

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
Y
EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Estado de Qatar;
en adelante llamados las Partes Contratantes;

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la
firma en Chicago, el día 7 de diciembre de 1944;

Deseosos de celebrar un Acuerdo, complementario al citado Convenio con
el fin de establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos
territorios;

Reconociendo que el objeto de este Acuerdo es el de favorecer el desarrollo
del Transporte Aéreo entre y más allá de los dos países, de tal manera que
se propicie la expansión económica y comercial de ambos Estados,
estableciendo, oportunidades justas y equitativas para la explotación de
empresas de transporte aéreo internacional;

Deseosos de promover sus intereses en el Transporte Aéreo Internacional,
conforme con los lineamientos de la Organización de la Aviación Civil
Internacional, para el desarrollo del Transporte Aéreo Internacional;

Deseosos de garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el
Transporte Aéreo Internacional;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1
Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo y a menos que se indique lo contrario:

1. El término “**Convenio**” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de ese Convenio y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94, en tanto tales Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes.
2. El término “**Acuerdo**” designa este Acuerdo, el anexo adjunto y cualquier Protocolo o documentos similares enmendando el presente Acuerdo o el Anexo.
3. El término “**Autoridad Aeronáutica**” designa, en el caso del Gobierno del Estado de Qatar; el Director de la Autoridad de Aviación Civil, y en el caso del Gobierno de la República de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones ejercidas por las autoridades mencionadas.
4. El término “**Línea aérea designada**” designa cualquier línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 de este Acuerdo.
5. Los términos “**Servicios aéreos**”, “**Servicio aéreo internacional**”, “**Línea aérea**” y “**Escala para fines no comerciales**” tienen los significados que respectivamente se les atribuyen en el Artículo 96 del Convenio.
6. El término “**Capacidad**” significa la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente.
7. Los términos “**Servicios acordados**” y “**Rutas especificadas**” significan respectivamente los servicios regulares aéreos internacionales y las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo.

8. El término "**Tarifa**" significa el precio, tasa o cargo para el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (excluyendo el correo) en transporte aéreo (incluyendo cualquier otro modo de transporte en conexión con lo anterior) cobrado por las línea aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, tasa o cargo.
9. El término "**Cargos a los Usuarios**" significa tarifas o tasas impuestas para la provisión de aeropuertos, instalaciones y servicios aeroportuarios de navegación aérea ofrecidos por una de las Partes Contratantes a la otra.
10. El término "**Territorio**" en relación con un Estado, tiene el significado que se le atribuye en el artículo 2 del Convenio de Chicago.
11. El término "**Servicio aéreo exclusivo de carga**" se refiere a todo servicio aéreo efectuado por aeronaves exclusivamente para el transporte público de carga y correo.
12. El término "**Anexo**" significa el o los Anexos a este Acuerdo o cualquier modificación del mismo o los mismos. El Anexo forma parte integral del Acuerdo, y cualquier referencia que se haga al Acuerdo, se entenderá hecha también al Anexo a menos que se estipule expresamente de otra manera.
13. El término "**Transporte aéreo multimodal**" significa el transporte público por aeronave, y por uno o más modos de transporte de superficie, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler.
14. El término "**Transporte aéreo internacional**" significa el transporte aéreo en que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se toman abordo en el territorio de un Estado, que están destinados a otro Estado.
15. El término "**Parte Contratante**" es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo.

ARTICULO 2

Aplicabilidad del Convenio de Chicago

Las disposiciones de este Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones de la Convenio en cuanto a que esas disposiciones son aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTICULO 3
Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con respecto a los servicios aéreos internacionales regulares:
 - a) el derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte, sin aterrizar en el mismo;
 - b) el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales.
2. Cada Parte Contratante le otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en la sección correspondiente a cuadro de rutas anexo a este Acuerdo. Dichos servicios y rutas en adelante se denominarán "los servicios acordados" y "las rutas especificadas", respectivamente. En la operación de un servicio acordado en una ruta especificada, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán, además de los derechos especificados en el párrafo 1 de este Artículo, del derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados para esa ruta en el cuadro de rutas anexo al presente Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros y carga o correo, por separado o combinados.
3. Nada de lo estipulado en el párrafo 2 de este artículo se entenderá como que confiere a las líneas aéreas de una Parte Contratante el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluido correo, que se transporten por remuneración o arrendamiento y que se dirijan a algún otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.
4. Las líneas aéreas de cada Parte Contratante, salvo las designadas en virtud del Artículo 4 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en el párrafo 1, apartados a) y b), de este Artículo.

ARTICULO 4
Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, mediante nota escrita a la otra Parte Contratante, a una o más líneas aéreas con el

objeto de que esas líneas aéreas exploten los servicios acordados en las rutas especificadas en este Acuerdo.

2. Una vez que una Parte Contratante reciba de la otra Parte Contratante la designación y solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización y explotación, la Parte Contratante mencionada otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:
 - a) la línea aérea designada tenga su oficina principal y su residencia permanente en el territorio de la Parte Contratante designante;
 - b) la Parte Contratante que designa la línea aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo;
 - c) la Parte Contratante que designa la línea aérea cumple con las disposiciones establecidas en el Artículo 13 (Seguridad operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la aviación); y
 - d) la línea aérea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación.
3. Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se considerarán factores como: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la Parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; una cantidad considerable de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas en el territorio de la Parte designante, sus aeronaves están registradas con un permiso de explotación válidos y también tienen sus bases en ese territorio, y emplea una cantidad considerable de nacionales en puestos de dirección, técnicos y operacionales.
4. Entre las pruebas de control normativo efectivo deberán acreditar elementos como: la línea aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válidos, expedidos por la autoridad aeronáutica designante, como un Certificado de Operador de Servicios Aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de garantía del servicio, y la Parte designante tiene y

mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la OACI.

ARTICULO 5

Revocación o Suspensión de la Autorización de Operación

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 4 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:
 - a) en caso de que consideren que la línea aérea designada no tiene su oficina principal y la residencia permanente en el territorio de la Parte designante;
 - b) en caso de que consideren que la Parte Contratante que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo de la línea aérea;
 - c) en caso de que la Parte Contratante que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 13 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo; o
 - d) en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación.
2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos arriba mencionados o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones el Artículo 13 (Seguridad Operacional) o el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 17 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTICULO 6

Exención de Aduanas y otros Derechos

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, así como su equipo corriente, piezas de repuesto, combustibles, lubricantes y provisiones abordo (incluyendo comidas, bebidas y tabaco) que se lleven en una aeronave, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos similares aplicables para el ingreso al territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan abordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación o sean utilizados en la parte del trayecto realizado sobre ese territorio.

2. También estarán exentos de los mismos aranceles, derechos y cargos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:
 - a) las provisiones abordo tomadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante, y para el uso abordo de una aeronave saliendo del territorio, prestando un servicio aéreo internacional de la otra Parte Contratante;
 - b) las piezas de repuesto y equipo regular ingresados al territorio de cualquier Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales acordados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante;
 - c) los combustibles y lubricantes suministrados en el territorio de una Parte Contratante a aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, operando servicios aéreos internacionales, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en el trayecto del viaje que se lleve a cabo sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual son puestos abordo;
 - d) material publicitario, artículos uniformes y documentos de la línea aérea que no tengan valor comercial, utilizados por la línea aérea designada de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante;
 - e) podrá requerirse que los materiales referidos en los sub-párrafos a), b) y c) del presente párrafo sean mantenidos bajo la supervisión o el control de las autoridades aduaneras.

3. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo en el territorio de

una de las Partes Contratantes y que no salgan del área del aeropuerto reservada para dichos fines serán objeto de un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo únicamente, estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

4. El equipo regular de la aeronave, así como los materiales y suministros que se mantengan a bordo de la aeronave de cualquier Parte Contratante, sólo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte Contratante. En dicho caso, estos se dejarán bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos, de conformidad con las regulaciones de aduana aplicables.
5. Las exenciones arriba mencionadas son aplicables para las piezas de repuesto suministradas por terceros.

ARTICULO 7

Principios que Rigen la Operación de Servicios Acordados

1. Las líneas aéreas designadas de las dos Partes Contratantes tendrán una oportunidad equitativa e igual de explotar cualquier ruta convenida entre los territorios de ambas Partes.
2. En la operación de los servicios acordados, la línea aérea designada de una de las Partes Contratantes deberá tener en cuenta los intereses de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante con el fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última presta total o parcialmente en las mismas rutas.
3. Los servicios acordados prestados por las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes deberán ajustarse a los requisitos de transporte público establecidos para las rutas especificadas y tendrán como objetivo primario el suministro, de un factor de ocupación razonable, de capacidad adecuada para cumplir con los requisitos actuales y razonablemente anticipados para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, originados en o con destino al territorio de la Parte Contratante que designó la línea aérea. La disposición para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo tanto llevados a bordo como desembarcados en los puntos de las rutas especificadas en los territorios de los Estados diferentes a los designados por la línea aérea, se harán de acuerdo con los principios generales a los cuales se refiere la capacidad para:

- a) requisitos de tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que designó la línea aérea;
- b) los requisitos de operación directa de la línea aérea.

ARTICULO 8

Tarifas

1. Las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive los intereses de los usuarios, el costo de explotación, las características del servicio, un beneficio razonable, las tarifas de otras líneas aéreas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o presentación de las tarifas propuestas por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante para el transporte hacia o desde su territorio. Para la notificación o presentación de tarifas no podrá exigirse una antelación de más de 30 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.
3. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de aprobar o desaprobado las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de ambas Partes que se inicien en su propio territorio, de acuerdo con sus procedimientos. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que comiencen a aplicarse las tarifas propuestas o sigan aplicándose las tarifas vigentes para el transporte de ida o de ida y vuelta entre los territorios de ambas Partes Contratantes que inicien en el territorio de la otra Parte Contratante.
4. Cualquiera de las Partes podrá aprobar expresamente las tarifas acordadas con las disposiciones del párrafo 3 anterior que le presenten la(s) aerolínea(s) interesadas. No obstante, si una Parte Contratante no ha notificado por escrito a la otra Parte Contratante o la(s) línea aérea(s) interesada(s) la desaprobación de esas tarifas de la o las líneas aéreas de la otra Parte Contratante dentro de un plazo de 15 días a partir de la fecha en la que se presentaron, las tarifas en cuestión se considerarán aprobadas. En caso de que el plazo para presentación se reduzca de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2, las Partes Contratantes podrán convenir en que el plazo

dentro del cual debe indicarse la desaprobación se reduzca en consecuencia.

5. En todo caso cuando una Parte Contratante considere que el procedimiento de aprobación o registro de tarifas de la otra Parte Contratante puede llevar a prácticas discriminatorias para las línea aéreas de esa Parte Contratante, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las línea aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 9

Aprobación de Itinerarios

1. La línea aérea designada someterá a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante los itinerarios de vuelo incluyendo la capacidad y el tipo de aeronave que se va a utilizar. Esto se debe presentar no más de 30 días previos a la inauguración de los vuelos programados. Este requisito también aplicará a enmiendas posteriores. En casos especiales, si es necesario, el límite de tiempo arriba mencionado se podrá reducir una vez consultado con las autoridades mencionadas.
2. En todo caso cuando una Parte Contratante considere que el procedimiento de aprobación de itinerarios y rutas de la otra Parte Contratante pueda llevar a prácticas discriminatorias para las línea aéreas de esa Parte Contratante, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las línea aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 10

Provisión de Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud de ésta, estadísticas periódicas u otra información que razonablemente pudieran requerir para revisar la capacidad ofrecida en la operación de los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante, a la cual se hace referencia en la primera parte de ese artículo. Dichos informes incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad del tráfico transportado por dichas líneas aéreas en los servicios acordados y los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico.

ARTICULO 11

Transferencia de Ingresos

1. Cada Parte Contratante otorgará a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, el derecho de transferencia libre del excedente de ingresos sobre gastos, recibido en el territorio de la Parte Contratante respectiva. Dicha transferencia se hará con base en tasas de cambio oficiales o en casos donde no existan tasas de cambio oficiales, se hará a las tasas de cambio prevalentes en el mercado para pagos.
2. Si una Parte Contratante impone restricciones a la transferencia de excedentes de ingresos sobre gastos, recibidos por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, esta última tendrá derecho a imponer restricciones recíprocas a las líneas aéreas designadas de esa Parte Contratante.

ARTICULO 12
Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos Abordo de Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de Diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de Septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de Febrero de 1988, y las disposiciones de acuerdos multilaterales que rijan la seguridad de la aviación civil al que ambas partes estén adheridas.
2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda que requieran para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad aeronáutica

establecidas por la Organización de Aviación Civil que fueron incluidas como Anexos a la Convenio sobre Aviación Civil Internacional hasta donde dichas disposiciones sean aplicables a ambas Partes Contratantes; éstas deberán exigir que los operadores de aeronaves incluidos en su registro u operadores de aeronaves que tengan sus oficinas principales o domicilio permanente en su territorio, así como los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad aeronáutica.

4. Cada Parte Contratante acepta que dichos operadores de aeronaves deberán acatar las disposiciones de seguridad aeronáutica a las cuales se refiere el párrafo 3 anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para ingresar a, salir de o permanecer dentro del territorio de esa otra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante deberá asegurarse de que se apliquen efectivamente las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y provisiones abordo antes de y durante el embarque o desembarque. Cada Parte Contratante también deberá considerar de manera positiva cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de forma razonable las medidas de seguridad especiales para afrontar una amenaza determinada.
6. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.
7. En caso de que una de las Partes Contratantes tenga problemas con respecto a las disposiciones de seguridad aeronáutica de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.
8. Cada una de las Partes Contratantes certifica que son Estados Contratantes al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional y de los instrumentos de protección contra los Actos de Interferencia Ilícita sobre la aviación, a la luz del Anexo 17 (Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de

interferencia ilícita) y que está aplicando las normas de dicho Anexo en todos los vuelos internacionales. Por lo tanto para los pasajeros y su equipaje en tránsito o en trasbordo se cuenta con los procedimientos permanentes para garantizar que son debidamente inspeccionados en el punto de origen, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de trasbordo, de conformidad con el Anexo 17 del Convenio.

ARTICULO 13 **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte Contratante en aspectos relacionados con la tripulación de vuelo, aeronaves o la operación adoptada por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días siguientes a la presentación de dicha solicitud.

2. Si, con posterioridad a estas consultas, una de las Partes Contratantes encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente las normas de seguridad operacional en cualquiera de las áreas que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convenio, la primera Parte Contratante deberá notificar a la otra Parte Contratante sobre esos hallazgos y pasos considerados necesarios para cumplir con esas normas mínimas y la otra Parte Contratante deberá tomar las acciones correctivas apropiadas. El incumplimiento de la otra Parte Contratante al no tomar las acciones correctivas dentro de un tiempo razonable o en un periodo de tiempo más largo que pueda ser acordado, dará lugar a la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que de conformidad con el Artículo 16 del Convenio, las partes acuerdan además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte Contratante que preste servicio hacia o desde el territorio de otra Parte Contratante podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, abordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación y el equipo de la aeronave y la condición de la misma (en este Artículo denominado como "inspección de rampa"), siempre y cuando esto

no lleve a una demora no razonable en la operación de la aeronave.

4. Si cualquier inspección de rampa o serie de inspecciones rampa dan lugar a:

- a) una preocupación seria de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convenio, o
- b) una seria preocupación de que hacen falta mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante responsable de la inspección, deberá, para fines del Artículo 33 del Convenio, tener libertad para concluir que los requisitos bajo los cuales se expidieron el certificado o licencias con respecto a la aeronave o la tripulación de esa aeronave eran válidos, o que los requisitos bajo los cuales es operada la aeronave, no son iguales a o superiores a las normas mínimas establecidas de acuerdo con la Convenio.

5. En el evento de que el acceso para realizar una inspección de rampa en una aeronave operada por la línea aérea o líneas aéreas de una de las Partes Contratantes de conformidad con el párrafo 3 anterior sea negado por el representante de esa línea aérea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante podrá inferir que hay serias preocupaciones del tipo al cual se refiere el párrafo 4 anterior y deducir las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización operacional de la línea aérea de la otra Parte Contratante en el evento que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, consulta o de otra manera, que una acción inmediata es necesaria para la seguridad de la operación de una línea aérea.

7. Toda medida tomada por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 2 o 6 anteriores, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

ARTICULO 14
Cargos a los Usuarios

1. Todo cargo que una de las Partes Contratantes imponga o pueda imponer a la aeronave de la otra Parte Contratante por el uso de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea no podrá ser superior a las que pagaría su aeronave nacional que opere los servicios aéreos internacionales regulares.
2. Cada Parte alentará consultas relativas a cargos impuestos a los usuarios entre sus autoridades recaudadoras competentes o el proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea y las líneas aéreas que utilicen las instalaciones y los servicios proporcionados por dichas autoridades recaudadoras o el proveedor de servicios, cuando sea posible por medio de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas. Debe darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los cargos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios. Además, cada Parte Contratante alentará a su autoridad recaudadora competente o proveedor de servicio y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los cargos impuestos a los usuarios.

ARTICULO 15

Aplicabilidad de Leyes

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de pasajeros, miembros de la tripulación y carga de una aeronave, así como los relativos a la entrada, pasaportes, inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de la tripulación o carga a la entrada o salida, o mientras se encuentren en el territorio de la Parte Contratante.
2. Las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén en su territorio se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea de la otra Parte Contratante.
3. Las autoridades competentes de una Parte Contratante tendrán derecho sin demoras innecesarias, a inspeccionar la aeronave de la otra Parte Contratante a su llegada o salida, así como a inspeccionar el certificado y otros documentos establecidos en la Convenio.
4. Al aplicar tales leyes y reglamentos, las Partes Contratantes –en circunstancias similares– otorgarán a la(s) línea aérea(s) designada(s)

de la otra Parte Contratante un trato no menos favorable que el que otorguen a su(s) propia(s) línea(s) aérea(s) o a otra(s) línea(s) aérea(s) que preste(n) idénticos servicios aéreos internacionales.

5. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandonen las áreas restringidas del aeropuerto, estarán sujetas a lo previsto en el Anexo 17 de la OACI.

ARTICULO 16 **Actividades Comerciales**

1. Cada Parte Contratante permitirá a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus empleados y otro personal responsable para la administración, operaciones técnicas y comerciales de sus actividades de servicios aéreos de conformidad con las reglas y regulaciones de entrada, permanencia y empleo de la otra Parte Contratante.
2. Estas necesidades de personal pueden, a opción de la o las línea aéreas designadas de una Parte, satisfacerse con personal propio o empleando servicios de otra organización, empresa o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte y autorizados a prestar esos servicios para otras líneas aéreas.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte, y serán consistentes con dichas leyes y reglamentos:
 - a) cada Parte Contratante otorgará, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios a los representantes y el personal mencionado en el párrafo 1 de este Artículo; y
 - b) ambas Partes Contratantes facilitarán y agilizarán las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan noventa (90) días.

ARTICULO 17 **Consultas**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrán, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con el presente Acuerdo. Dichas consultas se

iniciarán lo más temprano posible, dentro de los de sesenta (60) días de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que las Partes Contratantes hayan convenido otra cosa. Toda enmienda propuesta como resultado de las consultas estará sujeta al Artículo 19.

ARTICULO 18

Solución de Controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes Contratantes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes tratarán en primera instancia de solucionarla mediante negociación.
2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociación, podrán acordar someter la controversia a un tercero o a una entidad; si no llegan a una solución, la controversia podrá someterse a un tribunal de arbitraje de tres (3) árbitros, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, uno de ellos será nombrado por cada una de las Partes Contratantes, y el tercero será nombrado por los dos (2) árbitros escogidos. Cada Parte Contratante designará a un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje y habrá acuerdo sobre el tercer árbitro en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes Contratantes no designa a su propio árbitro dentro del periodo especificado, o si no hay acuerdo con respecto al tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al o los árbitros. El tercer árbitro deberá ser ciudadano de un tercer País y actuará como Presidente del tribunal arbitral.
3. Cada Parte Contratante asumirá los gastos del árbitro que nombre, así como los de su representación en el procedimiento arbitral. Los gastos del Presidente y otros gastos incurridos se repartirán en proporciones iguales entre las Partes Contratantes.
4. Cada Parte Contratante dará pleno efecto a toda decisión bajo el párrafo 2 del presente Artículo.
5. Cuando y mientras cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla la decisión expedida conforme al párrafo 2 de este artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, denegar o revocar cualquier derecho o privilegio que hubiere concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante o línea aérea designada que haya incumplido.

ARTICULO 19

Enmiendas

1. Las enmiendas al presente Acuerdo entrarán en vigor en la fecha de aviso de recibo de la última notificación por vía diplomática, a través de la cual las Partes Contratantes se notifiquen el cumplimiento de sus requisitos legales internos para tal efecto.
2. Las enmiendas al Anexo podrán hacerse por acuerdo escrito directo entre las Partes Contratantes y entrarán en vigor en la fecha en que hayan sido confirmadas por vía diplomática.
3. Si la enmienda se refiere únicamente a las disposiciones del cuadro de rutas anexo, ésta podrá ser acordada entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

ARTICULO 20

Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Estado donde se firma el Acuerdo.

ARTICULO 21

Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte Contratante, y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.
2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas,

permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante pueden pedir que se celebren consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes de conformidad con el Artículo 17 del presente Acuerdo, con las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante con miras a aclarar que la práctica en cuestión es aceptable para ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 22

Seguridad de los Documentos de Viaje

1. Cada Parte Contratante conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.
2. A este respecto, cada Parte Contratante conviene en establecer controles sobre creación, expedición, verificación y uso legítimos de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por o en nombre de esa Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje y de identificación que expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.
4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte Contratante expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con el Doc 9303 de la OACI — *Documentos de viaje de lectura mecánica: Parte 1 — Pasaportes de lectura mecánica, Parte 2 — Visados de lectura mecánica y/o Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2.*
5. Cada Parte Contratante conviene además en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con la otra para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

ARTÍCULO 23

Competencia y Prácticas Restrictivas de la Competencia

1. Las Partes Contratantes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.
2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes Contratantes prestarán asistencia a las línea aéreas de la otra Parte Contratante, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

ARTICULO 24

Competencia Justa

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes deberán recibir una oportunidad justa y equitativa de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.
2. Cada Parte Contratante tomará acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación y prácticas anticompetitivas o predatorias en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.

ARTICULO 25

Venta y Comercialización de Servicios de Transporte Aéreo

De conformidad con las reglas y regulaciones de cada Parte Contratante, las línea aéreas designadas de la otra Parte Contratante, tendrá(n) derecho a vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea), incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

ARTICULO 26

Flexibilidad Operacional

1. Conforme a las reglas y reglamentos de cada Parte Contratantes, la(s) línea aérea(s) designada(s) podrá(n) en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias

aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas, o intercambiadas a través de un contrato celebrado entre líneas aéreas (de ambas Partes Contratantes o de terceros países), en cumplimiento de las normas y regulaciones de cada Parte Contratante y del artículo 83 bis de la Convención, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes Contratantes. En caso de ser aplicable, las Partes Contratantes podrán celebrar acuerdos o memorandos de alcance técnico y/o operacional, para establecer las condiciones de delegación de responsabilidades sobre la vigilancia de la seguridad operacional.

2. Conforme a las reglas y reglamentos de cada Parte Contratantes con sujeción al párrafo 1 anterior, la(s) línea aérea(s) designada(s) de cada una de las Partes Contratantes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene.
3. Cada línea aérea designada puede, en cualquiera o todos los vuelos en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas, a condición de que:
 - a) se establezca el horario de la aeronave utilizada más allá del punto de cambio de modo que coincida con la aeronave que llega o sale, según el caso; y
 - b) cuando el cambio de aeronave tenga lugar en el territorio de la otra Parte y cuando se utilice más de una aeronave más allá del punto de cambio, solamente una aeronave podrá ser del mismo tamaño y ninguna de ellas será más grande que la aeronave utilizada en el sector de la tercera y cuarta libertad.
4. Para las operaciones de cambio de capacidad, una línea aérea designada puede utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y puede efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra línea aérea.
6. Una línea aérea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

ARTICULO 27
Servicios de Escala

1. La(s) línea aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante, tendrá derecho a recibir servicios de escala de un agente autorizado por las autoridades de la otra Parte Contratante.
2. El ejercicio de este derecho estará sujeto solamente a las restricciones físicas u operacionales resultantes de las consideraciones de seguridad de la aviación o seguridad operacional del aeropuerto. Todas las restricciones se aplicarán de manera uniforme y en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier línea aérea que esté operando en servicios aéreos internacionales en el momento en que se impongan las restricciones.

ARTICULO 28
Acuerdos de Cooperación y Colaboración

1. Al explotar u ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas, la línea aérea designada de una Parte Contratante, bien sea como línea aérea operadora o comercializadora podrá, sujeto a las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que la designa, concertar acuerdos de cooperación de comercialización incluyendo pero no limitado a código compartido con:
 - a) una línea aérea o línea aéreas de la misma Parte Contratante.
 - b) cualquier línea aérea designada de la otra Parte Contratante; o
 - c) una línea aérea o línea aéreas de un tercer país.

Los derechos establecidos en el párrafo 1 anterior, podrán ser ejercidos solamente cuando:

- a) dichas línea aéreas tengan autorización para operar en las rutas y segmentos concernientes; y
- b) respecto a cualesquiera tiquetes vendidos, la línea aérea le informe claramente al comprador en el punto de venta, cual línea aérea va a operar cada sector del servicio y con cual línea aérea o línea aéreas el comprador está estableciendo una relación contractual.

- c) en caso de que las autoridades competentes de un tercer país no autoricen acuerdos de código compartido a favor de las líneas aéreas de una Parte Contratante y otras líneas aéreas para los servicios acordados desde/hasta o vía su territorio, ambas Partes Contratantes no autorizarán dichos acuerdos desde/hasta o vía sus territorios a favor de la tercera Parte.
2.
 - a) cada servicio de código compartido mantenido por una línea aérea designada como una línea aérea comercializadora no afectará las frecuencias y derechos de capacidad de la Parte Contratante que designa a esa línea aérea.
 - b) en la operación de los servicios acordados, a las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante se les permite el cambio de aeronave en un punto o puntos de las rutas especificadas.
 - c) cada aerolínea designada esta autorizada a operar aeronaves arrendadas registradas en terceros países.
3. Además de los Acuerdos arriba mencionados, los servicios de transporte aéreo se pueden llevar a cabo bajo acuerdos de cooperación y colaboración comercial concertados por las líneas aéreas designadas de las dos Partes Contratantes, entre ellas o con líneas aéreas de terceros países, tales como espacio bloqueado, uso de equipo (intercambio de aeronaves, acuerdos de arrendamiento, fletamento, entre otros), si dichos acuerdos están sujetos a los procedimientos de aprobación de cada Parte Contratante. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante decidirán en el término de un mes las solicitudes sometidas a su consideración. En todo caso, los contratos de arrendamiento estarán sujetos a los requisitos establecidos para esta operación.

ARTICULO 29
Código Designador Único

Cada Parte Contratante aceptará la autorización del código designador que la otra Parte Contratante haya concedido a sus líneas aéreas para la identificación de sus vuelos.

ARTICULO 30
Servicios Multimodales

1. Cada línea aérea designada puede emplear servicios de transporte multimodal si lo aprueban las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

2. No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes Contratantes emplear sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga hacia cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o de terceros países o desde los mismos, incluyendo el transporte hacia todos los aeropuertos o desde los mismos con instalaciones y servicios de aduana, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho de transportar carga bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga transportada en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden decidir llevar a cabo su propio transporte de superficie o hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte llevado a cabo por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga.

2. Dichos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, de acuerdo con la legislación interna de cada país.

ARTICULO 31

Sistemas de Reserva por Computadora (SRC)

Cada Parte Contratante aplicará en su territorio el Código de Conducta formulado por la OACI para la Regulación y Operación de los Sistemas de Reserva por Computador, en concordancia con las otras regulaciones y obligaciones relativas a los Sistemas de Reserva por Computadora. Las Partes Contratantes harán un seguimiento a los desarrollos que en esta materia haga la OACI.

ARTICULO 32

Prohibición de Fumar

1. Cada Parte Contratante prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes Contratantes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.

3. Cada Parte Contratante tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

ARTICULO 33

Protección del Medio Ambiente

Las Partes Contratantes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes Contratantes acuerdan cumplir las normas del Anexo de la OACI y las políticas y la orientación vigente de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTICULO 34

Acuerdos Multilaterales

Si ambas Partes Contratantes entran a ser Partes de un Convenio o Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, el presente Acuerdo y sus Anexos se considerarán enmendados en concordancia con el mismo.

ARTICULO 35

Anexos

Los Anexos a este Acuerdo se considerarán parte del Acuerdo y toda referencia al mismo incluirá referencia a los Anexos, excepto cuando expresamente se disponga lo contrario.

ARTICULO 36

Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento notificar a la otra su intención de poner fin al presente Acuerdo; dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el presente acuerdo terminará doce (12) meses después de que la otra Parte Contratante reciba el aviso respectivo, a menos que, de mutuo acuerdo, las Partes Contratantes lo retiren antes de vencer dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusare recibo del aviso de denuncia, éste se considerará recibido catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 37
Entrada en Vigor

El presente Acuerdo será aprobado de conformidad con los requisitos constitucionales en el país de cada Parte Contratante y entrará en vigor a partir de la fecha del intercambio de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes.

A la espera de su entrada en vigor, el presente Acuerdo deberá aplicarse provisionalmente a partir de la fecha de la última nota del intercambio de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes en las que cada Parte Contratante notifica a la otra que consiente aplicar provisionalmente el presente Acuerdo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los abajo firmantes estando debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Firmado en Bogotá a los 15 días del mes de febrero de 2013 en ejemplares en idioma Español, Árabe e Inglés, todos los textos siendo igualmente auténticos. En caso de diferencias de interpretación, prevalecerá el texto en Inglés.



**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE COLOMBIA**



**POR EL GOBIERNO DEL
ESTADO DE QATAR**

ANEXO

Servicios de Pasajeros

Cuadro de Rutas 1

1. Rutas a ser operadas por la línea aérea designada por el Estado de Qatar:

(1)	(2)	(3)	(4)
Desde	Puntos Intermedios	Hasta	Puntos Mas Allá
Cualesquiera Puntos	Cualesquiera Puntos *	Cualesquiera Puntos	Cualesquiera Puntos*

2. La línea aérea designada del Gobierno del Estado de Qatar podrá, en todos o en cualquier vuelo, omitir las escalas en cualquiera de los puntos de las columnas (2) y (4) anteriores, siempre y cuando los servicios acordados en estas rutas empiecen en un punto de la columna (1).

* Las líneas aéreas designadas del Estado de Qatar podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad del aire en puntos intermedios a Caracas (Venezuela), Kingston (Jamaica), Bridgetown (Barbados), Puerto Príncipe (Haití) y a un punto a ser conjuntamente acordado entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y en puntos más allá a un punto en Montevideo (Uruguay) o Asunción (Paraguay), con un máximo de 7 frecuencias semanales.

Cuadro de Rutas 2

1. Rutas a ser operadas por la línea aérea designada por la República de Colombia:

(1)	(2)	(3)	(4)
Desde	Puntos Intermedios	Hasta	Puntos Mas Allá
Cualesquiera Puntos	Cualesquiera Puntos *	Cualesquiera Puntos	Cualesquiera Puntos*

2. La línea aérea designada del Gobierno de la República de Colombia podrá, en todos o en cualquier vuelo, omitir las escalas en cualquiera de los puntos de las columnas (2) y (4) anteriores, siempre y cuando los servicios acordados en estas rutas empiecen en un punto de la columna (1).

- * Las líneas aéreas designadas de la República de Colombia podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad del aire en puntos intermedios a Caracas (Venezuela), Kingston (Jamaica), Bridgetown (Barbados), Puerto Príncipe (Haití) y a un punto a ser conjuntamente acordado entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y en puntos más allá a un punto en Montevideo (Uruguay) o Asunción (Paraguay), con un máximo de 7 frecuencias semanales.

Servicios de Carga

Cuadro de Rutas 1

1. Rutas a ser operadas por la línea aérea designada por el Estado de Qatar:

(1)	(2)	(3)	(4)
Desde	Puntos Intermedios	Hasta	Puntos Mas Allá
Cualesquiera Puntos	Cualesquiera Puntos *	Cualesquiera Puntos	Cualesquiera Puntos

2. La línea aérea designada del Gobierno del Estado de Qatar podrá, en todos o en cualquier vuelo, omitir las escalas en cualquiera de los puntos de las columnas (2) y (4) anteriores, siempre y cuando los servicios acordados en estas rutas empiecen en un punto de la columna (1).

* Las líneas aéreas designadas del Estado de Qatar podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad del aire en puntos intermedios en cualquier punto en África y Bélgica, sin limitación de frecuencias.

Cuadro de Rutas 2

1. Rutas a ser operadas por la línea aérea designada por la República de Colombia:

(1)	(2)	(3)	(4)
Desde	Puntos Intermedios	Hasta	Puntos Mas Allá
Cualesquiera Puntos	Cualesquiera Puntos *	Cualesquiera Puntos	Cualesquiera Puntos

2. La línea aérea designada del Gobierno de la República de Colombia podrá, en todos o en cualquier vuelo, omitir las escalas en cualquiera de los puntos de las columnas (2) y (4) anteriores, siempre y cuando los servicios acordados en estas rutas empiecen en un punto de la columna (1).

* Las líneas aéreas designadas de la República de Colombia podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad del aire en puntos intermedios en cualquier punto en África y Bélgica, sin limitación de frecuencias.

**LA SUSCRITA COORDINADORA DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE TRATADOS DE
LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DEL MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

CERTIFICA:

Que el texto que acompaña al presente Proyecto de Ley es copia fiel y completa del texto original en español del «*ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR*», suscrito en Bogotá, D.C., el 15 de febrero de 2013, documento que reposa en los archivos del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales de este Ministerio y que consta en dieciséis (16) folios.

Dada en Bogotá, D.C., a los diecisiete (18) días del mes de marzo de dos mil veintiuno (2021).



LUCÍA SOLANO RAMÍREZ
Coordinadora del Grupo Interno de Trabajo de Tratados

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR», SUSCRITO EN BOGOTÁ, D.C., EL 15 DE FEBRERO DE 2013”.

Honorables Senadores y Representantes:

El Gobierno Nacional, en cumplimiento de los artículos 150 numeral 16, 189 numeral 2 y 224 de la Constitución Política de Colombia, pone a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley “Por medio del cual se aprueba el «ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR», suscrito en Bogotá, D.C., el 15 de febrero de 2013”.

I. CONSIDERACIÓN PRELIMINAR

Teniendo en cuenta la reunión de Consultas celebrada el 8 de marzo de 2011 en la ciudad de Bogotá D.C, entre las Autoridades Aeronáuticas de Colombia y el Estado de Qatar para concertar un Convenio sobre Transporte Aéreo y en consonancia con lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo “Todos por un nuevo país (2014-2018)”, que incorpora e integra estrategias transversales de competitividad e infraestructura para facilitar y consolidar el comercio exterior, la autoridad aeronáutica colombiana ha propiciado en un escenario de reciprocidad, esquemas que promuevan y dinamicen el transporte aéreo entre Colombia y Qatar.

En armonía con lo anterior, los Gobiernos de Colombia y el Estado de Qatar, con el fin de continuar afianzando los lazos de amistad y cooperación entre las dos naciones y resaltando la importancia de fortalecer el comercio y el turismo, creando nuevas operaciones y además considerando el servicio hacia los usuarios, así como facilitando la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional, estimaron necesario la adopción y suscripción el de un instrumento que permitiera el logro de dichos objetivos.

II. ANÁLISIS E IMPORTANCIA DEL CONVENIO

En materia de política aérea, teniendo en cuenta la importancia de la conectividad y con el fin de lograr una mayor integración con los países del Medio Oriente, Colombia ha buscado la apertura de nuevos mercados en los países de esa región del mundo, teniendo en cuenta que en nuestra región se aprecia el establecimiento y consolidación de operación aérea entre América Latina y la región del Medio Oriente. En este marco resulta fundamental para Colombia promover y diversificar las opciones de conectividad hacia nuevas zonas geográficas que pueden resultar competitivas y estimular así el comercio y los viajes de negocios.

En consonancia con la estrategia de diversificación de la política exterior colombiana se hicieron los acercamientos correspondientes entre autoridades aeronáuticas de Colombia y Qatar. Luego de dos rondas de negociaciones, en Bogotá Marzo de 2011 y, Mumbai Octubre de 2011, se consensuó el texto del Acuerdo de Transporte Aéreo, al cual se le hizo una revisión en Enero 18 del 2013, ampliando los derechos de tráfico de quinta libertad.

Por otra parte, dentro de la actual estrategia de diversificación de la política exterior colombiana, Oriente Medio es una región que se presenta como una oportunidad, teniendo en cuenta su capacidad de inversión y de cooperación, por cuanto países como Qatar, cuentan con economías complementarias a la colombiana, y por lo tanto permiten explorar la posibilidad de aumentar la interacción comercial,

convirtiéndose en una ventana para los productos colombianos. Se busca así, estrechar los vínculos comerciales, el fomento a la inversión, y la promoción del conocimiento mutuo, con el objeto de fortalecer la conectividad entre ambos países y consecuencia contribuir a la expansión del comercio, la inversión y el turismo transoceánico.

Con este Convenio se pretende además favorecer el desarrollo del transporte aéreo de tal manera que propicie la expansión económica de ambos países y de proseguir, de la manera más amplia, la cooperación internacional en ese sector.

Lo anterior en consonancia con la publicación Panorama OMT del Turismo Internacional edición 2015, que señala:

“Las llegadas de turistas internacionales a Oriente Medio (+5%), según estimaciones, crecieron en 3 millones en 2014, incrementándose el total hasta los 51 millones. La región está dando señales de recuperación después de tres años difíciles, y la mayoría de los destinos han tenido resultados positivos.

Los ingresos por turismo internacional aumentaron un 6% hasta alcanzar los 49.000 millones de dólares de los EE.UU. La región tiene una cuota del 5% de las llegadas mundiales y del 4% de los ingresos.

El crecimiento se vio impulsado por el principal destino de la región, Arabia Saudita, que registró un crecimiento del 13% en el número de llegadas internacionales. Qatar registró un aumento notable, del 8%, en el número de llegadas, con cifras que casi doblaron las de los últimos cinco años. El crecimiento en el Líbano (+6%) también repuntó, aunque Palestina (+2%) y Jordania (+1%) obtuvieron un crecimiento más moderado.”

Por su parte el informe de la OMT “Tourism Towards 2030” (Turismo hacia 2030) ofrece un pronóstico a largo plazo actualizado y una evaluación del desarrollo del turismo para las dos próximas décadas, de 2010 a 2030. Es un proyecto de investigación de amplio espectro, que toma como punto de partida el trabajo realizado por la OMT en el ámbito de las previsiones a largo plazo desde la década de 1990. El nuevo estudio sustituye al anterior “Turismo: Panorama 2020”, que se ha convertido en referencia mundial para las previsiones sobre turismo internacional.

Los resultados más importantes de este estudio son las proyecciones cuantitativas de la demanda del turismo internacional durante un periodo de 20 años, que se inicia en 2010 y finaliza en 2030. Las previsiones actualizadas incorporan un análisis de los factores sociales, políticos, económicos, medioambientales y tecnológicos que han configurado el turismo en el pasado y de los cuales se espera que influyan en el sector en el futuro.

Según este informe las llegadas de turistas internacionales a destinos de las economías emergentes de Asia, América Latina, Europa Central y Oriental, Europa Meridional y Mediterránea, Oriente Medio y África doblarán su ritmo de crecimiento (+4,4% al año) respecto al de los destinos de las economías avanzadas (+2,2% al año). Por consiguiente, se prevé que en 2015 las llegadas a economías emergentes superen a las de economías avanzadas.

En 2030 el 57% de las llegadas internacionales se registrarán en destinos de economías emergentes (frente al 30% de 1980) y el 43% en destinos de economías avanzadas (frente al 70% en 1980).

Por regiones, el mayor crecimiento corresponderá a Asia y el Pacífico, donde se prevé que las llegadas aumenten en 331 millones hasta alcanzar los 535 millones en 2030 (+4,9% al año). Por otro lado, en Oriente Medio y África la cifra de llegadas crecerá más del doble según el pronóstico para este periodo, pasando de 61 millones a 149 millones y de 50 millones a 134 millones respectivamente. Europa (de 475 a 744 millones) y las Américas (de 150 a 248 millones) crecerán comparativamente menos.

Con un ritmo de crecimiento mayor, aumentarán las cuotas de mercado mundiales de Asia y el Pacífico (del 22% en 2010 al 30% en 2030), Oriente Medio (del 6% al 8%) y África (del 5% al 7%). En consecuencia, Europa (del 51% al 41%) y las Américas (del 16% al 14%) experimentarán una disminución adicional en su cuota de turismo internacional, debido fundamentalmente al menor crecimiento que experimentarán destinos comparativamente más veteranos de América del Norte, Europa del Norte y Europa Occidental”

Por las anteriores consideraciones el presente Convenio sin duda representará beneficios para la aviación comercial de ambos países, y para los usuarios del transporte aéreo, al definir un esquema de operación que no existía, el cual permitirá ampliar los servicios aéreos entre los dos territorios y terceros países, bajo un entorno competitivo y equilibrado, creando así nuevas y mejores posibilidades de servicio para estimular el comercio exterior y los vínculos económicos entre las dos naciones.

Así mismo, permite fortalecer el turismo como factor de desarrollo económico y social del país, donde el transporte aéreo es una necesidad esencial.

Con ello se crean además, en un escenario de reciprocidad, condiciones adecuadas para que las aerolíneas de ambos países ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga y alentará a cada línea aérea a desarrollar e implementar tarifas innovadoras y competitivas.

III. EL CONVENIO

El Convenio consta de un Preámbulo, 37 artículos y un Anexo. En el Preámbulo se consignan las razones por las cuales los Gobiernos de la República de Colombia y la República de Qatar suscriben el presente Convenio.

En cuanto a su articulado, aquellos de mayor relevancia son:

El artículo 3 que incluye el otorgamiento de derechos que se conceden recíprocamente las Partes, permite que las empresas aéreas designadas por ambos países puedan embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación entre los dos territorios y terceros países, lo cual permitirá a las aerolíneas ampliar sus mercados y consolidar su presencia internacionalmente, además de beneficiar a los usuarios, el comercio y la conectividad.

De otra parte, el artículo 4 establece la múltiple designación, permitiendo el libre acceso al mercado a las empresas aerolíneas de cada una de las Partes. También hace alusión al otorgamiento de las autorizaciones sobre las solicitudes de las aerolíneas para operar bajo este Convenio, las cuales deberán concederse en forma expedita una vez que se cumplan con todas las leyes y regulaciones normalmente aplicadas, en la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud, entre otros.

El artículo 5 se refiere a la revocación o suspensión de la autorización que prevé el artículo 4 antes citado.

Por su parte el artículo 6 hace relación al carácter de exentos que en términos aduaneros tienen los equipos de abordaje de las aeronaves, así mismo los insumos necesarios para su operación (lubricantes, repuestos, etc.) y los productos destinados a la venta o consumo de los pasajeros en cantidades razonables. Así mismo, el artículo 11 permite transferir libremente el exceso de ingresos sobre los gastos obtenidos por la línea aérea en el territorio de la otra parte en relación con la venta de transporte aéreo.

También debe hacerse referencia a los artículos 12 y 13 relacionados con los aspectos alusivos a la seguridad de la Aviación y la seguridad operacional de la aviación, con los cuales se desea propender por el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional.

De igual forma, el presente Convenio contempla cláusulas y disposiciones finales relacionadas con el perfeccionamiento, modificaciones y entrada en vigor del mismo.

En cuanto a su Anexo, este establece un Cuadro de Rutas abierto para los servicios mixtos de pasajeros y carga como para los servicios exclusivos de carga, así como también los derechos de tráfico de quinta libertad para ambos servicios.

Este Convenio bilateral de transporte aéreo, define un esquema de operación, por el cual la explotación de servicios aéreos entre los dos territorios, se realiza libremente por las líneas aéreas designadas por los respectivos gobiernos, en cuanto a capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves.

Frente a los derechos de quinta libertad las aerolíneas designadas de Colombia podrán operar en puntos intermedios a Caracas (Venezuela), Kingston (Jamaica), Bridgetown (Barbados), Puerto Príncipe (Haití) y a un punto a ser conjuntamente acordado entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y en puntos más allá a un punto en Montevideo (Uruguay) o Asunción (Paraguay), con un máximo de 7 frecuencias semanales

Finalmente, debemos reiterar que con este Convenio se pactan bases de libre acceso a los mercados aéreos entre los dos territorios a fin de lograr una efectiva integración entre los dos país en el campo del transporte aéreo, lo cual beneficiará a los usuarios, el comercio, el turismo, la conectividad, la industria aeronáutica y el desarrollo de nuestras naciones, consolidando así los vínculos comerciales y culturales.

Conforme a lo anterior, el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y de la Ministra de Transporte presenta a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio del cual se aprueba el «ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR», suscrito en Bogotá, D.C., el 15 de febrero de 2013.

De los Honorables Senadores y Representantes,

CLAUDIA BLUM
Ministra de Relaciones Exteriores

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte

**RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
BOGOTÁ, D.C.,**

**AUTORIZADO. SOMÉTASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE LA
REPÚBLICA PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES
(FDO.) IVÁN DUQUE MÁRQUEZ
MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES
(FDO.) CLAUDIA BLUM**

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «*ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR*», suscrito en Bogotá, D.C., el 15 de febrero de 2013.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el «*ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR*», suscrito en Bogotá, D.C., el 15 de febrero de 2013, que por el artículo primero de esta Ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

ARTÍCULO TERCERO: La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D.C., a los

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

CLAUDIA BLUM
Ministra de Relaciones Exteriores

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte