

LEY 1600 DE 2012

(diciembre 21)

Diario Oficial No. 48.651 de 21 de diciembre de 2012

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, suscrito en Bogotá, D. C., el 10 de mayo de 2011.

Resumen de Notas de Vigencia

NOTAS DE VIGENCIA:

- Mediante el Decreto [1374](#) de 2014, 'se promulga el “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, suscrito en Bogotá, D. C., República de Colombia, el 10 de mayo de 2011', publicado en el Diario Oficial No. 49.220 de 22 de julio de 2014.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Acuerdo y ley aprobatoria declarados EXEQUIBLES por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-132-14 de 11 de marzo de 2014, Magistrado Ponente Dr. Mauricio González Cuervo, salvo el numeral 1o. del artículo 18 que declara INEXEQUIBLE.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Visto el texto del “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, suscrito en Bogotá, D. C., el 10 de mayo de 2011.

(Para ser transcrito: Se adjunta fotocopia fiel y completa en castellano del protocolo, certificada por la Coordinadora del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documento que reposa en los archivos de ese Ministerio).

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en adelante, "las Partes");

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia justa y equitativa entre las líneas aéreas en el mercado;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga, y deseando alentar a cada línea aérea a desarrollar e implementar tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad y protección en transporte aéreo internacional y reafirmando su grave preocupación por actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o la propiedad, que afectan adversamente la operación del transporte aéreo, y que minan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

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

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1. DEFINICIÓN.

Para efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y, en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte y cualquier persona o agencia autorizada para realizar funciones ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o el Departamento de Transporte;
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo y cualquier enmienda al mismo;
3. "Transporte aéreo" significa el transporte público en aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, regular o chárter, por remuneración o contrato;
4. "Línea aérea de una Parte" significa una línea aérea que tiene un Certificado de Operador Aéreo (AOC) emitido por esa Parte y tiene su domicilio principal en el territorio de dicha Parte;
5. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que fue abierto a la firma en Chicago en diciembre 7 de 1944, e incluye:
 - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor bajo el Artículo 94(a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y
 - b. cualquier Anexo o cualquier enmienda al mismo adoptada bajo el Artículo 90 del Convenio, en la medida en que tal anexo o enmienda esté en vigencia para ambas Partes en un momento dado;
6. "Costo total" significa el costo por prestar un servicio más un cargo razonable por gastos generales de administración;
7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo del territorio de más de un Estado;
8. "Precio" significa cualquier tarifa, tasa o cargo por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga (excluyendo correo), incluyendo el transporte terrestre en conexión con el transporte aéreo internacional, que cobran las líneas aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, tasa o cargo;
9. "Escala con fines no comerciales" significa un aterrizaje con cualquier propósito distinto al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

10. "Territorio" significa las áreas terrestres, las aguas internas y el mar territorial bajo la soberanía de una Parte; y

11. "Cargo al usuario" significa un cargo impuesto a las líneas aéreas por el suministro de servicios o instalaciones aeroportuarias, navegación aérea, o instalaciones de seguridad de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones relacionados.

ARTÍCULO 2. CONCESIÓN DE DERECHOS.

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte realicen el transporte aéreo internacional:

- a. el derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar;
- b. el derecho a hacer escalas en su territorio con fines no comerciales;
- c. el derecho a realizar transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:
 - i. para las líneas aéreas de los Estados Unidos, desde puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Colombia y más allá;
 - ii. para las líneas aéreas de Colombia, desde puntos anteriores a Colombia vía Colombia y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y más allá; y
- d. los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Cada línea aérea de una Parte podrá, en alguno o todos los vuelos y a su elección:

- a. efectuar vuelos en cualquier dirección, o en ambas;
- b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- c. prestar servicios a puntos anteriores, intermedios y puntos más allá y a puntos en los territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e. transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;
- f. prestar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y anunciar tales servicios al público como servicios directos;
- g. realizar escalas en cualesquiera puntos ya sea dentro o fuera del territorio de una u otra Parte;
- h. realizar transporte en tránsito a través del territorio de la otra Parte; y
- i. combinar tráfico en la misma aeronave independiente de dónde se origina dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a llevar tráfico que se permita en virtud del presente Acuerdo, siempre que el transporte sea parte de un servicio que atienda un punto del territorio nacional de la línea aérea.

3. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriores, cualquier aerolínea de una Parte podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación como cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de la aeronave operada, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la línea aérea y, en la dirección de llegada, el transporte al territorio de la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

4. Nada en el presente Artículo se considerará que confiere a la aerolínea o líneas aéreas de una Parte el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correo transportado por remuneración y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

5. Nada en el presente Acuerdo limitará los derechos de una Parte para requerir que las líneas aéreas de ambas Partes se adhieran a los requerimientos relacionados con la protección de los fondos de los pasajeros y los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros.

ARTÍCULO 3. AUTORIZACIÓN.

Cada Parte, al recibo de las solicitudes de una línea aérea de la otra Parte, conforme a lo prescrito para la concesión de autorizaciones y permisos técnicos, otorgará las autorizaciones y permisos adecuados con un plazo mínimo de tramitación, siempre que:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea esté en manos de la otra Parte, de los nacionales de esa Parte o ambos;
- b. la aerolínea esté calificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicadas en la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud o solicitudes; y
- c. la otra Parte esté manteniendo y administrando las disposiciones establecidas en el Artículo 6 (Seguridad) y en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 4. REVOCACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN.

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una aerolínea si:

- a. dicha línea aérea no sea una línea aérea de la otra Parte bajo el Artículo 1(4);
- b. la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea no está en manos de la otra Parte, ni los nacionales de la otra Parte o ambos; o
- c. esa aerolínea no ha cumplido las leyes y regulaciones contempladas en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo.

2. Salvo que una acción inmediata sea esencial para prevenir que continúe el incumplimiento del sub-párrafo 1 (c) del presente Artículo, los derechos establecidos mediante este Artículo se ejercerán solamente después de la celebración de consultas con la otra Parte.

3. El presente Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte de acuerdo con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad) o del Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5. APLICACIÓN DE LAS LEYES.

1. Las leyes y regulaciones de una Parte relacionadas con la entrada en o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, serán cumplidas por dichas aeronaves al entrar, salir o durante su permanencia en el territorio de la primera Parte.

2. A la entrada en el territorio de una Parte o a la salida del mismo o, durante la permanencia en él, sus leyes y regulaciones relativo al ingreso en su territorio o a la salida del mismo de los pasajeros, tripulantes o la carga de aeronaves (incluyendo las regulaciones relativas al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena o, en el caso de correo, las regulaciones postales), serán cumplidas directamente o de parte de dichos pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 6. SEGURIDAD.

1. Cada Parte reconocerá como válidos, para efectos de las operaciones de transporte aéreo estipuladas en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte y aún vigentes, siempre que los requisitos para tales certificados o licencias al menos igualen los estándares mínimos que puedan establecerse de conformidad con el Convenio. Cada Parte podrá, sin embargo, negarse a reconocer como válidos para volar sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias validadas u otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cada Parte podrá solicitar consultas sobre los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las líneas aéreas de esa otra Parte. Si, tras dichas consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente estándares de seguridad y requisitos en estas áreas que al menos igualen los estándares mínimos que puedan ser establecidos de conformidad con el Convenio, la otra Parte será notificada de tales hallazgos y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir con estos estándares mínimos, y la otra Parte tomará una acción correctiva adecuada. Cada Parte se reserva el derecho a retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte en caso de que la otra Parte no inicie dicha acción correctiva adecuada dentro de un plazo razonable y a adoptar medidas inmediatas, antes de las consultas, respecto a dicha línea aérea o líneas aéreas, si la otra Parte no está manteniendo y administrando los estándares mencionados anteriormente y es esencial tomar medidas inmediatas para impedir ulteriores incumplimientos.

3. Cualquier medida que tome una Parte en concordancia con el párrafo 2 anterior será derogada una vez las razones que la originaron desaparezcan.

4. Con respecto al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte aún no cumple los estándares de la OACI después de la expiración del plazo, este hecho deberá ser notificado al Secretario General de la OACI. La resolución satisfactoria de esta situación también deberá reportarse a este último.

ARTÍCULO 7. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

1. Las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad

de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio en septiembre 14 de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya en diciembre 16 de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal en septiembre 23 de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal en febrero 24 de 1988, así como con cualquier otro convenio relativo a la seguridad de la aviación civil en la medida en que se encuentre vigente para ambas Partes.

2. Las Partes, previa solicitud, prestarán toda la asistencia necesaria a la otra Parte para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos en contra de la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación y de los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza contra la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas adecuadas recomendadas, establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores de aeronaves que tienen su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada en su territorio, la salida del mismo y mientras se permanezca en él, y tomar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y el equipaje de mano, así como la carga y las provisiones de a bordo antes y durante el embarque o carga. Cada Parte también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad para afrontar una amenaza particular.

5. cuando un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, aeronaves, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea ocurra, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a resolver rápidamente y de forma segura dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para considerar que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud constituirá un motivo para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o los permisos técnicos de una línea aérea o líneas aéreas de esa Parte. Cuando se requiera por una emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales previas a la expiración de los 15 días de plazo.

ARTÍCULO 8. OPORTUNIDADES COMERCIALES.

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra

Parte para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho, de conformidad con las leyes y regulaciones de la otra Parte relativas a la entrada, residencia y empleo, a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte personal directivo, de ventas, técnico, operacional y otro personal especializado que requieran para la prestación del servicio de transporte aéreo.

3. Cada línea aérea tendrá derecho a proporcionar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicios propios") o, a elección de la aerolínea, seleccionar entre agentes competidores para que los presten total o parcialmente. Los derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de las consideraciones de seguridad del aeropuerto. En caso de que tales consideraciones excluyan los servicios propios, los servicios de escala estarán disponibles, en igualdad de condiciones, para todas las líneas aéreas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados; y tales servicios deberán ser comparables con la clase y calidad de servicios si los servicios propios fueran posibles.

4. Una aerolínea de una Parte podrá dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la aerolínea, a través de sus agentes, a menos que se disponga específicamente en las regulaciones de vuelos chárter del país en el que se origina el chárter relativas a la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá derecho a comprarlo, en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y transferir a su país salvo cuando no sea compatible con el ordenamiento o regulación aplicable, a cualquier otro país o países de su elección, previa solicitud, los ingresos locales que excedan las sumas localmente desembolsadas. La conversión y la transferencia se permitirán con prontitud, sin imponerles restricciones ni gravámenes, a la tasa de cambio aplicable a las operaciones y transferencias corrientes, en la fecha en que el transportista efectúa la solicitud inicial de la transferencia.

6. Las líneas aéreas de cada Parte estarán autorizadas para pagar los gastos locales, incluyendo las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte en la moneda local. A su criterio, las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles de acuerdo con la regulación monetaria del país.

7. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en el presente Acuerdo, cualquier aerolínea de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como acuerdos de bloqueo de espacio, de código compartido, acuerdos de intercambio o de arrendamiento de aeronaves, con:

- a. una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b. una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país; y
- c. un proveedor de transporte terrestre de cualquier país;

siempre y cuando todos los participantes en tales acuerdos (i) tengan la debida autorización y (ii) cumplan los requisitos aplicados normalmente a estos acuerdos.

8. Las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes estarán autorizados, sin restricción, a emplear, en conexión con el transporte aéreo internacional,

cualquier transporte terrestre para carga hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo hacia y desde todos los aeropuertos con servicios aduaneros, y para transportar carga en depósito aduanero "in-bond", conforme a la legislación y las regulaciones aplicables. Dicha carga, sea transportada por tierra o aire, tendrá acceso a los trámites e instalaciones aduaneras del aeropuerto. Las líneas aéreas podrán elegir realizar su propio transporte terrestre u obtenerlo mediante acuerdos con otros transportadores terrestres, incluyendo el transporte terrestre operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios de carga multimodal podrán ofrecerse a un solo precio directo para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando no se confunda a los remitentes sobre las circunstancias concernientes a dicho transporte.

ARTÍCULO 9. DERECHOS ADUANEROS Y GRAVÁMENES.

1. Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves en servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte, su equipo regular, el equipo de tierra, el combustible, los lubricantes, los suministros técnicos consumibles, las partes de repuesto (incluyendo motores), las provisiones de a bordo (incluyendo, pero no limitado a artículos tales como alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados para la venta a los pasajeros o para el consumo de estos en cantidades limitadas durante el vuelo), y otros artículos que se destinen o utilicen solamente en relación con el funcionamiento o la prestación de servicios en las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos a la propiedad y gravámenes al patrimonio, derechos de aduana, impuestos especiales y tarifas y cargos similares que: (a) son impuestos por las autoridades nacionales y (b) no se basen en el costo de los servicios prestados, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de los impuestos, gravámenes, derechos, tarifas y cargos mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:

a. las provisiones de a bordo introducidas o suministradas en el territorio de una Parte y llevadas a bordo, dentro de límites razonables, para su uso en las aeronaves de salida de una línea aérea de la otra Parte que participe en el transporte aéreo internacional, incluso cuando estas provisiones se utilizan en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo;

b. el equipo de tierra y las partes de repuesto (incluidos los motores) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de las aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte, utilizadas en el transporte aéreo internacional;

c. el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles ingresados o suministrados en el territorio de una Parte para su uso en una aeronave de una línea aérea de la otra Parte que participe en el transporte aéreo internacional, incluso cuando estos suministros se utilizan en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo; y

d. los materiales de propaganda y publicitarios ingresados o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para su uso en las aeronaves de salida de una línea aérea de la otra Parte que participe en el transporte aéreo internacional, incluso cuando estos materiales se utilizan en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la

cual se llevaron a bordo.

3. Podrá exigirse que el equipo y los suministros referidos en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo se mantengan bajo la supervisión o control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones que estipula el presente Artículo se concederán así mismo cuando las líneas aéreas de una Parte hayan contratado con otra aerolínea, la cual disfrutará, del mismo modo, de las exenciones concedidas por la otra Parte, por el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los objetos especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo.

ARTÍCULO 10. CARGOS A LOS USUARIOS.

1. Los cargos a los usuarios que impongan las autoridades u organismos fiscales competentes de cada Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y se repartirán equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, cualquiera de dichos cargos a los usuarios se gravarán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables de que goce cualquier otra aerolínea en el momento en que se fijen esos cargos.

2. Los cargos a los usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin exceder, el costo total que signifique para las autoridades u organismos fiscales competentes la debida prestación de los servicios e instalaciones del aeropuerto, ambiente aeroportuario, la navegación aérea y las instalaciones y servicios de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos cargos podrán incluir un rendimiento razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los cuales se graven los cargos se proporcionarán sobre una base eficiente y económica.

3. Cada Parte promoverá las consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan los servicios y las instalaciones, y alentarán a dichas autoridades u organismos fiscales competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para determinar con precisión la razonabilidad de los cargos de conformidad con los principios de los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentarán a las autoridades fiscales competentes a proporcionar a los usuarios una notificación razonable de cualquier propuesta de cambio en los cargos de los usuarios para permitirles a éstos expresar su opinión antes de que los cambios se efectúen.

4. En los procedimientos de solución de controversias con arreglo al Artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición del presente Artículo a menos que (a) ésta no se comprometa a una revisión del cargo o la práctica que sea el objetivo de la denuncia de la otra Parte dentro de un plazo razonable de tiempo; o (b) posterior a dicha revisión, ésta no tome todas las medidas en su poder para remediar cualquier cargo o práctica que sea inconsistente con el presente Artículo.

ARTÍCULO 11. COMPETENCIA LEAL.

1. Cada Parte concederá una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas de ambas Partes para competir en la prestación del transporte aéreo internacional regido por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá a cada aerolínea determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece basado en consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o

regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, excepto cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operacionales o de medio ambiente bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte una relación de equilibrio, derechos por la no-objeción o cualquier otro requerimiento con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos del presente Acuerdo.

4. Ninguna de las Partes exigirá la presentación de horarios, programas de vuelos chárter o planes operacionales a las líneas aéreas de la otra Parte para aprobación, a menos que sea requerido, sobre una base no discriminatoria, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente Artículo o a menos que sea específicamente autorizado en el presente Acuerdo. Si una Parte requiere presentar documentación para fines informativos, ésta minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos para los intermediarios de transporte aéreo y las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 12. FIJACIÓN DE PRECIOS.

1. Cada Parte permitirá que cada aerolínea establezca los precios para el transporte aéreo sobre consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a. la prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
- b. la protección a los consumidores de precios excesivamente altos o restrictivos por el abuso de una posición dominante; y
- c. la protección a las líneas aéreas de precios artificialmente bajos debido al subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.

2. Cualquiera de las Partes podrá exigir la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de los precios a cobrar hacia o desde su territorio por las líneas aéreas de la otra Parte. Tal notificación o presentación por parte de las líneas aéreas podrá ser exigida no antes de la oferta inicial de un precio.

3. Ninguna de las Partes tomará una acción unilateral para prevenir la inauguración o la continuidad de un precio propuesto o aplicado por: (i) una línea aérea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (ii) una línea aérea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo en ambos casos, el transporte sobre una base de interlínea o intralínea. Si cualquiera de las Partes cree que algún precio es incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 del presente Artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte sobre las razones de su insatisfacción tan pronto como sea posible. Estas consultas deberán realizarse a más tardar 30 días después del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán en la consecución de la información necesaria para la solución razonable de este asunto. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto al precio por el cual se ha enviado un aviso de inconformidad, cada Parte hará su mejor esfuerzo para poner en vigor dicho acuerdo. Sin este acuerdo mutuo, el precio deberá entrar en vigor o continuar en vigor.

ARTÍCULO 13. CONSULTAS.

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relativas al presente

Acuerdo. Tales consultas empezarán lo antes posible, pero no después de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se convenga otra cosa. Cualquier enmienda propuesta derivada de las consultas estará sujeta al Artículo 15.

ARTÍCULO 14. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.

1. Cualquier controversia que surja en el presente Acuerdo, excepto aquéllas que puedan surgir bajo el Artículo 12 (Fijación de Precios), que no se resuelva dentro de los 30 días siguientes a la fecha establecida para consultas según una solicitud de consultas bajo el Artículo 13, se podrá remitir por acuerdo entre las Partes, para decisión de alguna persona u organismo. Si las Partes no llegan a tal acuerdo, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte, a través de los canales diplomáticos, que está solicitando que la controversia sea sometida a arbitraje.

2. El arbitraje será mediante un tribunal de tres árbitros que será constituido de la siguiente manera:

a. Dentro de los 30 días siguientes al recibo de una solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de los 60 días siguientes al nombramiento de estos dos árbitros, éstos nombrarán, de común acuerdo, un tercer árbitro que actuará como Presidente del tribunal de arbitraje.

b. Si alguna de las Partes no nombra un árbitro, o si no se nombra el tercer árbitro, de acuerdo con el sub-párrafo (a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre el árbitro o árbitros necesarios en un plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de alguna de las Partes, el Vice-Presidente de mayor rango que no esté descalificado por el mismo motivo, hará el nombramiento.

3. El tribunal de arbitraje tendrá derecho a decidir el alcance de su jurisdicción bajo el presente Acuerdo y, a menos que se convenga otra cosa, establecerá sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá a solicitud de cualquiera de las Partes, recomendar las medidas provisionales de desagravio a la espera de su determinación definitiva. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, se llevará a cabo una conferencia para determinar los asuntos precisos que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir a más tardar 15 días después de que el tribunal esté plenamente constituido.

4. A menos que se convenga otra cosa o según las indicaciones del tribunal, la declaración de la demanda deberá presentarse dentro de los 45 días del momento en que el tribunal quede plenamente constituido, y la declaración de la defensa deberá presentarse 60 días después de esa fecha. Cualquier respuesta del demandante deberá presentarse dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la declaración de la defensa. Cualquier respuesta del demandado deberá presentarse dentro de los 30 días siguientes a dicha fecha. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, el tribunal llevará a cabo una audiencia dentro de los 45 días siguientes a la fecha en que el último alegato haya vencido.

5. El tribunal tratará de tomar una decisión por escrito dentro de los 30 días siguientes a la finalización de la audiencia o, si no se realiza una audiencia, después de la presentación del último alegato. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

6. Las Partes podrán presentar solicitudes de interpretación de la decisión dentro de los 15 días siguientes a la fecha de ésta y cualquier interpretación dada se emitirá dentro de los 15 días siguientes de dicha solicitud.

7. Cada Parte deberá dar, en la medida en que sea consistente con su legislación nacional, total cumplimiento a cualquier decisión o laudo del tribunal de arbitraje.

8. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluyendo los honorarios y los gastos de los árbitros, deberán ser compartidos equitativamente por las Partes. Cualquier gasto en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del párrafo 2(b) del presente Artículo será considerado como parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTÍCULO 15. ENMIENDAS.

1. Las enmiendas al presente Acuerdo entrarán en vigor en la fecha de la última nota del intercambio de notas diplomáticas entre las Partes que confirman que todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de las enmiendas se han completado.

2. Las enmiendas al Anexo podrán ser acordadas por escrito y entrarán en vigor cuando las Partes las confirmen a través de un intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 16. TERMINACIÓN.

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de terminar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) al final de la temporada de tráfico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional ("IATA" por sus siglas en inglés) vigente un año después de la fecha de la notificación por escrito de la terminación, a menos que esta notificación se retire mediante acuerdo de las Partes antes de finalizar este periodo.

ARTÍCULO 17. REGISTRO EN LA OACI.

El presente Acuerdo y todas las enmiendas al mismo deberán registrarse en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 18. APLICACIÓN PROVISIONAL Y ENTRADA EN VIGOR.

1. <Numeral INEXEQUIBLE>

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Numeral declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-132-14 de 11 de marzo de 2014, Magistrado Ponente Dr. Mauricio González Cuervo.

Legislación Anterior

Texto original de la Ley 1600 de 2012:

1. 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 en las que cada Parte notifica a la otra que consiente aplicar provisionalmente el presente Acuerdo.

2. El presente Acuerdo deberá entrar en vigor a partir de la fecha de la última nota del intercambio de notas diplomáticas entre las Partes confirmando que todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo se han completado.

3. Tras la entrada en vigor, el presente Acuerdo sustituirá el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en Bogotá en Octubre 24 de 1956, y sus enmiendas.

EN FE DE LO CUAL, los suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo,

HECHO en Bogotá, el 10 de mayo, de 2011 en dos originales, en los idiomas español y inglés, ambos textos siendo igualmente auténticos,

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

María Ángela Holgín Cuellar

Ministra de Relaciones Exteriores

POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

William J. Burns

Subsecretario de Estado para Asuntos Políticos

ANEXO.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

SECCIÓN 1. CUADRO DE RUTAS

No obstante las disposiciones del Artículo 2, las siguientes disposiciones se aplicarán a los servicios combinados regulares:

1. Una línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos tendrán derecho a operar servicios de transporte aéreo en las rutas especificadas a continuación:

a. Con efecto inmediato, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a Barranquilla, Bogotá, Cali, Cartagena de Indias, Medellín y más allá.

b. Con efecto inmediato, con el propósito de servir como línea aérea no operadora únicamente sobre la base de código compartido, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a seis (6) puntos¹ adicionales en Colombia y más allá.

c. Efectivo desde 1º de enero de 2012, con el propósito de servir como línea aérea no operadora únicamente sobre la base de código compartido, desde puntos anteriores a los Estados Unidos, vía los Estados Unidos y puntos intermedios, a puntos en Colombia y más allá.

2. Una línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República de Colombia tendrán derecho a operar servicios de transporte aéreo en las rutas especificadas a continuación:

- a. Con efecto inmediato, desde puntos anteriores a Colombia, vía Colombia y puntos intermedios, a Miami, Nueva York, San Juan, Orlando y ocho (8) puntos1adicionales en los Estados Unidos y más allá.
- b. Con efecto inmediato, desde puntos anteriores a Colombia, vía Colombia y puntos intermedios, a Los Ángeles o San Francisco1y más allá.
- c. Con efecto inmediato, con el propósito de servir como línea aérea no operadora únicamente sobre la base de código compartido, desde puntos anteriores a Colombia, vía puntos intermedios, a doce (12) puntos2adicionales en los Estados Unidos y más allá.
- d. Efectivo desde 1ºde enero de 2012, con el propósito de servir como línea aérea no operadora únicamente sobre la base de código compartido, desde puntos anteriores a Colombia, vía Colombia y puntos intermedios, a puntos en los Estados Unidos y más allá.

SECCIÓN 2. CAPACIDAD

- 1. Las líneas aéreas de ambas Partes podrán operar frecuencias ilimitadas para los servicios regulares combinados, excepto con respecto a lo siguiente:
 - a. Con efecto inmediato, las líneas aéreas de los Estados Unidos podrán operar hasta un total de ciento doce (112) frecuencias semanales de ida y vuelta en rutas con frecuencia restringida.
 - b. Con efecto inmediato, las líneas aéreas de Colombia podrán operar hasta un total de ciento veinte (120) frecuencias semanales de ida y vuelta en rutas con frecuencia restringida.
 - c. Efectivo desde 1ºde enero de 2012, las líneas aéreas de los Estados Unidos podrán operar hasta un total de ciento treinta y tres (133) frecuencias semanales de ida y vuelta en rutas con frecuencia restringida.
 - d. Efectivo desde 1ºde enero de 2012, las líneas aéreas de Colombia podrán operar hasta un total de ciento cuarenta y un (141) frecuencias semanales de ida y vuelta en rutas con frecuencia restringida.
- e. Las rutas con frecuencia restringida son:

i.	Atlanta-Bogotá
ii.	Ft. Lauderdale-Bogotá
iii.	Ft. Lauderdale-Cali
iv.	Ft. Lauderdale-Medellín
v.	Houston-Bogotá
vi.	Los Angeles-Bogotá
vii.	Miami-Bogotá
viii.	Miami-Cali
ix.	Miami-Medellín
x.	Nueva York/Newark-Bogotá
xi.	New York/Newark-Medellín
xii.	Orlando-Bogotá
xiii.	Washington-Bogotá

2. Ambas Partes podrán autorizar, de común acuerdo, aumentos adicionales de capacidad en las rutas con frecuencia restringida para atender condiciones especiales de mercado.

3. Las limitaciones de frecuencias en esta Sección no aplican para las líneas aéreas no operadoras que participan en acuerdos de código compartido.

SECCIÓN 3. ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL

No obstante las disposiciones del Artículo 8, las siguientes disposiciones aplicarán a los servicios regulares combinados:

1. Con efecto inmediato, al operar u ofrecer los servicios autorizados bajo el Acuerdo, cualquier línea aérea de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial tales como acuerdos de bloqueo de espacio, código compartido, acuerdos de intercambio o de arrendamiento, con:

- a. una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b. una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país localizado en Norte América, Sur América, Centro América y el Caribe; y
- c. un proveedor de transporte terrestre de cualquier país;

siempre y cuando todos los participantes en tales acuerdos (i) tengan la debida autorización y (ii) cumplan los requisitos aplicados normalmente a estos acuerdos.

2. Esta Sección expirará en diciembre 31 de 2011.

SECCIÓN 4. CADUCIDAD DEL ANEXO

Este Anexo expirará en diciembre 31 de 2012.

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 la reproducción del texto que antecede es copia fiel y completa de la versión en idioma español del “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, suscrito en Bogotá, D. C., el 10 de mayo de 2011.

Dada en Bogotá, D. C., a 12 de julio de 2011.

La Coordinadora de Grupo Interno de Trabajo de Tratados, Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales,

ALEJANDRA VALENCIA GARTNER.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 19 de julio de 2011

Autorizado. Sométase a la consideración del honorable Congreso de la República para los efectos constitucionales.

(Fdo.) JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Viceministra de Relaciones Exteriores, encargada de las funciones del Despacho de la Ministra de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Mónica Lanzetta Mutis.

DECRETA:

Artículo 1o. Apruébase el “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, suscrito en Bogotá, D. C., el 10 de mayo de 2011.

Artículo 2o. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1o de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, suscrito en Bogotá, D. C., el 10 de mayo de 2011, que por el artículo [1o](#) de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de la misma.

Artículo 3o. 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 Relaciones Exteriores y el Ministro de Transporte.

La Ministra de Relaciones Exteriores,

MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUÉLLAR.

El Ministro de Transporte,

GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 19 de julio de 2011

Autorizado. Sométase a la consideración del honorable Congreso de la República para los efectos constitucionales.

(Fdo.) JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Viceministra de Relaciones Exteriores, encargada de las funciones del Despacho de la Ministra de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Mónica Lanzetta Mutis.

DECRETA:

ARTÍCULO 1o. Apruébase el “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, suscrito en Bogotá, D. C., el 10 de mayo de 2011.

ARTÍCULO 2o. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1o de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, suscrito en Bogotá, D. C., el 10 de mayo de 2011, que por el artículo 1o de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de la misma.

ARTÍCULO 3o. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

ROY BARRERAS MONTEALEGRE.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

GREGORIO ELJACH PACHECO.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

AUGUSTO POSADA SÁNCHEZ.

La Secretaria General (e) de la honorable Cámara de Representantes,

FLOR MARINA DAZA RAMÍREZ.

REPÚBLICA DE COLOMBIA GOBIERNO NACIONAL

Comuníquese y cúmplase.

Ejecútese, previa revisión de la Corte Constitucional, conforme al artículo [241](#)-10 de la

Constitución Política.

Dada en Bogotá, D. C., a 21 de diciembre de 2012.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Relaciones Exteriores,

MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUÉLLAR.

La Ministra de Transporte,

CECILIA ÁLVAREZ-CORREA GLEN.



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de marzo de 2018

