DIARIO OFICIAL

REPUBLICA DE COLOMBIA — FUNDADO EL 30 DE ABRIL DE 1864 — Tarifa Postal Reducida Nro. 22 de la Admón. Postal Nacional

Año CXIII No. 34551
Edición de 32 páginas

Bogotá, D. E., viernes 14 de mayo de 1976

Dirigido por la Secretaría General del Ministerio de Gobierno

PODER PUBLICO – RAMA LEGISLATIVA NACIONAL

LEY 20 DE 1976
(abril 28)

por la cual se fomenta la vivienda rural.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo primero. Declárase de interés social y digno de estímulo y apoyo la construcción y mejoramiento de viviendas en el sector rural, los planes que se adelanten con este propósito formarán parte de los programas de "Desarrollo Rural Integrado" que vienen adelantándose en el país.

Créase el "Fondo de Vivienda Rural", que se formará con el aporte nacional ordenado por esta Ley, con las cuotas para la campaña de vivienda destina anualmente la Caja de Crédito Agrario, con los recursos provenientes de préstamos externos y con las que reciba por cualquier otro concepto.

El "Fondo de Vivienda Rural" será administrado por la Caja de Crédito Agrario, que continuará con la obligación de hacer préstamos para mejoramiento y construcción de vivienda en el sector rural, de acuerdo con los planes que semestral o anualmente apruebe la Junta Directiva.

Artículo segundo. A partir de la vigencia fiscal de 1976 el Gobierno incluirá en los Presupuestos anuales una suma como subsidio a los planes de vivienda rural a que se refiere esta Ley. En el Presupuesto de 1976 la partida será de cien millones de pesos; en 1977 de ciento diez millones, y así sucesivamente, diez millones de pesos más cada año hasta llegar a doscientos millones de pesos anuales.

Parágrafo. Autorízase al Gobierno para abril los créditos correspondientes en el Presupuesto de 1976, a fin de apropiar las partidas correspondientes a la cuota de ese año con destino al cumplimiento de esta Ley.

Artículo tercero. La Caja de Crédito Agrario elaborará los planes de fomento de vivienda rural, sometiéndose a las siguientes condiciones:

a) Los préstamos se harán no sólo para construcción sino para mejoramiento de las viviendas existentes;

b) Los proyectos y planes que elabore para la construcción deben sujetarse a las condiciones de clima, ambiente, actividades y costumbres de cada región, tratando de aprovechar en la construcción los materiales que se produzcan o consigan en la zona que vaya a beneficiarse con las nuevas casas;

c) La Caja de Crédito Agrario supervisará la construcción y dará a los usuarios asistencia técnica gratuita;

d) Los préstamos se concederán a largo plazo y bajo interés, sujetándose a las condiciones que establezca la Junta Monetaria.

Artículo cuarto. La Caja de Crédito Agrario continuará financiando los aportes de los usuarios de la electrificación rural. Además podrá, directamente o mediante acuerdos con otras entidades o institutos descentralizados, hacer préstamos a través del sistema de crédito asociativo a grupos de vecinos para la dotación de agua potable con destino al uso de los dueños de vivienda rurales.

Artículo quinto. Los planes de vivienda los realizará la Caja de Crédito Agrario, en beneficio de familias de bajo ingreso, de acuerdo con la clasificación que anualmente haga la Junta Directiva del patrimonio de los pequeños empresarios.

Artículo sexto. La Caja afectará al "Fondo de Vivienda Rural" con los costos de funcionamiento del programa que esté ejecutando. Dichos costos deberán ser revisados por la Auditoría General de la institución y autorizados, previamente, por la Junta Directiva de la misma.

Artículo séptimo. La Caja de Crédito Agrario fomentará las cooperativas de vivienda reglamentadas por el Decreto número 1598 de 1963, mediante préstamos y asistencia técnica. De la misma manera contribuirá a la construcción de casas que se adelanten por acción comunal.

La Caja Agraria hará planes especiales de vivienda en los terrenos ocupados por resguardos indígenas, de acuerdo con las modalidades de cada comunidad.

Artículo octavo. Autorízase al Gobierno para contratar préstamos externos hasta por la suma de cincuenta millones de dólares (US$ 50.000.000.00), con destino al Fondo de Vivienda Rural creado por esta Ley, esta suma puede tomarla el Gobierno del cupo de endeudamiento externo autorizado por la Ley 18 de 1975. Tales préstamos puede contratarlos la Caja de Crédito Agrario con la garantía del Estado. En todo caso el servicio de la deuda correrá a cargo del Gobierno Nacional, y los recursos en pesos constituirán un aporte adicional del Estado al Fondo de Vivienda Rural.

Artículo noveno. Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, D. E., a los quince días del mes de diciembre de mil novecientos setenta y cinco.

El Presidente del Senado,
GUSTAVO BALCAZAR MONZON

El Presidente de la Cámara de Representantes,
ALBERTO SANTOFIMIO BOTERO

El Secretario General del Senado,
Amaury Guerrero.

El Secretario General de la Cámara de Representantes,
Ignacio Laguado Moncada.

—

República de Colombia. — Gobierno Nacional.
Bogotá, D. E., 28 de abril de 1976.

Publíquese y ejecútese.
ALFONSO LOPEZ MICHELSEN

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,
Rodrigo Botero Montoya.

El Ministro de Agricultura,
Rafael Pardo Buelvas.

El Ministro de Desarrollo Económico,
Jorge Ramírez Ocampo.

—

LEY 21 DE 1976
(abril 28)

por la cual se aprueba el Convenio para el Transporte Aéreo entre la República de Colombia y la República Federal de Alemania, firmado en Bogotá el 25 de noviembre de 1968.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º Apruébase el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de Colombia y el Gobierno Federal de Alemania, firmado en Bogotá el 25 de noviembre de 1968 por los Plenipotenciarios de los dos países, que a la letra dice:

«CONVENIO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA.

La República de Colombia y la República Federal de Alemania,

Considerando, que es necesario favorecer el incremento de los transportes entre los dos países, con el fin de estrechar las relaciones entre sus pueblos, y

Deseando, reglamentar primordialmente el transporte aéreo entre sus respectivos territorios, y el que, tomando en cuenta derechos y deberes preexistentes, pueda realizarse entre sus territorios y terceros países,

han convenido en lo siguiente:

TITULO I

Principios generales.

ARTICULO 1

(1) Para los fines de este Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo, se adoptan las siguientes definiciones:

a) "Autoridad Aeronáutica" es, en cuanto a la República de Colombia, el Jefe del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, y en cuanto a la República Federal de Alemania, el Ministro Federal de Transportes; ambos casos, cualquiera otra persona o institución a la cual la ley respectiva autorice a asumir las funciones adscritas a tales autoridades.

b) "Empresa designada", es la empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante haya autorizado mediante notificación por escrito a la otra Parte Contratante para que, de acuerdo con el artículo 4 de este Convenio, se dedique a prestar servicios aéreos internacionales regulares, en las rutas acordadas según el artículo 3.

(2) Adóptanse igualmente las definiciones que de "Territorio", "Servicio Aéreo", "Servicio Internacional" y "Escala para fines no comerciales" dan los artículos 2 y 96 de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, en su redacción vigente.

ARTICULO 2

Cada Parte Contratante otorgará a la otra, a fin de que las empresas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas acordadas de conformidad con el artículo 3, el derecho de volar sobre su territorio sin hacer escala en él; el de hacer escala en su territorio con fines no comerciales; y el de hacer escala en el punto o puntos de su territorio designados en las rutas acordadas según el artículo 3, con el objeto de tomar o descargar, con fines comerciales, pasajeros, correo y carga.

ARTICULO 3

Las rutas por las cuales las empresas designadas estén autorizadas para realizar los servicios aéreos internacionales serán especificadas en un cuadro de rutas que se acordará por canje de notas diplomáticas. Las rutas acordadas en el Cuadro de Rutas en adelante se denominarán "rutas acordadas".

ARTICULO 4

(1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas acordadas pueden ser inauguradas en cualquier tiempo, siempre que una Parte Contratante hubiese designado por escrito una o más empresas aéreas; que la otra Parte Contratante hubiese autorizado a la empresa o empresas designadas para la inauguración de los servicios, y que se haya producido, el nivel de Autoridades Aeronáuticas, un acuerdo en cuanto a la clase de servicios, tipo de aeronaves y, además, sobre frecuencias, capacidad utilizable y escala.

(2) A reserva de lo estipulado en los artículos 5, 6 y 19 a 23 de este Convenio, y cumplidos los requisitos del párrafo anterior, las Partes Contratantes darán sin demora la autorización mencionada.

ARTICULO 5

Una de las Partes Contratantes tiene el derecho de exigir a la empresa designada por la otra que presente pruebas suficientes de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y reglamentos de la respectiva Parte Contratante, para la realización del servicio aéreo internacional.

ARTICULO 6

Una de las Partes Contratantes puede impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el artículo 2 de este Convenio a cualquiera empresa designada por la otra Parte Contratante, cuando tal empresa no pudiere suministrar la prueba suficiente de que, por lo menos, la parte esencial de su propiedad y su control efectivo están en poder de nacionales de dicha Parte Contratante o de ésta misma.

ARTICULO 7

El incumplimiento por parte de una empresa designada por una de las Partes Contratantes, de las leyes y los reglamentos de la otra, de las disposiciones de este Convenio y de las obligaciones que de ella se deriven, así como el no haber sido presentada o presentada en forma insuficiente la prueba de que trata el artículo anterior, facultará a dicha Parte Contratante para revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida de que habla el artículo 4. Cada Parte Contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en el artículo 25 de este Convenio, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o los reglamentos.

TITULO II

Régimen fiscal y arancelario.

ARTICULO 8

Las aeronaves utilizadas por una empresa designada por una Parte Contratante, que vuelen al territorio de la otra Parte Contratante, salgan de éste o vuelen a través de éste, así como el equipo corriente y las piezas de repuesto que se llevan a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de derechos aduaneros y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercaderías.

ARTICULO 9

Las piezas de repuesto y partes del equipo que son desmontadas de las aeronaves mencionadas en el artículo anterior, o bien retidadas de otra manera de a bordo y almacenadas en el territorio de la otra Parte Contratante, bajo vigilancia aduanera; o introducidas y almacenadas para dichas aeronaves, en el territorio de la otra Parte Contratante, bajo vigilancia aduanera, estarán exentas de los derechos y otros gravámenes mencionados en el artículo anterior, cuando se instalen o se lleven de otra manera a bordo de dichas aeronaves, bajo vigilancia aduanera, o sean exportadas nuevamente de otro modo de territorio de esta Parte Contratante. La misma exención de derechos se concederá para las piezas de repuesto y partes del equipo tomadas de los depósitos correspondientes de otras empresas aéreas, que sean instaladas o llevadas de otra manera a bordo de dichas aeronaves bajo vigilancia aduanera.

ARTICULO 10

Los combustibles y los lubricantes que sean introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante, a bordo de las aeronaves precitadas, quedan libres de derechos de aduana y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones, y tránsito de mercaderías si se consumen a bordo de esas aeronaves; lo cual se aplica igualmente a cualquier vuelo que se efectúe entre puntos de las rutas acordadas en el territorio de aquella Parte Contratante.

Esto deberá aplicarse del mismo modo a los combustibles y lubricantes que por cuenta de una empresa designada

sean importados y almacenados en el territorio de la otra Parte Contratante, bajo vigilancia aduanera, con el fin de abastecer dichas aeronaves. Los combustibles y lubricantes tomados a bordo, bajo vigilancia aduanera, por las aeronaves de una empresa designada, en el territorio de la otra Parte Contratante, y usados en los servicios aéreos internacionales, no estarán sujetos a los derechos anteriormente mencionados u otros gravámenes, ni tampoco a ningún impuesto especial de consumo que pudiese aplicarse a los combustibles y lubricantes en el territorio de aquella Parte Contratante.

ARTICULO 11

Los alimentos y las provisiones de consumo normal a bordo, tales como tabaco y bebidas, introducidas en las aeronaves mencionadas en el artículo 8 y destinados a los pasajeros y miembros de la tripulación, pueden ser distribuidos en el territorio de la otra Parte Contratante para su inmediato consumo a bordo, libres de derechos de aduanas y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones y tránsito de mercaderías, siempre que dichas aeronaves estén continuamente vigiladas por las autoridades aduaneras en las escalas intermedias.

ARTICULO 12

Los elementos a que se refieren los artículos 8 a 11 no estarán sujetos tampoco a las prohibiciones y restricciones económicas sobre importación, exportación y tránsito que, de otra manera, pudiesen ser aplicadas.

TITULO III

Operación de los servicios aéreos acordados.

ARTICULO 13

En el ejercicio de los derechos concedidos por cada una de las Partes Contratantes a las respectivas empresas designadas, se deberá tomar en cuenta que de sus operaciones resulte una reciprocidad real y efectiva, a menos que, como resultado del acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de que habla el artículo 4 de este Convenio, se resuelva otra cosa. Corresponde a las Autoridades Aeronáuticas determinar y aplicar el concepto de reciprocidad real y efectiva, para lo cual, entre otras cosas, deberán tomar en cuenta:

a) Igualdad de tarifas y de condiciones de servicio y transporte;

b) Número de frecuencias, capacidad y tipos de aeronave;

c) Igualdad de tratamiento, principalmente en cuanto al régimen tributario y derechos, y utilización de las instalaciones aeroportuarias;

d) Demanda de transporte aéreo y situación de la competencia en las regiones servidas por las empresas designadas;

e) Relación equitativa y razonable en los ingresos provenientes de la operación de las empresas aéreas designadas en las rutas acordadas.

ARTICULO 14

Para la realización del servicio aéreo internacional en las rutas acordadas, las empresas designadas por una de las Partes Contratantes deberán tener en consideración los intereses de las empresas designadas por la otra, a fin de no afectar indebidamente el servicio aéreo que estas últimas mantienen en las mismas rutas o en parte de ellas.

En consecuencia, las empresas designadas por ambas Partes Contratantes podrán celebrar entre ellas acuerdos de cooperación u otros, tendientes a su mutuo beneficio. Tales acuerdos deberán ser sometidos a la consideración de las Autoridades Aeronáuticas, las cuales determinarán según el artículo 4 del presente Convenio, aquellas rutas o segmentos de ruta que hayan de ser operadas en colaboración.

ARTICULO 15

El derecho de las empresas designadas para efectuar transportes entre los puntos de una ruta acordada, que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte Contratante, y los puntos localizados en terceros países, deberá ser ejercido teniendo en cuenta principalmente los intereses y derechos existentes entre la Parte Contratante de que se trate y aquéllos, de suerte que su ejercicio se realizará sobre la base de cuotas de tráfico que se fijarán en el acuerdo de que trata el artículo 4 de este Convenio, cuando los derechos e intereses mencionados exijan dicha determinación.

ARTICULO 16

Las Autoridades Aeronáuticas y las empresas designadas por una Parte Contratante deberán proporcionar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de las empresas designadas que puedan solicitarse debidamente, con el fin de controlar la capacidad ofrecida por cualquier empresa designada por la primera Parte Contratante en las rutas acordadas. Tales informes deben contener todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

ARTICULO 17

La legislación de cada una de las Partes Contratantes será aplicable, en todo caso, a las aeronaves de la otra Parte Contratante y a las personas a bordo, mientras se encuentren dentro del territorio de aquélla, salvo las excepciones que contemple este Convenio u otros acuerdos internacionales obligatorios para ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 18

(1) Las empresas designadas por cualquier Parte Contratante pueden mantener y emplear su propio personal para sus servicios en los aeropuertos y en las ciudades del territorio de la otra Parte Contratante, donde la misma empresa designada se proponga mantener una agencia, siempre y cuando no se trate de los servicios que para la navegación aérea prestan directamente los respectivos Estados.

(2) Si una empresa designada no establece su propia organización en los aeropuertos en el territorio de la otra Parte Contratante, queda entendido que la misma hará realizar el trabajo en cuestión, en la medida de lo posible, por el personal del aeropuerto o de una empresa designada por la otra Parte Contratante.

TITULO IV

Tarifas.

ARTICULO 19

Las tarifas que se cobrarán por pasajes y carga en las rutas acordadas serán fijadas tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como el costo de explotación, ganancia razonable, las características de las varias rutas y las tarifas cobradas por otras empresas aéreas que operan la misma ruta o parte de ella. Al fijar esas tarifas tendrán que ser observados los siguientes artículos:

ARTICULO 20

Las tarifas deben ser fijadas, si es posible, para cada ruta y según el entendimiento entre las respectivas empresas designadas. Con este fin, las empresas designadas deberán acatar las decisiones aplicables de acuerdo con el sistema de fijación de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), o bien, a ser posible, las empresas designadas deberán entenderse directamente entre sí, previa consulta con las empresas aéreas de terceros países que operan la misma ruta o parte de ella.

ARTICULO 21

Cualquier tarifa acordada de conformidad con el artículo anterior, deberá ser sometida a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, a más tardar treinta días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia. Este período puede ser reducido en casos especiales, siempre que las Autoridades Aeronáuticas estén de acuerdo con ello.

ARTICULO 22

Si no llega a un acuerdo entre las empresas designadas, o si una de las Partes Contratantes no estuviere de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación conforme al artículo anterior, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán fijar, de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o para de las mismas sobre las cuales no se haya llegado a un acuerdo.

ARTICULO 23

En el caso de que no se llegue a un acuerdo, conforme al artículo anterior, entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, deberán aplicarse entonces las cláusulas del artículo 27 de este Convenio. Hasta que sea dictada una sentencia arbitral, la Parte Contratante que haya manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene derecho de exigir a la otra Parte Contratante que mantenga las tarifas anteriores.

TITULO V

Reglas de procedimiento.

ARTICULO 24

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio.

ARTICULO 25

(1) Una de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento una consulta entre las autoridades competentes de ellas, con el objeto de examinar la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio, o la modificación de las rutas acordadas. Dicha consulta comenzará dentro de los sesenta días siguientes a la recepción de la solicitud por vía diplomática.

(2) En la consulta de que trata el párrafo anterior, se podrá recomendar a los respectivos Gobiernos la modificación de este Convenio o de las rutas acordadas. El resultado de la consulta deberá ser confirmado por los respectivos Gobiernos. En el caso de la modificación de este Convenio, ella entrará en vigor luego de haber sido confirmada por canje de notas diplomáticas en que conste el haberse cumplido con los requisitos constitucionales exigidos para tal modificación. En el caso de la modificación de las rutas acordadas, entrará ella en vigor luego de haber sido confirmada por canje de notas diplomáticas.

ARTICULO 26

En el caso de que entrare en vigor un Convenio multilateral sobre transporte aéreo suscrito por ambas Partes Contratantes, las discusiones que se presenten en cuanto a cuáles de las cláusulas de este Convenio seguirán vigentes, se arreglarán conforme a lo previsto por el artículo anterior.

ARTICULO 27

(1) De surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no pueda solucionarse de acuerdo con el artículo 25, la cuestión será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El Tribunal de arbitraje se constituirá en cada caso de forma que cada una de las Partes Contratantes designe un árbitro, y éstos, de común acuerdo, designen un nacional de un tercer Estado como árbitro dirimente, cuyo nombramiento deberá ser confirmado por las Partes Contratantes.

Los árbitros serán designados en un plazo de treinta días y el árbitro dirimente en un plazo de sesenta días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes notificó a la otra su propósito de someter a un arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el párrafo anterior, cada una de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, puede rogar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que efectúe los nombramientos necesarios. En el caso de que dicho Presidente tenga la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos correspondientes.

(4) El Tribunal de Arbitraje decidirá por mayoría de votos. Las decisiones serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes sufragará los gastos de su árbitro así como los de su representación ante el Tribunal de Arbitraje; los gastos del árbitro dirimente, así como los demás gastos, serán sufragados por partes iguales por las Partes Contratantes. Por lo demás, el Tribunal de Arbitraje adoptará su propio reglamento.

TITULO VI

Disposiciones finales.

ARTICULO 28

Este Convenio y el canje de notas sobre las rutas acordadas, así como cualquiera modificación de los citados instrumentos, serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.

ARTICULO 29

Este Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán conjeados tan pronto como sea posible en Bonn.

ARTICULO 30

Este Convenio entrará en vigor treinta días después del canje de los instrumentos de ratificación.

ARTICULO 31

Una Parte Contratante podrá denunciar en todo momento, por escrito, este Convenio, el cual dejará de regir seis meses después de la recepción de la denuncia por la otra Parte Contratante, a menos que las Partes Contratantes, de común acuerdo, convengan un plazo diferente.

Hecho en Bogotá, D. E., a veinticinco de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho, en cuatro originales, dos en idioma español y dos en idioma alemán, siendo igualmente auténticos.

Por la República de Colombia,
Por la República Federal Alemana,

Es fiel copia de su original.

Aprobado, sométase a la consideración del Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

(Fdo.) CARLOS LLERAS RESTREPO

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) **Alfonso López Michelsen».**

Es fiel copia del original del Acuerdo entre la República de Colombia y la República Federal Alemana, relativo a los transportes aéreos, cuyo original reposa en los archivos de la División de Asuntos Jurídicos de esta Concillería.

Bogotá, D. E., julio de 1973.

Carlos Borda Mendoza,
Secretario General.

Artículo 2º Esta ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, D. E., a los diez días del mes de diciembre de mil novecientos setenta y cinco.

El Presidente del Senado,
GUSTAVO BALCAZAR MONZON

El Presidente de la Cámara de Representantes,
ALBERTO SANTOFIMIO BOTERO

El Secretario General del Senado,
Amaury Guerrero.

El Secretario de la Cámara de Representantes,
Ignacio Laguado Moncada.

—

República de Colombia. — Gobierno Nacional.
Bogotá, D. E., 28 de abril de 1976.

Publíquese y ejecútese.

ALFONSO LOPEZ MICHELSEN

El Ministro de Relaciones Exteriores,
Indalecio Liévano Aguirre.

El Jefe del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil,
Carlos Sanz de Santamaría.