

**ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS**  
**ENTRE EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA**  
**Y EL GOBIERNO DE COLOMBIA**

El Gobierno Federal de Austria y el Gobierno de Colombia , en adelante llamados "las Partes Contratantes", siendo Partes de la Convención de Aviación Civil Internacional, abierta para firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944;

Dispuestos a concluir un Acuerdo de transporte aéreo complementario a la convención arriba mencionada;

Deseando establecer un Acuerdo para fomentar el desarrollo de servicios aéreos programados entre y más allá de sus territorios,

Deseando organizar, de una forma segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover en la medida más grande posible la cooperación internacional respecto de tales servicios;

Han acordado lo siguiente:

**ARTICULO 1**  
**DEFINICIONES**

Para el propósito del presente Acuerdo:

**a)** El término "Convención" significa la Convención de Aviación Civil Internacional abierta para firma en Chicago el siete de Diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de tal Convención y cualquier enmienda de los Anexos o la Convención bajo 2 Artículos 90 y 94 (a) del mismo, en la medida en que aquellos Anexos y enmiendas sean aplicables para ambas Partes Contratantes.

**b)** El término "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso del Gobierno de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y en el caso del Gobierno Federal de Austria el Ministerio de Transporte, Innovación y Tecnología o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona autorizada a ejecutar cualesquiera funciones ejercidas en el presente por las autoridades mencionadas o funciones similares;

**c)** El término "servicios acordados" significa servicios internacionales programados en la(s) ruta(s) especificada(s) en el Anexo para este Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación;

**d)** El término "línea aérea designada" significa cualquier línea aérea, que haya sido designada y autorizada de acuerdo con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

**e)** El Término "territorio" tiene el significado asignado a este en el Artículo 2 de la Convención;

**f)** Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala sin fines comerciales" tendrán los significados respectivamente asignados a ellos en el Artículo 96 de la Convención.

**g)** El término "ruta especificada" significa una ruta establecida en el Anexo de este Acuerdo;

**h)** El término "capacidad" en relación con los servicios acordados significa la disponibilidad de carga de la aeronave utilizada en tales servicios, multiplicada por la frecuencia operada por tal aeronave sobre un período determinado en una ruta o sección de una ruta;

**i)** El término "tarifa" significa los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales aquellos precios aplican, incluyendo los cargos de comisión y otro cargo adicional por agencia o venta de documentos de transporte, pero excluyendo los cargos y las condiciones para el transporte de correo; y

**j)** El término "Acuerdo" significa este Acuerdo de Transporte Aéreo, sus Anexos y sus enmiendas y modificaciones;

**k)** El término "Anexo" significa el Anexo a este Acuerdo o una enmienda a este. El Anexo forma parte integral del Acuerdo y cualquier referencia que se haga al Acuerdo es una referencia al Anexo también, a menos que se especifique lo contrario;

**l)** El término "transporte aéreo intermodal" significa el transporte público en aeronaves y mediante una o más modalidades de transporte terrestre de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o contrato:

**m)** El término "Parte" es un Estado el cual ha acordado formalmente estar vinculado por este acuerdo;

**n)** El término "Cargos al Usuario" significa un cobro efectuado a las aerolíneas por las autoridades competentes, o autorizados por éstas para que se efectúe, para la provisión de aeropuertos o instalaciones o servicios, incluyendo los servicios e instalaciones relacionadas, para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga;

**o)** Las referencias en este Acuerdo a los nacionales de la República de Austria serán entendidas como referencia a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea.

**p)** Las referencias en este Acuerdo a aerolíneas de la República de Austria serán entendidas como referencia a aerolíneas designadas por la República de Austria.

**q)** Las referencias en este Acuerdo a los "Tratados de la UE" serán entendidas como referencia al Tratado de la Unión Europea y al Tratado sobre el funcionamiento de la Unión Europea.

## **ARTICULO 2 OTORGAMIENTO DE DERECHOS**

**1.** Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en este Acuerdo con el objeto de establecer y operar servicios aéreos internacionales programados en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo.

**2.** Con sujeción a las disposiciones de este Acuerdo las aerolíneas designadas por cada Parte Contratante disfrutarán, mientras operan los servicios acordados en las rutas especificadas, los siguientes derechos:

**a)** El derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar, y

**b)** El derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales.

**c)** El derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Anexo con el objetivo de abordar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga incluyendo correo, separadamente o en combinación, destinada para o proveniente de punto(s) en el territorio de la primera Parte Contratante.

**3.** Las aerolíneas de cada Parte, diferentes de aquellas designadas bajo el Artículo (Designación) de este Acuerdo, también disfrutarán de los derechos especificados en los numerales 2 a) y b) de este Artículo.

**4.** Nada en el numeral (2) será considerado para conferir en aerolíneas designadas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje y carga incluyendo el correo transportado por remuneración o contrato y destinado para otro punto en el territorio de la otra Parte Contratante.

### **ARTICULO 3 DESIGNACION Y REVOCACION**

**1.** Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar mediante notificación escrita a la otra Parte Contratante una o más Aerolíneas con el propósito de operar los servicios en las rutas especificadas bajo este Acuerdo, y para retirar la designación de cualquier Aerolínea o sustituir una Aerolínea por una previamente designada.

**2.** Tal designación será efectuada por virtud de notificación escrita entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

**3.** Al recibo de tal designación la otra Parte Contratante otorgará las autorizaciones y permisos apropiados con un plazo mínimo de tramitación, siempre que:

**(a)** En el caso de una aerolínea designada por el Gobierno Federal de Austria:

**(i)** Esta está establecida en el territorio de la República de Austria conforme a los Tratados de la UE y tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la legislación de la Unión Europea; y

**(ii)** El control regulatorio efectivo de la aerolínea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable por emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica correspondiente está claramente identificada en la designación; y

**(iii)** La Aerolínea es propiedad directamente o mediante participación mayoritaria y está controlada efectivamente por los Estados miembros de la Unión Europea o los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por los nacionales de dichos Estados.

**(b)** En el caso de una aerolínea designada por el Gobierno de Colombia:

**(i)** Esta está establecida en el territorio de la República de Colombia y tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la legislación aplicable de la República de Colombia; y

**(ii)** Colombia ejerce y mantiene el control regulatorio efectivo de la aerolínea y es responsable por emitir su Certificado de Operador Aéreo;

**(iii)** La Aerolínea es propiedad directamente o mediante participación mayoritaria y está controlada efectivamente por la República de Colombia y/o por sus nacionales. Austria puede dar consideración positiva en un caso en particular en relación a retirar de este subnumeral las aerolíneas designadas por Colombia, cuando tales aerolíneas no sean de propiedad sustancial y efectivamente controladas por Colombia o por sus nacionales, siempre que las autoridades aeronáuticas de Colombia ejerzan la supervisión necesaria para asegurar el cumplimiento por sus Aerolíneas designadas de las disposiciones de este ASA,

y las aerolíneas designadas sean establecidas y mantengan su sede principal de negocios en Colombia.

Y que:

**(c)** La Parte Contratante que designa la aerolínea mantenga y administre los estándares establecidos en el Artículo 15 (Seguridad) y el Artículo 16 (Seguridad Aeroportuaria);

**(d)** La aerolínea designada está calificada para cumplir con otras condiciones prescritas bajo las leyes y las regulaciones normalmente aplicadas a la operación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación.

**4.** Cuando una línea aérea ha sido designada y autorizada de acuerdo con este artículo, esta puede en cualquier tiempo iniciar su operación de los servicios acordados, de acuerdo con las disposiciones del presente Acuerdo.

**5.** Cualquier Parte Contratante puede revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante donde:

**(a)** En el caso de una aerolínea designada por el Gobierno Federal de Austria:

**(i)** Esta no está establecida en el territorio de la República de Austria bajo los Tratados de la UE o no tenga una Licencia de Operación válida de acuerdo con la legislación de la Unión Europea; o

**(ii)** el control regulatorio efectivo de la aerolínea no es ejercido o no es mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable por emitir su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica competente no está claramente identificada en la designación; o

**(iii)** la aerolínea no es propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o esta no está controlada efectivamente por los Estados Miembros de la Unión Europea o la Asociación de Libre Comercio Europea y/o por los nacionales de tales Estados.

**(b)** En el caso de una aerolínea designada por el Gobierno de Colombia:

**(i)** esta no está establecida en el territorio de la República de Colombia o no tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la legislación aplicable de la República de Colombia; o

**(ii)** el control regulatorio efectivo de aerolínea no es ejercido o mantenido por Colombia o Colombia no es responsable por emitir su Certificado de Operador Aéreo; o

**(iii)** la aerolínea no es propiedad directamente o mediante una participación mayoritaria, o no está controlada efectivamente por Colombia y/o por sus nacionales; o en el caso del numeral 3 b (iii) de este Artículo ha sido retirado por Austria, no se cumplen los requisitos para emitir la exención.

**(c)** En el caso en que la aerolínea haya incumplido las leyes y regulaciones en el Artículo 4 (Aplicación de las Leyes y Regulaciones) de este Acuerdo;

**(d)** La Parte Contratante que designa la aerolínea no cumple con lo dispuesto en el Artículo 15 (Seguridad) y el Artículo 16 (Seguridad Aeroportuaria) de este acuerdo;

**(e)** En el evento de incumplimiento de tal aerolínea para calificar ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que hace la evaluación de la autorización, bajo las leyes y las regulaciones normal y razonablemente aplicadas a la operación de Servicios Aéreos Internacionales por estas Autoridades de conformidad con la Convención.

**6.** A menos de que una acción inmediata sea esencial para prevenir la infracción de las leyes y regulaciones referidas anteriormente o a menos de que la seguridad o la seguridad de la aviación requieran una acción en concordancia con las disposiciones del Artículo 15 (Seguridad) o el Artículo 16 (Seguridad de la Aviación), los derechos enunciados en el numeral 5 de este Artículo serán ejercidos únicamente luego de las consultas entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con el Artículo 19 (Consultas) de este Acuerdo. Las consultas tendrán lugar dentro de un período de treinta (30) días desde la fecha de recibo de la propuesta para mantenerlas a menos que se acuerde de otra forma.

#### **ARTICULO 4 APLICABILIDAD DE LAS LEYES Y LAS REGULACIONES**

**1.** Las leyes y las regulaciones de una Parte Contratante aplicarán a la navegación y la operación de la aeronave de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante durante la entrada, sobrevuelo, ingreso y la salida del territorio de la primera Parte Contratante.

**2.** Las leyes y las regulaciones de una Parte Contratante que rigen la entrada, la estadía y la salida desde su territorio de los pasajeros, la tripulación, la carga o el correo tales como las formalidades relacionadas con la entrada, la salida, la emigración, la inmigración, aduanas, la salud y cuarentena serán aplicadas a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportado por aeronaves de las aerolíneas designadas por la otra Parte contratante mientras ellas se encuentren dentro del territorio mencionado.

**3.** Cada Parte Contratante tendrá, a solicitud, que suministrar a la otra Parte Contratante las copias de las leyes y regulaciones pertinentes, mencionadas en este Artículo.

**4.** Cuando se apliquen tales leyes y reglamentos, las Partes Contratantes, -bajo circunstancias similares- conferirán a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante un tratamiento no menos favorable que uno suministrado a sus propias aerolíneas o cualquier otra aerolínea que suministre servicios aéreos internacionales idénticos.

## **ARTICULO 5**

### **EXENCION DE DERECHOS DE ADUANA Y OTROS DEBERES**

**1.** Las aeronaves operadas en servicios internacionales por la(s) aerolínea (s) designada(s) por cada Parte Contratante, así como su equipo habitual, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto, suministros de combustible y lubricantes y los suministros de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de tales aeronaves estarán exentos de todos los aranceles aduaneros, tarifas de inspección y otros derechos o impuestos a la llegada en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que tal equipo, suministros y suministros de aeronave permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que estos sean re-exportados, o sean utilizados en parte del viaje ejecutado sobre tal territorio.

**2.** Adicionalmente, lo siguiente también estará exento de los mismos deberes e impuestos con excepción de los cargos correspondientes a los servicios ejecutados:

**(a)** Los suministros de Aeronave llevados a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades pertinentes de tal Parte Contratante, y para el uso a bordo de la aeronave involucrada en una ruta especificada de la otra Parte Contratante;

**(b)** Las piezas de repuesto ingresadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para el mantenimiento o reparación de la aeronave utilizada en una ruta especificada por la(s) aerolínea (s) designada(s) de la otra Parte Contratante;

**(c)** El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles destinados para el suministro de la aeronave operada en una ruta especificada por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, aun si estos suministros serán utilizados en la parte del viaje ejecutado sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual fueron llevados a bordo.

Los materiales mencionados en los sub literales (a), (b) y (c) de este numeral pueden ser solicitados para ser mantenidos bajo supervisión o control de aduanas.

**3.** El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros normalmente retenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades de aduana de esa Parte Contratante. En tal caso, podrán ponerse bajo la supervisión de las autoridades mencionadas hasta tal momento en que sean reexportados o de otra manera desechados de conformidad con las normas aduaneras.

## **ARTICULO 6 IMPUESTOS**

1. Las ganancias provenientes de la operación de las aeronaves en el tráfico internacional estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte Contratante en la cual se encuentra situada la administración efectiva de la empresa.
2. El capital representado por las aeronaves operadas en el tráfico internacional y por bienes muebles perteneciente a la operación de tal aeronave estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte Contratante en el cual el lugar de la administración efectiva de la empresa está situado.
3. Si existe un Acuerdo especial para evitar la doble tributación con respecto a los impuestos sobre la renta y capital entre las Partes Contratantes, las disposiciones de este último prevalecerán.

## **ARTICULO 7 COBROS AL USUARIO**

1. Cada Parte Contratante no impondrá o permitirá que se impongan a las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante cobros al usuario más altos que aquellos impuestos en sus propias aerolíneas cuando operen servicios internacionales similares.
2. Aquellos cobros no serán más altos que los cobros impuestos sobre las aeronaves de las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante involucradas en servicios internacionales similares.
3. Tales cobros serán justos y razonables y estarán basados en principios económicos sólidos.
4. Cada parte promoverá las consultas sobre cobros al usuario entre sus autoridades de cobros (o proveedor del servicio de aeropuerto o navegación aérea) y aerolíneas que utilicen el servicio e instalaciones brindados por esas autoridades de cobro (o proveedor de servicios) cuando sea ejecutable a través de las organizaciones representantes de aquellas aerolíneas. Un aviso razonable de cualesquiera propuestas para cambios en los cargos al usuario deberá ser dado a aquellos usuarios para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los cambios sean efectuados. Cada Parte además impulsará a su autoridad de cobro competente (o proveedor de servicios) y a dichos usuarios a intercambiar la información apropiada relacionada con los cobros al usuario.

## **ARTICULO 8 TRAFICO EN TRANSITO DIRECTO**

Los pasajeros, el equipaje y la carga incluyendo el correo en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no dejen el área del aeropuerto reservada para tal propósito, excepto respecto de las medidas de seguridad contra la amenaza de interferencia ilícita, tal como violencia y piratería aérea y medidas ocasionales para el combate contra el tráfico de drogas ilícitas, estarán sujetas a no más que un control simplificado. El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo estarán exentos de las obligaciones, los cobros de aduana y otros impuestos similares.

## **ARTICULO 9 RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas y no vencidas de acuerdo con las leyes y regulaciones de una Parte Contratante, incluyendo, en el caso de la República de Austria, las leyes y regulaciones de la Unión Europea serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante con el fin de operar los servicios acordados, siempre que tales certificados o licencias fueran emitidas o validadas siempre, de forma igual o sobre los mínimos estándares establecidos bajo el Convenio de Chicago.

2. El numeral 1) también aplica con respecto de una aerolínea designada por el Gobierno Federal Austriaco cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea.

3. Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de rehusarse a reconocer, para vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o validadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

## **ARTICULO 10 TARIFAS**

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas por servicios aéreos programados sean establecidas por cada aerolínea basadas sobre consideraciones comerciales del mercado. La intervención por las Partes estará limitada a:

a) prevención de tarifas o prácticas discriminatorias injustificadas;

b) La protección de los consumidores de tarifas que sean injustificadamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante o a prácticas concertadas entre los transportadores aéreos; Y

c) La protección de las aerolíneas de tarifas que sean artificialmente bajas debido a subsidios o apoyos gubernamentales directos o indirectos.

2. Cada Parte Contratante puede solicitar la notificación de las tarifas propuestas por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante para carga a o desde su territorio.

## **ARTICULO 11 REPRESENTACION Y ACTIVIDADES COMERCIALES**

1. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán permitido:

a) establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción del transporte aéreo y la venta de tiquetes aéreos así como, de acuerdo con la legislación de esa otra Parte Contratante, otras instalaciones requeridas para el suministro de transporte aéreo;

b) traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante —de acuerdo con la legislación de esa otra Parte Contratante relacionada con la entrada, residencia y empleo — personal administrativo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas requeridos para el suministro de transporte aéreo; y

c) en el territorio de la otra Parte Contratante involucrarse directamente y, en las aerolíneas tener la discreción, a través de sus agentes en la venta de transporte aéreo.

2. Las autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarán todas las medidas necesarias para asegurarse de que la representación de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante puedan ejercer sus actividades en una forma ordenada.

3. Las aerolíneas designadas por cada Parte Contratante tendrán el derecho a vender, en el territorio de la otra Parte Contratante, servicios de transporte aéreo y cualquier persona será libre de comprar tal servicio en la moneda de tal territorio o en monedas de libre conversión de otros países de acuerdo con las regulaciones de cambio de moneda extranjera vigentes.

## **ARTICULO 12 OPORTUNIDADES COMERCIALES**

1. Asistencia en tierra

Cada línea aérea designada tendrá el derecho de suministrar su propio servicio de asistencia en tierra ("auto —asistencia") en el territorio de la otra Parte Contratante o de otra forma para contratar estos servicios fuera ("manejo de tercera parte"), en su totalidad o en parte, a su opción, con cualquiera de los proveedores autorizados para el suministro de tales servicios. Donde o hasta donde las leyes y regulaciones aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una de las Partes Contratantes prevenga o limite, bien sea la libertad de contratar estos servicios por fuera o el auto — asistencia en tierra, cada aerolínea designada será tratada bajo una base no discriminatoria en relación con su acceso al auto —asistencia en tierra y los servicios de asistencia en tierra suministrados por un proveedor o proveedores.

"Auto — asistencia en tierra" significa una situación en la cual el usuario del aeropuerto suministra directamente para sí mismo una o más categorías de servicio de asistencia en tierra y no lleva a cabo ningún contrato de cualquier descripción con una tercera parte para el suministro de tales servicios; para propósitos de esta definición, entre los mismos usuarios de aeropuerto no se considerarán terceras partes cuando:

- a) un agente tiene la mayoría en la otra, o
- b) un mismo agente tenga una participación mayoritaria en cada una.

## **2. Arrendamiento**

En relación con el Arrendamiento las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra aerolínea de la misma Parte Contratante o — en el caso de Austria — de otro Estado Miembro de la Unión Europea, excepto cuando esto pudiera llevar a poner en peligro la seguridad operacional.

## **3. Código Compartido**

Al operar u ofrecer servicios bajo este Acuerdo, cualquier transportador aéreo de una Parte puede celebrar acuerdos de cooperación en comercial, tales como acuerdos de bloqueo de espacio, acuerdos de código compartido con:

- (a) cualquier transportador o transportadores aéreos de las Partes; y
- (b) cualquier transportador o transportadores aéreos de un tercer país; y
- (c) cualquier proveedor de transporte de superficie (terrestre o marítimo);

Siempre que (i) el transportador que opera mantenga los derechos de tráfico apropiados y (ii) las compañías comercializadoras tengan los derechos de ruta subyacentes adecuados y (iii) los acuerdos cumplan con los requerimientos relacionados con seguridad operacional y competencia normalmente aplicados a tales acuerdos. Respecto al transporte de pasajeros que involucre la venta bajo códigos compartidos, el comprador deberá ser informado en el punto de venta, o en cualquier caso antes de abordar, cual aerolínea será la que opera en cada sector del servicio.

## **ARTICULO 13 CONVERSION Y TRANSFERENCIA DE GANANCIAS**

**1.** Cada Parte Contratante permitirá a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante el derecho de transferir libremente a su territorio de origen el excedente de los ingresos recibidos sobre los gastos de acuerdo con la regulación de cambio de moneda extranjera vigente, en el territorio de cuyos ingresos se han ganado. La conversión de ingresos de las aerolíneas designadas de una Parte Contratante en la moneda local de la otra Parte Contratante será efectuada de acuerdo con la regulación de cambio de la moneda extranjera vigente.

2. En el evento de que exista, un acuerdo especial entre las Partes Contratantes para evitar la doble tributación, o en el caso donde exista un acuerdo especial que reglamente la transferencia de fondos entre las dos Partes Contratantes, tal acuerdo prevalecerá.

## **ARTICULO 14 JUSTA COMPETENCIA Y AYUDA ESTATAL**

1. Cada Parte Contratante permitirá oportunidades justas y equitativas para las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes para competir en el suministro del transporte aéreo internacional regido por este Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante permitirá a cada aerolínea designada determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece basada en consideraciones comerciales en el mercado de acuerdo con las frecuencias acordadas entre las Partes Contratantes. Consistentes con este derecho, ninguna Parte Contratante limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronave operadas por las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante, excepto como pueda ser requerido por razones de aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales bajo condiciones uniformes congruentes con el Artículo 15 del Convenio.

3. Las aerolíneas designadas por una Parte Contratante pueden ser requeridas para presentar sus horarios de vuelo previstos para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante at menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta de su introducción. El mismo procedimiento aplicará a cualquier modificación que se haga al horario. En casos especiales este límite de tiempo puede ser reducido sujeto al consentimiento de las autoridades mencionadas.

4. Las Partes Contratantes acuerdan que entre otras las siguientes prácticas de las aerolíneas pueden ser consideradas como posibles prácticas de competencia desleal que requieren un examen más cercano:

a) un comportamiento que indique un aviso de poder dominante en el mercado y prácticas que reflejen un intento aparente o que tengan un efecto probable, deshabilitante, excluyendo o conduciendo a otra aerolínea del mercado; y

b) los acuerdos, decisiones o prácticas concertadas que tengan como su objetivo o efecto la prevención, restricción, o distorsión de la competencia.

5. Ninguna de las Partes Contratantes suministrará o permitirá subsidio o apoyo estatal para o a su aerolínea o aerolíneas designadas de tal forma que pueda afectar adversamente la oportunidad justa y equitativa de las aerolíneas de la otra Parte Contratante para competir en la prestación de transporte aéreo internacional.

**6.** Subsidio o apoyo estatal significa la prestación de apoyo bajo una base discriminatoria para una aerolínea designada, directa o indirectamente, por el estado o por organismo del sector público o privado designado o controlado por el estado. Sin limitación, esto puede incluir el ajuste de pérdidas operacionales; el suministro de capital, garantías no reembolsables o los préstamos en términos privilegiados; el otorgamiento de ventajas financieras por renunciar a las ganancias o la recuperación de créditos; la renuncia de una remuneración normal de fondos públicos utilizados, exenciones de impuestos; la compensación de las cargas financieras impuestas por las autoridades públicas; o el acceso discriminatorio a instalaciones del aeropuerto, los combustibles u otras instalaciones razonables necesarias para la normal operación de los servicios aéreos.

**7.** Cuando una Parte Contratante suministre apoyo o subsidio estatal a una aerolínea designada respecto de los servicios operados bajo este Acuerdo, requerirá que la aerolínea indique clara y separadamente el subsidio o el apoyo en sus cuentas.

**8.** Si una Parte Contratante ha fundamentado la preocupación de que sus aerolíneas designadas están siendo sujetas a prácticas injustas o discriminatorias, o que un subsidio o apoyo que haya sido considerado o suministrado por la otra Parte Contratante pudiera afectar de manera adversa o afecta de manera adversa la oportunidad justa y equitativa de las aerolíneas de la primera parte contratante para competir en la prestación de transporte aéreo internacional, esta tendrá el derecho de solicitar consultas de acuerdo con el Artículo 19 (sobre Consultas) con miras a resolver el problema. Cualquiera de tales solicitudes estarán acompañadas por la notificación de las razones para la solicitud, y las consultas iniciarán dentro de los 30 días de la solicitud. Si las Partes Contratantes no logran llegar a una resolución del asunto a través de las consultas dentro de los 30 días desde el inicio de las consultas o si las consultas no iniciaron dentro de un período de 30 días al recibo de esta solicitud, la Parte Contratante que solicitó las consultas tendrá la facultad de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente acuerdo de la aerolínea designada por la otra Parte Contratante, o para revocar la autorización de operación, o revocar la autorización de explotación, o de imponer las condiciones que considere necesarias en el ejercicio de estos derechos.

**9.** Las Partes informarán a la otra acerca de sus leyes de competencia, políticas y Prácticas o cambios a las mismas, y cualesquiera objetivos particulares de las mismas, que pudieran afectar la operación de los servicios de transporte aéreo bajo este acuerdo y señalará las autoridades responsables por su implementación.

## **ARTICULO 15**

### **SEGURIDAD OPERACIONAL**

**1.** Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento relacionadas con los estándares de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación de vuelo, las aeronaves o su operación adoptada por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días de tal solicitud.

**2.** Si tras dichas consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente los estándares de seguridad operacional en cualquiera de tales áreas que sean al menos iguales a los mínimos estándares establecidos en ese momento de acuerdo con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de tales hallazgos y de los pasos que se consideran necesarios para estar de conformidad con aquellos estándares mínimos, y la otra Parte Contratante tomará la acción correctiva apropiada. El incumplimiento por la otra Parte Contratante en tomar la acción apropiada dentro de sesenta (60) días o un período más largo que haya podido ser acordado, serán las bases para la aplicación del numeral (5) del Artículo 3 (Designación y Revocación) de este Acuerdo.

**3.** No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la convención, se acuerda que ninguna aeronave operada por las aerolíneas designadas de una Parte Contratante que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante pueda, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección realizada por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y la de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo llamado "inspección en rampa"), siempre que esto no lleve a un retraso injustificado.

**4.** Si dicha inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa dieran lugar a:

**a)** serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en tal momento de acuerdo a la Convención, o

**b)** serias preocupaciones de que haya una falta de mantenimiento efectivo y administración de estándares de seguridad establecidos en tal momento de acuerdo con la Convención, la Parte contratante responsable de la inspección, para los propósitos del Artículo 33 del Convenio, estará en libertad para concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o las licencias respecto de tal aeronave o respecto de la tripulación de tal aeronave han sido expedidos o validados, o que los requerimientos bajo los cuales es operada la aeronave, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio.

**5.** En el evento de que el acceso para realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por o en nombre de la aerolínea o aerolíneas de una Parte Contratante de acuerdo con el numeral (3) de este Artículo sea negado por el

representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte Contratante estará en libertad para inferir que hay serias preocupaciones del tipo al cual se refiere el numeral (4) de este Artículo anterior y deducir las conclusiones mencionadas en tal numeral.

**6.** Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar permisos técnicos así como la autorización de operación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte Contratante inmediatamente en el evento en que la primera Parte Contratante concluya, bien sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una negativa de acceso para inspección en rampa, consultas o de otra forma, que la acción inmediata sea esencial para la seguridad de la operación de la aerolínea.

**7.** Cualquier acción de una Parte Contratante de acuerdo con los numerales (2) o (6) anteriores será suspendida una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

**8.** Cuando la República de Austria haya designado una aerolínea cuyo control regulatorio sea ejercido y mantenido por un Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte Contratante bajo este Artículo aplicarán en igualdad de condiciones respecto de la adopción, ejercicio o mantenimiento de estándares de seguridad operacional por tal otro Estado Miembro de la Unión Europea y respecto de la autorización de operación de dicha aerolínea.

## **ARTICULO 16 SEGURIDAD DE LA AVIACION**

**1.** De conformidad con sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, Las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas para proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forman parte integral de este Acuerdo.

**2.** Las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones de:

**a)** El Convenio sobre las infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos A bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963;

**b)** El Convenio para la Supresión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970;

**c)** El Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971;

**d)** El Protocolo para la Supresión de los Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que presten servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988;

**e) El Convenio sobre el Mercadeo de Explosivos Plásticos con el Propósito de Detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo 1991,**

y cualquier otro acuerdo multilateral sobre la seguridad de la aviación vinculante para ambas Partes Contratantes.

**3.** Las Partes Contratantes actuarán, en sus mutuas relaciones, de conformidad con las disposiciones de la seguridad en la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y que fueron incluidas como Anexos al Convenio de Chicago en la medida en que tales disposiciones de seguridad son aplicables a las Partes Contratantes; ellas requerirán que los operadores de aeronave incluidos en su registro u operadores de aeronave que tienen su domicilio principal de negocios o residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso de la República de Austria, operadores de aeronave que estén establecidos en su territorio bajo los Tratados de la UE y tengan Licencias de Operación válidas de acuerdo con la ley de la Unión Europea, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con tales disposiciones de seguridad en la aviación.

**4.** Las Partes Contratantes a solicitud, se asegurarán de que mutuamente se tomen todas las medidas efectivas para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

**5.** Cada Parte Contratante acuerda que sus operadores de aeronave serán requeridos para observar, para la salida de, o mientras se encuentren en el territorio de la otra Parte Contratante, las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en el país, incluyendo en el caso de la República de Austria, la ley de la Unión Europea.

**6.** Cada Parte Contratante se asegurará de que medidas adecuadas serán efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, sus equipajes de mano, el equipaje, la carga y los suministros de aeronave antes a y durante el abordaje o carga.

**7.** Cada Parte Contratante también dará su consideración favorable a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para medidas especiales de seguridad razonables para enfrentar una amenaza en particular.

**8.** Cuando un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aviación de tal aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación ocurra, las Partes Contratantes asistirán una a la otra facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con la intención de terminar de forma rápida y segura tal incidente o amenaza a la misma.

**9.** Cuando una Parte Contratante tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones de la seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de tal Parte Contratante pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 30 días desde la fecha de tal solicitud, esto constituirá la base para la aplicación del numeral (5) del Artículo 3 de este Acuerdo (designación y revocación). Si se requiere por una emergencia seria, cualquier Parte Contratante puede tomar acción provisional previa a la expiración de un período de un mes.

**10.** Cada una de las partes certifica que ellas son Estados contratantes del acuerdo sobre Aviación Civil Internacional y de los instrumentos de protección contra los actos de interferencia ilícita sobre la aviación, de acuerdo con lo que se encuentra establecido en el anexo 17 (Seguridad — Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos o la interferencia ilícita) y las reglas de este anexo están siendo aplicadas a todos los vuelos internacionales. Por lo tanto para los pasajeros y el equipaje en tránsito o en transferencia, los procedimientos permanentes están disponibles para garantizar las inspecciones apropiadas en su punto de origen hasta el embarque de la aeronave que parte, en el aeropuerto de transferencia, de acuerdo con el numeral 4.2.2 del anexo 17 de la OACI.

## **ARTICULO 17 SERVICIOS MULTIMODALES**

**1.** Cada aerolínea designada puede utilizar transporte multimodal si es aprobado por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

**2.** No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, a las aerolíneas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes Contratantes les será permitido sin restricción, emplear en conexión con el transporte aéreo internacional cualquier transporte de tierra para la carga hacia o desde cualesquiera puntos en los Territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones de aduanas, e incluyendo cuando fuere aplicable, el derecho a transportar carga bajo control aduanero en virtud de las leyes y regulaciones aplicables.

Se otorgará a dicha carga, transportada por tierra o por aire, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros del aeropuerto. Las aerolíneas pueden elegir ejecutar su propio transporte de tierra o hacerlo mediante otros transportadores en tierra, incluyendo el transporte de tierra operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga. Dichos servicios multimodales de carga pueden ser ofrecidos con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, de acuerdo con la legislación interna de cada país.

**ARTICULO 18**  
**SUMINISTRO DE ESTADISTICAS**

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud de ésta, tales estadísticas como puedan ser razonablemente solicitadas para propósitos de información sujeto a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante.

**ARTICULO 19**  
**CONSULTAS**

1. Las Partes Contratantes, a través de las autoridades aeronáuticas respectivas consultarán a la otra de tiempo en tiempo, con el fin de asegurar la cooperación cercana relacionada con todos los asuntos relacionados con la interpretación y aplicación de este Acuerdo, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes.
2. Dichas consultas iniciarán dentro de un período de treinta (30) días desde la fecha de la solicitud de una Parte Contratante.

**ARTICULO 20**  
**MODIFICACIONES**

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier disposición de este Acuerdo, esta puede en cualquier momento solicitar consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas (que pueden ser preparadas mediante consultas entre las autoridades aeronáuticas), iniciarán dentro de un período de treinta (30) días desde la fecha de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período.
2. Las modificaciones acordadas serán aprobadas por cada Parte Contratante y entrarán en vigor en el primer día del segundo mes siguiente al mes en el cual las dos Partes Contratantes han notificado a la otra por medio de un intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para su entrada en vigor bajo sus respectivos procedimientos legales han sido cumplidos.
3. Las modificaciones al Anexo de este Acuerdo podrán ser acordadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrarán en vigor cuando sean confirmadas por un intercambio de notas diplomáticas.

## **ARTICULO 21**

### **SOLUCION DE CONTROVERSIAS**

- 1.** Si surgiere alguna controversia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes deberán esforzarse en primer lugar en solucionarla mediante 'a negociación.
  
- 2.** Si las Partes no llegan a un arreglo mediante la negociación, ellas puede acordar remitir la controversia para decisión a un árbitro, o la controversia puede a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes ser presentada para decisión a un tribunal de tres árbitros, uno a ser designado por cada Parte Contratante y el tercero a ser designado por los dos ya designados.
  
- 3.** Cada una de fas Partes nombrará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha de recibo por cualquiera de las Partes Contratantes de una notificación a través de los canales diplomáticos solicitando el arbitramento de la controversia, y el tercer árbitro será designado dentro de un período adicional de sesenta (60) días.
  
- 4.** Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa su árbitro dentro del período de tiempo especificado, o el tercer árbitro no es nombrado dentro del período de tiempo especificado, el Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional puede ser requerido por cualquiera de las Partes Contratantes para que designe el árbitro o árbitros según lo requiera el caso. En tal caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribuna' y determinará el lugar donde el arbitramento será llevado a cabo. Si el Presidente considera que él es un nacional de un Estado, el cual no puede ser tenido en cuenta como neutral en relación con la disputa, el Vicepresidente de mayor rango que no sea descalificado en tales bases hará las designaciones. El tribunal de arbitramento tomará su decisión por mayoría de votos.
  
- 5.** Las Partes Contratantes se comprometen en cumplir con cualquier decisión dada bajo el numeral (2) de este Artículo.
  
- 6.** Cuando y mientras cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla con cualquier decisión dada bajo el numerat (2) de este Artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que esta haya otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte o aerolínea designada que haya incumplido.
  
- 7.** Los gastos del tribunal de arbitramento, incluyendo los gastos y honorarios de los árbitros serán compartidos en partes iguales por las Partes Contratantes. Cualesquiera gastos incurridos por el Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional en conexión con los procedimientos del numeral (4) de este Artículo serán considerados como parte de los gastos del tribunal de arbitramento.

## **ARTICULO 22 TERMINACION**

1. Cualquier Parte Contratante puede, en cualquier tiempo, dar aviso por escrito a través de canales diplomáticos a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo. Tal notificación simultáneamente será comunicada a la Organización de la Aviación Civil Internacional.

2. En tal caso el Acuerdo terminará doce (12) meses posteriores a la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada por mutuo acuerdo antes de la expiración de este período. En ausencia del acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará como recibida catorce (14) días posteriores al recibo de la notificación por la Organización de la Aviación Civil Internacional.

## **ARTICULO 23 REGISTRO**

Este Acuerdo y cualesquiera enmiendas al mismo deberán ser registradas ante la Organización de la Aviación Civil Internacional.

## **ARTICULO 24 ENTRADA EN VIGOR**

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes que sigue al mes durante el cual las dos Partes Contratantes han completado la notificación una a la otra a través de un intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para su entrada en vigor bajo sus respectivos procedimientos legales han sido completados.

En testimonio de lo anterior los plenipotenciarios abajo firmantes estando debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Llevado a cabo en duplicado en \_\_\_\_\_, este \_\_\_\_\_ día de \_\_\_\_\_ en los idiomas alemán, español e inglés, todos los textos siendo igualmente auténticos. En caso de diferencias en la interpretación de las disposiciones de este Acuerdo el texto en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO  
FEDERAL DE AUSTRIA**

**POR EL GOBIERNO DE  
COLOMBIA**

## A N E X O

### Sección I:

- A. La(s) aerolínea(s) designadas por el Gobierno Federal de Austria tendrán derecho a operar servicios aéreos programados en ambas direcciones en las rutas especificadas a continuación.

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Puntos en Austria	Cualesquiera Puntos	Puntos en Colombia	Cualesquiera Puntos

- B. La(s) línea(s) aérea(s) designadas por el Gobierno de Colombia tendrán derecho a Operar servicios aéreos programados en ambas direcciones en las rutas especificadas a continuación.

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Puntos en Colombia	Cualesquiera Puntos	Puntos en Austria	Cualesquiera Puntos

### Sección II:

Cualesquiera puntos intermedios y puntos más allá pueden ser operados por la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante, sin el ejercicio de derechos de tráfico de Quinta Libertad.

El ejercicio de derechos de tráfico de Quinta Libertad puede ser acordado por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

### Sección III:

La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante pueden, en cualquiera o todos los vuelos, omitir el llamado en cualquiera de los puntos intermedios y/o más allá, siempre que los servicios acordados en esta ruta inicien y terminen en el territorio de tal Parte Contratante.