ejercicio de tales derechos por parte de una línea aérea, en cualquier caso en que la parte principal de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte Contratante que haya designado la línea aérea o a nacionales de la misma Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante tendrá el derecho, previa consulta con la otra Parte Contratante, de suspender a una línea aérea el ejercicio de los derechos especificados en el Anexo al presente Convenio o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de tales derechos por una línea aérea, en cualquier caso en que la línea aérea no cumpla las leyes y los reglamentos de la Parte Contratante que otorga tales derechos u opere de manera distinta de las condiciones descritas en el presente Convenio y en el Anexo al mismo.

## ARTICULO 8º

El presente Convenio será registrado en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional establecida por la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

## ARTICULO 9º

Si cualquiera de las Partes Contratantes considera conveniente modificar las condiciones del presente Convenio y del Anexo al mismo, puede solicitar una consulta entre las autoridades de Aeronáutica de las dos Partes Contratantes, la que se iniciará dentro de un período de 60 días contados desde la fecha de la solicitud. Cuando dichas autoridades acuerden modificaciones en el Anexo, estas modificaciones entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante un canje de notas por la vía diplomática.

## ARTICULO 10

1. En caso de cualquier disputa entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio o del Anexo al mismo, las Partes Contratantes procurarán en primer término llegar a un arreglo mediante negociaciones entre sí.

2. En el caso de que las Partes Contratantes no logren llegar a un acuerdo por negociación,

a) Podrán convenir en someter la disputa a la decisión de un tribunal de arbitramento designado por convenio mutuo entre las dos Partes Contratantes o de alguna otra persona o entidad; o

b) En el caso de que no acuerden hacer lo anterior o de que habiendo convenido en someter la disputa a un tribunal de arbitramento no logren ponerse de acuerdo en cuanto a su composición, cualquiera de las Partes Contratantes podrá someter la disputa a la decisión de cualquier tribunal competente para resolverla, que posteriormente pueda ser establecido dentro de la Organización de Aviación Civil Internacional, o, caso de que tal tribunal no existiere, al Consejo de dicha Organización.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión rendida según el párrafo 2º de este artículo.

4. Caso de que y, mientras una de las Partes Contratantes o una línea aérea designada de cualquiera de ellas deje de cumplir con una decisión rendida de acuerdo con el párrafo (2) de este artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos que haya concedido, en virtud del presente Convenio y del Anexo al mismo, a la Parte Contratante que haya incurrido en incumplimiento o a la línea o líneas aéreas designadas de dicha Parte Contratante o a la línea aérea designada responsable de tal incumplimiento.

## ARTICULO 11

Si una Convención Multilateral general sobre derechos de tráfico para servicios aéreos internacionales de itinerario regular entra en vigor respecto de ambas Partes Contratantes, este Convenio será modificado a fin de conformarlo con las disposiciones de esa Convención.

## ARTICULO 12

Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte si desea poner término al presente Convenio. Dicha notificación será comunicada simultáneamente al Consejo de la Organización de Aviación Civil In-

ternacional. En el caso de hacer tal notificación, el presente Convenio terminará 12 meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación haya sido retirada de común acuerdo antes de la expiración de este período. En caso de que la otra Parte Contratante no avise recibo de la notificación, ésta se considerará recibida 14 días después de su recibo por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTICULO 13

a) El presente Convenio será ratificado, y los instrumentos de ratificación serán depositados en Bogotá, tan pronto como sea posible. El Convenio entrará en vigencia inmediatamente después que sean depositados ambos instrumentos de ratificación.

b) Mientras se hace el depósito de los instrumentos de ratificación y entra definitivamente en vigencia 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 lo cual los suscritos Plenipotenciarios, debidamente autorizados a este efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio y ponen aquí sus sellos:

Firman,

Domingo Esguerra—Fabio Lozano y Lozano.

Philip Mainwaring Broadmead.

R. P. Willock.

Dado hoy día a 16 de octubre de 1947, en duplicado en Bogotá en las lenguas inglesa y castellana, textos ambos igualmente auténticos.

## ANEXO

Para los fines de la explotación de los servicios aéreos en las rutas especificadas en las tablas de itinerarios adjuntas a este Anexo, las líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes disfrutará en el territorio de la otra Parte Contratante del uso en dichas rutas de los aeropuertos destinados a servicios aéreos internacionales (así como de las facilidades suplementarias) derechos de tránsito, de escalas con fines no comerciales y de escalas para recoger y dejar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, mediante el cumplimiento de los siguientes principios:

a) La capacidad de transporte aéreo que se provea guardará estrecha relación con el tráfico disponible;

b) Habrá una equitativa e igual oportunidad para las líneas aéreas de las dos Partes Contratantes para operar en las rutas especificadas en los itinerarios. Si la línea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante se encontraran transitoriamente impedidas, por razones que se hallen dentro del control de la otra Parte Contratante, para aprovecharse de esta disposición, las Partes Contratantes estudiarán la situación con el objeto de prestar ayuda a dicha línea o líneas aéreas de modo que puedan aprovecharse debidamente de la oportunidad equitativa e igual de participar en los servicios;

c) Los servicios que preste una línea aérea designada según este Convenio y su Anexo tendrán como objetivo principal proporcionar una capacidad de transporte adecuada a las demandas de tráfico entre la Nación que haya designado la línea aérea y el país de último destino del tráfico;

d) El derecho de embarcar y desembarcar en el Tráfico Internacional hacia o desde otros países en un punto o puntos en las rutas especificadas en las tablas de itinerarios adjuntas a este Anexo, se aplicará de acuerdo con los principios generales de un desarrollo ordenado a los cuales ambos Gobiernos suscriben y estará sujeto al principio de que la capacidad deberá estar relacionada con:

I. Las necesidades de tráfico entre el país de origen y los países de destino;

II. Las necesidades de explotación de líneas aéreas que, a lo largo de su ruta, cubren el territorio de otros países;

III. Las necesidades de tráfico de la región a través de la cual pasa la línea aérea habida cuenta de los servicios locales y regionales;

e) Las autoridades de Aeronáutica de las Partes se consultarán entre sí, a solicitud de cualquiera de ellas, a fin de determinar si los principios establecidos arriba son cumplidos por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes;

f) La expresión "cambio de capacidad" (Change o gauge) significará que la operación, por una línea aérea designada, de uno de los servicios acordados, se hace en tal forma que aquella sección de la ruta más cercana al terminal en el territorio de la Parte Contratante que designe la línea aérea, es afectada por aeronaves de capacidad diferente de aquellas utilizadas en la sección más distante. Una línea aérea designada de una Parte Contratante sólo puede efectuar un cambio de capacidad en un punto situado en territorio de la otra Parte Contratante bajo las siguientes condiciones:

I. Que se justifique por razones de economía de explotación;

II. Que las aeronaves utilizadas en la sección más distante sean de capacidad inferior a las utilizadas en la sección más próxima;

III. Que las aeronaves de capacidad inferior operen únicamente en conexión con las de capacidad mayor y así se determine en los itinerarios; las primeras llegarán al punto donde haya de efectuarse el cambio a fin de transportar tráfico trasladado de o para trasladar en las aeronaves de capacidad mayor; la capacidad de estas aeronaves será determinada primordialmente con relación a este propósito;

IV. Que haya una adecuada cantidad de tráfico a través de los territorios a lo largo de la ruta; y

V. Que las disposiciones de los párrafos a), b), c) y d) de este artículo regulen todos los arreglos que se hagan con relación al cambio de capacidad.

g) Las tarifas que se aplicarán para el transporte de pasajeros y carga para las líneas aéreas mencionadas en este Anexo serán acordadas en primera instancia entre sí en consulta con otras líneas aéreas que operen en las mismas rutas o en cualquier sección de las mismas. Todas las tarifas así acordadas estarán sujetas a la aprobación de las Partes Contratantes. En el caso de desacuerdo entre las líneas aéreas, las Partes Contratantes procurarán llegar a un acuerdo entre sí. Si las Partes Contratantes no lograren llegar a un acuerdo, el asunto en disputa será sometido a arbitramento tal como se dispone en el artículo 10 del Convenio;

h) Las tarifas que deben establecerse de acuerdo con el párrafo (g) serán fijadas a niveles razonables teniendo en cuenta todos los factores pertinentes inclusive la explotación económica, utilidades razonables, diferencias en las características del servicio (incluso las de velocidad y comodidad) y las tarifas cobradas por cualesquiera otras líneas aéreas en la ruta.

#### TABLA DE ITINERARIOS I

##### RUTAS QUE SERAN EXPLOTADAS POR LA LINEA O LINEAS AEREAS DESIGNADAS POR LAS AUTORIDADES DEL REINO UNIDO

1. Desde Londres vía, si así se desea, Lisboa o Madrid y Las Azores y de allí ya sea

a) Vía antigua y/o Trinidad y Caracas;  
b) Vía Bermudas Nassau y/o Jamaica hasta Barranquilla y más allá si así se desea, a Guayaquil, Lima y Santiago de Chile; en ambas direcciones.

2. Desde Barbados y/o Trinidad vía Caracas, Curazao y Barranquilla a Panamá y puntos situados más allá de Panamá en una ruta razonablemente directa; en ambas direcciones.

3. Desde Nassau y/o Jamaica a Barranquilla y aquel punto o puntos situados más allá de Barranquilla que más tarde sean acordados pero que deberán quedar en una ruta razonablemente directa; en ambas direcciones.

#### TABLA DE ITINERARIOS II

##### RUTAS QUE SERAN EXPLOTADAS POR LA LINEA O LINEAS AEREAS DESIGNADAS POR LAS AUTORIDADES DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

1. Desde la República de Colombia vía, si así se desea, Jamaica, Bermudas, Las Azores, Lisboa o Madrid, hasta Londres, y desde allí hasta aquel punto o puntos situados en Europa que posteriormente sean acordados y que deberán quedar en una ruta razonablemente directa entre el punto que primero se toque en Europa y el de último destino; en ambas direcciones.

2. Desde la República de Colombia, vía, si así se desea, Jamaica, Bermudas, Las Azores, Lisboa o Madrid, hasta París y desde allí a un punto o puntos situados más allá en Europa (con exclusión del Reino Unido) que queden en una ruta razonablemente directa entre el punto que pri-

## MINISTERIO DE HIGIENE

Se conceden unas licencias.

#### COPIA DE LA LICENCIA DE VENTA NUMERO 0002

Ministerio de Higiene—Servicio Cooperativo Interamericano de Salud Pública—Instituto Nacional de Nutrición.

Bogotá, abril 15 de 1952.

Licencia de venta número 0002.

Concedida a: Corn Products Refining Company.

Para la venta de: Aceite de Sorgo.

Con el nombre comercial de: "Argo".

Producto elaborado en: Estados Unidos de Norteamérica.

Producto importado de: Estados Unidos de Norteamérica.

Cumple con lo dispuesto por: Resolución número 0076 del Ministerio de Higiene.

Observaciones: Sobre cada lata de aceite "Argo" se debe colocar una cinta de papel en la que aparezca la leyenda siguiente: Licencia de venta del Instituto Nacional de Nutrición número 0002.

El Jefe del Instituto Nacional de Nutrición,

José Góngora y López.

(Recibo número 002433 de la Administración de Hacienda Nacional. Derechos consignados \$ 5.00).

#### COPIA DE LA LICENCIA DE VENTA NUMERO 0003

Ministerio de Higiene—Servicio Cooperativo Interamericano de Salud Pública—Instituto Nacional de Nutrición.

Bogotá, junio 9 de 1952.

Licencia de venta número 0003.

Concedida a: Industria Colombiana de Grasas y Aceites Vegetales S. A. "Icograsa".

Para la venta de: Aceite de Ajonjolí.

Con el nombre comercial de: "El Cocinero".

Producto elaborado en: Industria Colombiana de Grasas—Bogotá.

Producto importado de:

Cumple con lo dispuesto por: Resolución número 0076 del Ministerio de Higiene.

Observaciones: En las etiquetas de cada lata deberá aparecer una leyenda que diga: "Licencia de Venta del Instituto Nacional de Nutrición número 0003".

El Jefe del Instituto Nacional de Nutrición,

José Góngora y López.

(Recibo número 010838 de la Administración de Hacienda Nacional. Derechos consignados \$ 5.00).

mero se toque en Europa y el de último destino; en ambas direcciones.

3. Desde la República de Colombia vía, si así se desea, Jamaica, Cuba y puntos situados en los Estados Unidos de América hasta Montreal, Canadá; en ambas direcciones.

Rama Ejecutiva del Poder Público—Bogotá, agosto 13 de 1949.

Apruébase el preinserto "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 Bogotá el día 16 de octubre de 1947.

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

(Fdo.), MARIANO OSPINA PEREZ

El Ministro de Educación, encargado de Relaciones Exteriores,

(Fdo.), Eliseo Arango.

DECRETA:

ARTICULO UNICO. Apruébase 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 allá de los mismos".

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