



Bogotá, D. C., 10 de julio de 2021

PAHM- 053- 2021

Honorable Senador  
**JUAN DIEGO GÓMEZ**  
Presidente  
COMISIÓN II CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
Senado de la República  
Ciudad

*Asunto: Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto Ley 464/2021 Senado "por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Colombia y Canadá", adoptado en Ottawa, el 30 de octubre de 2017.*

Respetado señor Presidente:

En mi calidad de ponente del proyecto de ley de la referencia, por designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional del Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia para segundo debate en los siguientes términos:

#### **I. TRÁMITE Y SÍNTESIS DEL PROYECTO DE LEY**

El proyecto, de iniciativa gubernamental, fue radicado en la Secretaría del Senado de la República el día veintinueve (29) de abril de 2021, publicado el día cinco (5) de junio en la Gaceta No. 381/21. Mediante oficio CSE-CS-CV19-0093-2021, el Secretario de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado me comunicó la decisión de la Mesa Directiva de ésta célula legislativa de asignarme la ponencia para el primer debate del citado proyecto.

En sesión llevada a cabo el día quince (15) de junio de 2021, la Comisión Segunda aprobó la iniciativa, de acuerdo con la ponencia publicada en la Gaceta del Congreso No. 558 de 2021.

La iniciativa cuenta con tres (3) artículos:

- **Artículo 1º:** Dispone la aprobación del Acuerdo.
- **Artículo 2º:** Precisa que el Acuerdo obligará a la República de Colombia a partir de la fecha del perfeccionamiento del vínculo internacional.
- **Artículo 3º:** Vigencia de la ley.

## II. FINALIDAD Y ALCANCE DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto No. 464/ 2021 Senado tiene por finalidad la aprobación del *"Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Colombia y Canadá"*, adoptado en Ottawa el 30 de octubre de 2017, instrumento internacional que busca la consolidación de las relaciones del Estado colombiano con los países de América del Norte, en consonancia con los objetivos del Plan de Desarrollo 2018- 2022.

En particular, el Acuerdo internacional que se somete a la aprobación del Congreso de la República tiene por objetivo fundamental intensificar el comercio exterior, como estrategia para incentivar el crecimiento de la economía nacional, aumentando los niveles de competitividad y consolidar el proceso de fortalecimiento y expansión del turismo. Colombia y Canadá son Parte del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de 1944.

El Acuerdo cuenta con un breve Preámbulo, 27 artículos y un (1) anexo, en los que se explica el contexto para su negociación y la necesidad de su suscripción, así como los términos y las condiciones de su aplicación:

El artículo 1º, relativo a los *títulos y Definiciones*, contempla los conceptos útiles para efectos de la interpretación y aplicación del Acuerdo.

El artículo 2º, *concesión de derechos*, dispone las concesiones recíprocas entre las Partes suscribientes para que las líneas aéreas designadas por las partes presten servicios aéreos internacionales: (i) derecho a volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar; (ii) derecho a aterrizar en su territorio con fines no comerciales; y, (iii) derecho a efectuar escalas en su territorio, en las rutas previstas en el Acuerdo, con fines comerciales, como transporte de pasajeros y carga.



El artículo 3°, posibilita que cada Parte tiene el derecho a designar, retirar o reemplazar, mediante Nota Diplomática, una o más líneas aéreas con el fin de operar los servicios acordados.

El artículo 4° dispone una *autorización* para que, cuando se designe o reemplace una línea aérea, en los términos del artículo anterior, el Estado notificado exija a sus autoridades para que emitan las autorizaciones para su operación.

El artículo 5°, prevé el derecho que tienen las autoridades requeridas a *negar, revocar, suspender y limitar* de las autorizaciones, de manera temporal o permanente, por una serie de circunstancias que se describen de dicha disposición. El numeral 2° de este artículo precisa que para el ejercicio de este derecho, se deben llevar a cabo consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

El artículo 6°, hace referencia a la *aplicación de Leyes* por parte de los Estados del Acuerdo en la ejecución de éste; destaca el numeral segundo que las líneas aéreas designadas por las Partes recibirán el mismo trato favorable que se otorgue a sus propias líneas o cualquier otra que preste servicios aéreos internacionales.

El artículo 7° dispone que las autoridades de cada Parte reconocerán los certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y licencias expedidas o convalidadas por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, reservándose el derecho de negarse a ello fundadamente. Señala, asimismo, que Cada Parte podrá solicitar consultas a la otra Parte sobre las normas de seguridad operacional; el artículo continúa disponiendo que, en caso de hallazgos, estos se comunicarán a la otra parte para su conocimiento y corrección para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

El artículo 8°, *seguridad de la aviación*, supone una manifestación conjunta en la que ratifican la obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita; relaciona los instrumentos internacionales de base. Entre otras medidas, las partes del Acuerdo se comprometen a facilitar la inspección de pasajeros, tripulación, equipaje de mano, de carga, el correo y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o desembarque.

El artículo 9º, *derechos de Aduana y Otros Cargos*, compromete a cada Parte a exigir a las líneas aéreas las restricciones a la importación, los derechos de aduana, impuestos de consumo, tarifas de inspección, entre otros. El numeral segundo enlista las exenciones del listado previsto en el numeral anterior.

Por el artículo 10º, las Partes se comprometen a suministrar *estadísticas* periódicas, a solicitud de alguna de ellas, necesarias para la revisión de la operación de los servicios acordados.

En cuanto a las *tarifas*, el artículo 11 del Acuerdo contempla que serán establecidas a niveles razonables, teniendo en cuenta consideraciones comerciales del mercado. Las líneas aéreas de cada Parte serán responsables únicamente ante las autoridades aeronáuticas de su país, en lo que respecta a la justificación de sus precios. El numeral 3º del artículo consagra los eventos en los que las autoridades aeronáuticas pueden sentirse insatisfechas con las tarifas de las líneas aéreas de la otra Parte; mientras que el numeral 4º, prevé la manera en que se tramitarán y resolverán estas inconformidades.

El artículo 12, relativo al *uso de aeropuertos e instalaciones y servicios aeronáuticos*, impone a cada una de las Partes el deber de asegurar que los aeropuertos, rutas aéreas, servicios de control de tráfico aéreo y de navegación aérea, la seguridad de la aviación y otras instalaciones podrán ser usados por las líneas aéreas de la otra parte.

El artículo 13, atinente a los *cargos aeroportuarios e instalaciones y servicios aeronáuticos*, dispone, entre otras cosas, que cada Parte deberá asegurarse que los cargos impuestos por las autoridades u organismos fiscales competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte por el uso de la navegación aérea y el control de tráfico sean justos, razonables y no discriminatorios.

El artículo 14 alude a la *capacidad* para explotar los servicios acordados por parte de las líneas aéreas designadas, señalando que los aumentos de la misma serán acordados entre las Partes.



El artículo 15, hace alusión a los *representantes de las Líneas Aéreas*, en virtud del cual las Partes se comprometen recíprocamente a permitir el ingreso y permanencia de los representantes y personal comercial, operacional y técnico necesario de las líneas aéreas designadas. La misma disposición prevé la obligación que asumen las Partes de tramitar sin demoras los permisos de trabajo, visa de visitantes u otros documentos similares que requiera este personal.

El artículo 16, *servicios de escala*, dispone que cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas que operan en su territorio realizar su propio servicio de escala o prestar estos servicios para otras líneas aéreas que operen en el mismo aeropuerto en su territorio.

El artículo 17, *ventas y transferencia de fondos*, permite a las líneas aéreas designadas participar directamente en la venta de transporte aéreo en su territorio, así como a transferir fondos obtenidas en el curso normal de sus operaciones sin estar sujetas a ningún cargo, salvo los bancarios.

El artículo 18, *impuestos*, hace referencia al *Convenio entre las Partes para evitar la Doble Tributación y Prevenir la Evasión Fiscal en relación con el Impuesto sobre la Renta y sobre el Patrimonio*, suscrito en Lima, el 21 de noviembre de 2008.

El artículo 19 enlista las disposiciones aplicables a *vuelos chárter/no programados*; en tanto que el artículo 20, faculta a las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes a exigir la presentación de los horarios de servicios a las líneas aéreas.

El artículo 21 prevé la posibilidad de que cualquiera de las Partes pueda, en cualquier momento, elevar *consultas* sobre la implementación, interpretación, aplicación o modificación del Acuerdo; las *enmiendas*, que resulten de tales consultas, conforme lo dispuesto en el artículo 22 del Acuerdo, entrarán en vigor en los términos del artículo 27.

Los artículos 23 y 24 refieren a la *solución de controversias* y a la *terminación del Acuerdo*. En cuanto a ésta última, cualquiera de las Partes puede hacerlo, depositando la comunicación a la otra Parte y a la Organización de Aviación Civil

Internacional, organismo ante el cual, por mandato del artículo 25 debe *registrarse* el Acuerdo y sus Enmiendas.

El artículo 26 dispone que en caso de que un Convenio multilateral entre en vigor respecto de ambas Partes, se llevarán consultas para determinar el modo en que se ve afectado el cumplimiento del Acuerdo.

El artículo 27, concerniente a la *entrada en vigor* del Acuerdo, señala que ello ocurrirá en la fecha de la última nota diplomática mediante la cual las Partes notifiquen sobre la finalización de los procedimientos internos de ratificación.

### III. IMPORTANCIA DEL ACUERDO

Como lo explicó el Gobierno Nacional en la exposición de motivos que acompaña el articulado del proyecto de Ley para la aprobación del Acuerdo, la consolidación de dicho convenio con la República de Canadá constituye un paso importante hacia la apertura de nuevos mercados y el mejoramiento de la conectividad con los países norteamericanos.

En consideración de la Suscrita ponente, la aprobación del Acuerdo deviene propicia para el fortalecimiento de varios sectores importantes de la economía nacional, como el turismo y el transporte de carga de mercancía y de productos en doble vía, así como para la ampliación de la cooperación internacional en el ámbito de la aviación comercial.

Asimismo, es oportuno destacar, como lo hace el Gobierno Nacional en el Proyecto, que el Acuerdo beneficiará a la aviación comercial del país, al definir un esquema de operación inexistente, que permitirá ampliar los servicios aéreos en términos competitivos y equilibrados, en condiciones de reciprocidad y respeto por la libre y leal competencia.

Este tipo de Acuerdos no es el primero que suscribe el Estado colombiano con aliados estratégicos, como Parte de la Convención sobre la Aviación Civil Internacional, del 07 de diciembre de 1944:



- Convención para la unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y su protocolo que modifica el convenio para la unificación de ciertas normas relativas al transporte aéreo internacional 12 octubre 1929.
- Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario al convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.
- Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC, 14 diciembre 1973.
- Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil ciudad del cabo 16 de noviembre de 2001
- Protocolo relativo a una enmienda al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional. Artículo 3 bis 10 mayo 1984
- Protocolo relativo a una enmienda al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional artículo 83 bis
- Protocolo relativo a una enmienda al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional 01 octubre 1998
- Protocolo relativo a una enmienda al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 50a)
- Protocolo relativo a una enmienda al artículo 50 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional 26 octubre 1990
- Protocolo que modifica el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional 28 septiembre 1955
- Acuerdo sobre transportes aéreos (Francia) 1953

- Acuerdo sobre transportes aéreos entre la República de Colombia y la república de los estados unidos del Brasil 28 mayo 1958
- Acuerdo sobre transportes aéreos entre Colombia y Portugal.
- Acuerdo sobre transporte aéreo transfronterizo entre el gobierno de Colombia y el gobierno de la República del Perú.
- Acuerdo sobre transporte aéreo entre la República de Colombia y la República de Venezuela 08 mayo 1991
- Acuerdo entre la República de Colombia y la Confederación Suiza relativo a los transportes aéreos regulares, Bogotá, del 19 de noviembre de 1971
- Acuerdo de transporte aéreo entre el gobierno de la república de Colombia y el gobierno de la república de los Estado Unidos de América, Bogotá, del 10 de mayo de 2011
- Convenio entre el gobierno del Reino Unido y el gobierno de Colombia para el establecimiento de servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos 16 octubre 1947
- Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Turquía, suscrito en Ankara, el 18 de noviembre de 2011.

#### IV. RELACIONES ENTRE LA REPÚBLICA DE CANADÁ Y LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Desde el establecimiento pleno de las relaciones diplomáticas plenas en 1953, las relaciones entre ambas Repúblicas han sido dinámicas y productivas, en ámbitos como el comercial, desarrollo, paz y seguridad; concretamente, uno de los más ingentes esfuerzos ha estado orientado hacia la expansión del comercio e inversión, a partir del Tratado de Libre Comercio suscrito en 2011. La agenda de



cooperación, con todo, ha avanzado en otros importantes frentes, como la promoción de la justicia, defensa de los Derechos Humanos, el empoderamiento de mujeres y niñas, impulso a la innovación para el desarrollo, la seguridad y construcción de la paz.

La asistencia que el país norteamericano hace a Colombia, anualmente implica la inversión de recursos por el orden de los CAD 40 millones, otorgados a través del Programa Bilateral de Desarrollo, el Programa de Operaciones de Paz y Estabilización, Asistencia Internacional Humanitaria, Partenariados para la innovación al desarrollo, desarrollo de capacidades para la lucha contra el crimen; además se trabaja con los Ministerios de Ambiente y Empleo, y el Centro Internacional de Investigaciones al Desarrollo. Los recursos ayudan a financiar cerca de un centenar de proyectos que se desarrollan en el país.

En materia de erradicación y lucha contra la pobreza, Canadá asiste a Colombia con aproximadamente CAD 30 millones cada año, especialmente focalizados en territorios apartados e impactados por la violencia, con priorización de los siguientes programas: (i) protección a la niñez y la juventud; (ii) apoyo al desarrollo económico incluyente para grupos vulnerables, especialmente mujeres.

Según datos del Ministerio de Relaciones Exteriores, desde 2009, el Programa de Desarrollo de Capacidades para la Lucha contra el Crimen ha aportado más de CAD 5,4 millones para fortalecer el combate a la trata de personas, tráfico de drogas ilícitas y reforma a los sistemas de seguridad.

En materia de seguridad y Defensa nacional, ambos países han afianzado sus relaciones, en el marco del Programa de Instrucción y Cooperación Militar (MTCP), del que Colombia es miembro desde 2011.

En materia comercial, concretamente, Colombia y Canadá han sostenido, igualmente, importantes y muy dinámicas relaciones, afianzadas con la suscripción de un Tratado de Libre Comercio, siendo el norteamericano el primer país del G7 y del G20 entre tener un acuerdo de esta naturaleza. Desde el 15 de agosto de 2011, fecha de entrada en vigor del TLC, las exportaciones colombianas más de USD 4.750 millones, e importaciones por suma superior a los USD 7.700 millones; anualmente, el intercambio comercial alcanza los USD 1.400 anuales. En

ese orden de ideas, Colombia se ha convertido en un socio comercial estratégico de la República de Canadá, en tanto que ésta se ha posicionado en uno de los más importantes inversionistas extranjeros en nuestro país.

A continuación, las cifras más representativas que evidencian el dinamismo e importancia del comercio bilateral:

## COMERCIO BILATERAL COLOMBO-CANADIENSE

### INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA DE CANADÁ EN COLOMBIA

Acumulada (2012-2019): **US\$ 4.858 millones**

Millones de dólares



Fuente: Dane, Dian, MinCIT / Gráfico: LR-AL

Fuente: <https://www.larepublica.co/globeconomia/comercio-entre-colombia-y-canada-suma-mas-de-us12450-millones-con-el-tlc-3046156>



### COMERCIO BILATERAL COLOMBO-CANADIENSE

#### BALANZA COMERCIAL (MILLONES DE DÓLARES)

\*Agosto - diciembre \*\*Enero - mayo

##### Exportaciones colombianas a Canadá



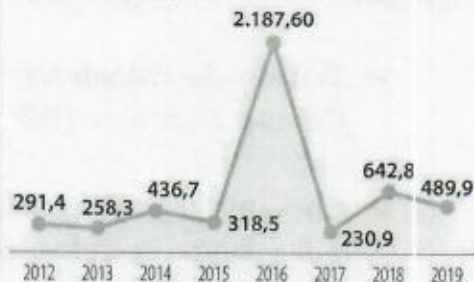
##### Importaciones desde Canadá a Colombia



#### INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA DE CANADÁ EN COLOMBIA

Acumulada (2012-2019): **US\$ 4.858 millones**

Millones de dólares



#### IMPORTADOS POR COLOMBIA

Producto	Valor anual (promedio 4 años)	Sector
Trigo y morcajo	US\$257 millones	Agropecuario
Hortalizas	US\$51 millones	Agropecuario
Abonos minerales	US\$47 millones	Industrial

Fuente: Dane, Dan MincIT / Gráfico: UPAAL

Fuente: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/comercio-entre-colombia-y-canada-suma-mas-de-us12450-millones-con-el-tlc-3046156>

El TLC ha permitido que 260 productos colombianos llegaran por primera vez a dicho país, 126 del sector metalmecánico, 60 del sector de alimentos, 44 de la moda y la confección y 30 del segmento de químicos y ciencias de la vida. En 2019, 480 empresas colombianas exportaron productos no minero-energéticos, en tanto que en 2020 lo hicieron 239. Desde el 2016, Canadá es observador de la Alianza del Pacífico, como paso importante para su entrada como miembro, del que hace parte México, Chile, Perú y Colombia.

En lo que respecta al turismo, segmento económico directamente beneficiado con el Acuerdo Bilateral que se somete ahora a la aprobación del Congreso de la República, Colombia se ha venido posicionando -por lo menos antes de la pandemia asociada al COVID-19- como uno de los destinos predilectos de nacionales canadienses; en el mes de enero de 2020 se registró un ingreso de 9.520

visitantes, lo que significa un incremento del 13% frente al mismo mes del año inmediatamente anterior.

Otros Convenios y Tratados Binacionales, que refuerzan los lazos de cooperación e integración binacional:

- Tratado de Extradición de reos entre Colombia y Gran Bretaña - Canadá, 27 octubre 1988.
- Convenio general de cooperación técnica entre el gobierno del Canadá y el gobierno de Colombia. Bogotá, 17 de noviembre de 1972.
- Convenio entre Canadá y la república de Colombia para evitar la doble imposición y para prevenir la evasión fiscal en relación con el impuesto sobre la renta y sobre el patrimonio 21 noviembre 2008.
- Convención suplementaria del tratado de extradición recíproca entre y la Gran Bretaña, Bogotá, 02 de diciembre de 1929.
- Acuerdo sobre medio ambiente entre la república de Colombia y Canadá, hecho en Lima, Perú, el 21 de noviembre de 2009, y el canje de notas entre Canadá y la república de Colombia del 20 de febrero de 2009, por medio del cual se corrigen errores técnicos y materiales del acuerdo de cooperación laboral entre Canadá y la república de Colombia.
- Acuerdo entre el gobierno de la república de Colombia y el gobierno de Canadá para la cooperación de los usos pacíficos de la energía nuclear. Bogotá, 23 de julio de 1986.
- Acuerdo en materia de informes anuales sobre derechos humanos y libre comercio entre la república de Colombia y Canadá, 27 mayo 2010
- Acuerdo de cooperación laboral entre la república de Colombia y Canadá; 21 de noviembre de 2008.



Sin duda, el relacionamiento entre ambos países ha sido fructífero, dinámico y respetuoso de los derechos adquiridos de cada una de las Partes, por lo que la aprobación del Acuerdo sobre Servicios Aéreos contribuirá a su mejoramiento, en beneficio de sus economías y sus poblaciones.

Finalmente, para la Suscrita es importante informar a los Honorables Congresistas, que la República de Canadá surtió los trámites internos para la aprobación del Acuerdo desde el año 2018; lo que demuestra el interés y ánimo de continuar en el camino hacia la consolidación de su vínculo con Colombia, por parte del país norteamericano.

## V. TRÁMITE EN COMISIÓN SEGUNDA DE SENADO

Habiendo sido publicada la ponencia para primer debate en Gaceta No. 558/21, la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado, en sesión del quince (15) de junio, aprobó el proyecto de ley aprobatoria mediante el voto nominal de los siguientes congresistas:

VOTACIÓN PRIMER DEBATE AL	
<i>Proyecto Ley 464/2021 Senado "por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Colombia y Canadá", adoptado en Ottawa, el 30 octubre de 2017</i>	
CONGRESISTA	SENTIDO DEL VOTO
Ana Paola Agudelo García	SI
Iván Cepeda Castro	NO
Luis Eduardo Díazgranados Torres	SI
Jaime Enrique Durán Barrera	SI
Lidio García	No votó
Juan Diego Gómez	SI
Paola Andrea Holguín Moreno	SI
Ernesto Macías Tovar	SI
José Luis Pérez Oyuela	SI
Antonio Sanguino Paéz	NO
John Harold Suárez	SI
Feliciano Valencia	NO
Berner Zambrano Erazo	SI

En la presentación de la ponencia, la Suscrita Senadora ponente destacó la importancia de la aprobación del Acuerdo, dando a conocer la siguiente información de interés:

**1. POLÍTICA TRANSPORTE AÉREO COLOMBIA (AEROCIVIL)**

Objetivos de Colombia para 2030

- a. Transportar 100 millones de pasajeros por vía aérea, conectando el país con el resto del mundo y conectando todas las regiones del país con un sistema de transporte aéreo eficiente y asequible.
- b. Duplicar la carga transportada por vía aérea, promoviendo el comercio internacional y ayudando a ubicaciones remotas a tener acceso a bienes y servicios que de otro modo no estarían disponibles

**2. POLÍTICA DE COLOMBIA SOBRE ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS**

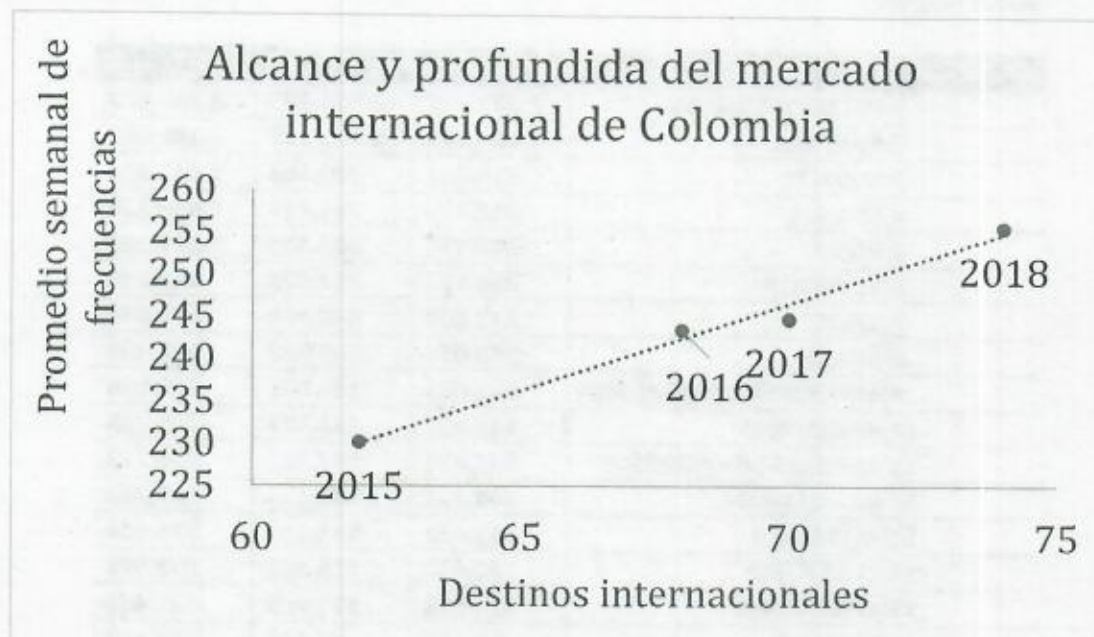
Colombia proviene de un régimen altamente proteccionista en el transporte aéreo, y ha estado trabajando hacia la liberalización gradualmente. Hoy tenemos una guía de negociación clara y liberalizada que nos permite a nosotros y a nuestros socios (y socios potenciales) saber cuáles son nuestros objetivos

**3. Relaciones aerocomerciales con 69 países: (Acuerdos y memorandos de entendimiento)**

- a. Dos (2) con América del Norte.
- b. Catorce (14) con América Central y el Caribe.
- c. Once (11) con América del Sur, teniendo en cuenta cada uno de los países que integran la CAN.
- d. Veintitrés (23) con Europa, teniendo en cuenta los países que conforman la región escandinava.
- e. Cinco (5) con Asia.
- f. cuatro (4) con Medio Oriente.
- g. Dos (2) con Oceanía.
- h. Ocho (8) África

**4. La liberación y la inversión extranjera traen mejores conexiones con destinos internacionales.**





#### 5. Conveniencia de los Acuerdos:

Estos acuerdos son convenientes porque básicamente en ellos se negocian derechos de contenido económico (derechos de tráfico o libertades de aire) que es lo que posibilita la conectividad internacional, adicional generan un marco amplio para las actividades aerocomerciales donde se regulan temas que flexibilizan la operación tales como los acuerdos de colaboración. Así mismo el referido marco genera seguridad jurídica porque contempla los aspectos esenciales para implementar las operaciones aéreas entre las partes.

#### 6. ¿Funciona la liberación?

En la experiencia de Colombia lo hace

- Un mercado más liberalizado crece más rápido
- Un mercado más liberalizado permite que áreas remotas tengan acceso al servicio aéreo
- Un mercado más liberalizado trae un crecimiento más saludable, agregando más destinos y más frecuencias a esos destinos.

#### 7. CONECTIVIDAD CON CANADÁ

##### 7.1. Cifras conectividad entre ambos países (2019)

Posición	País	Salida	Llegada	Total
1	ESTADOS UNIDOS	2.031.297	2.076.373	4.107.670
2	PANAMA	1.061.700	1.119.278	2.180.978
3	MEXICO	714.511	730.963	1.445.474
4	ESPAÑA	681.727	754.493	1.436.220
5	PERU	647.124	669.439	1.316.563
6	ECUADOR	364.616	363.622	728.238
7	CHILE	333.800	340.079	673.879
8	BRASIL	263.075	269.528	532.603
9	REPÚBLICA DOMINICANA	165.023	165.071	330.094
10	ARGENTINA	149.621	151.577	301.198
11	ANTILLAS HOLANDESES	147.422	147.301	294.723
12	EL SALVADOR	144.273	143.123	287.396
13	ALEMANIA	135.435	141.189	276.624
14	VENEZUELA	120.490	113.483	233.973
15	COSTA RICA	113.963	111.463	225.426
16	FRANCIA	83.252	94.191	177.443
17	CANADA	86.547	88.678	175.225
18	INGLATERRA	78.398	82.390	160.788
19	BOLIVIA	70.489	66.474	136.963
20	HOLANDA	54.141	71.086	125.227
21	CUBA	54.432	53.490	107.922
22	PUERTO RICO	35.750	35.242	70.992
23	GUATEMALA	33.347	31.709	65.056
24	TURQUÍA	25.993	135	26.128
25	URUGUAY	6.277	6.305	12.582
26	PARAGUAY	717	553	1.270

7.2. En la actualidad solo dos aerolíneas regulares canadienses explotan la línea aérea entre Canadá y Colombia:

Año	AIR CANADA		AIR TRANSAT		Total
	Salida	Llegada	Salida	Llegada	
2018	58.807	56.358	218	931	116.314
2019	82.269	79.860	6.409	6.687	175.225
2020	20.902	19.648	3.817	3.121	47.488
2021*	3.989	1.647			5.636

\*De Enero a Abril de 2021



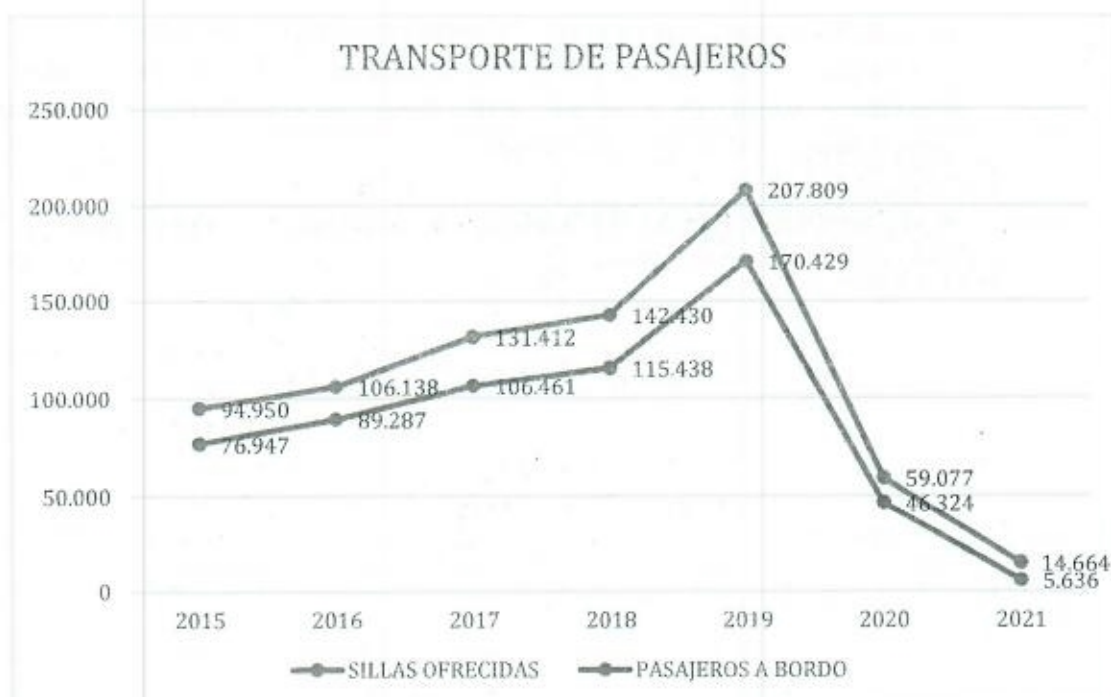
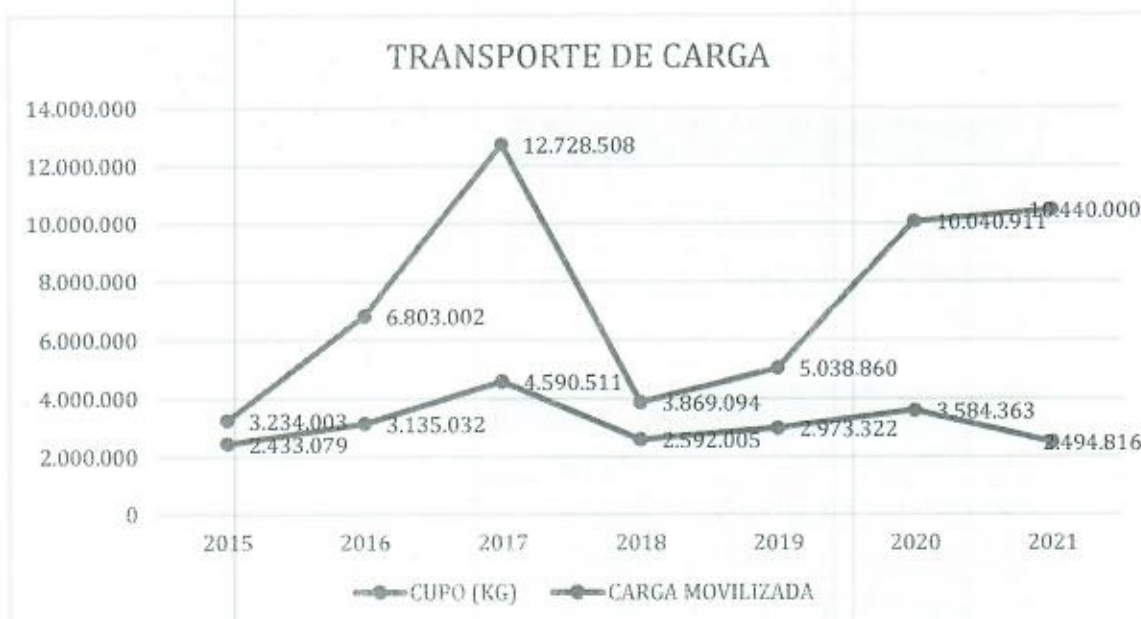
### 7.3. Rutas. (2019)

RUTA	Pasajeros
BOGOTA-TORONTO	162.129
CARTAGENA-MONTREAL	9.329
CARTAGENA-TORONTO	3.767
TOTAL	

RUTA	Tipo
BOGOTA-TORONTO	Regular
CARTAGENA-MONTREAL	Regular
CARTAGENA-TORONTO	Regular
SAN ANDRES - MONTREAL	Charter

La ruta hacia San Andrés no es cubierta por ninguna aerolínea comercial regular, por lo que el traslado de pasajeros se hace en vuelos chárter. Con el ingreso de aerolíneas regulares a cubrir estas rutas, se fortalecerá el flujo de turistas, especialmente hacia el archipiélago.

## 8. FLUJO DE CARGA Y PASAJEROS CANADÁ-COLOMBIA







## 9. EFECTO DEL COVID EN EL FLUJO DE PASAJEROS Y PROYECCIONES

Año	COLOMBIA - CANADA			
	Salida	Llegada	Total	Participación
2018	59.025	57.289	116.314	0,8%
2019	88.678	86.547	175.225	1,1%
2020	24.719	22.769	47.488	1,2%
2021*	12.646	10.096	22.742	0,4%
2022*	28.504	27.819	56.322	0,6%
2023*	43.219	42.181	85.400	0,7%
2024*	56.850	55.484	112.333	0,8%

\*Proyectado

Según AEROCIVIL, que hizo una proyección de crecimiento bajo el supuesto que se reanuden operaciones en agosto de 2021 y teniendo en cuenta el porcentaje del mercado canadiense sobre el total de los mercados internacionales, sin el Acuerdo, el ritmo de recuperación de la conectividad entre ambos países tardará cerca de 4 años, para llegar a niveles de 2018.

#### 10. VENTAJAS DEL ACUERDO (CONCLUSIONES)

- a. El Acuerdo fortalecerá la conectividad entre ambos países, brindando condiciones de seguridad para los operadores colombianos y canadienses.
- b. El Acuerdo abrirá la oportunidad para que aerolíneas nacionales exploten las rutas CANADÁ-COLOMBIA, ampliando la oferta y beneficiando a los usuarios. El Acuerdo, abre un importante nicho de mercado a aerolíneas nacionales.
- c. Lo anterior, ayudará a dinamizar la recuperación del turismo, especialmente hacia San Andrés, lo que resulta propicio para la recuperación socio económica del archipiélago, golpeado por la pandemia y el huracán.
- d. El Acuerdo brinda condiciones de seguridad a aerolíneas de ambos países para explotar las rutas ya existentes y abrir otras, con las que se fortalezca la conectividad entre ambos países.

En la misma Sesión intervino el Doctor Juan Carlos Salazar, Director de la Aeronáutica Civil y nuevo Director de la OACI, quien manifestó, entre otras cosas:

*"...esa exposición de motivos y la explicación que nos dio la Senadora (Paola Holguín) deja muy poco que agregar, solo que agradecerle a esta Comisión que siempre ha apoyado la internacionalización de la aviación colombiana.*

*Yo, tal vez agregaría dos elementos adicionales: el primero, es que, en los últimos tres años, hemos hecho un gran esfuerzo por duplicar las relaciones aerocomerciales de Colombia; como bien lo explicaba la Senadora, esto multiplica las oportunidades y hace que Colombia sea un centro de conexiones cada vez más atractivo en la región. Seguramente los Senadores han seguido las últimas noticias, las cuales más y más aerolíneas internacionales anuncian su interés de ubicar sus servicios en Colombia, como un gran centro de conectividad aérea en la región. Y un segundo elemento que me parece importante destacar, es que Colombia ha sido seleccionada por la Organización de Aviación Civil Internacional para ser la sede mundial de la Conferencia de Negociaciones Aéreas de la OACI; todo dependiendo de cómo avance la situación de salud pública en Colombia y en otros países, pero el plan es que al finalizar el presente año, en el mes de diciembre, Colombia será el centro mundial de negociación de acuerdos aéreos, lo cual es muy importante para continuar con esta meta que tenemos de seguir generando mayor conectividad y mayor competitividad para la aviación colombiana."*



## VI. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente:

Se presume que no hay motivos que puedan generar un conflicto de interés por quien redacta la presente ponencia.

Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley.

Por ello, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

## VII. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la Plenaria del Senado de la República dar segundo debate y aprobar el Proyecto de Ley No. 464/2021 Senado tiene por finalidad la aprobación del *"Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Colombia y Canadá"*, adoptado en Ottawa el 30 de octubre de 2017, conforme el articulado anexo.

De los Honorables Senadores,



**PAOLA HOLGUÍN**  
Senadora de la República  
Ponente

Anexo: articulado de la ley aprobatoria texto del Acuerdo con su anexo.



**PROYECTO DE LEY No. 464/2021 SENADO**

**POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA "ACUERDO DE TRANSPORTE  
AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y CANADÁ", adoptado en  
Ottawa el 30 de octubre de 2017**

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Apruébese el "*Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Colombia y Canadá*, adoptado en Ottawa, el 30 de octubre de 2017".

**ARTÍCULO SEGUNDO:** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el "*Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Colombia y Canadá*, adoptado en Ottawa, el 30 de octubre de 2017", que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de este.

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

**PAOLA HOLGUÍN**  
Senadora de la República  
Ponente





ACUERDO  
DE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE  
LA REPÚBLICA DE COLOMBIA  
CANADÁ

## TABLA DE CONTENIDO

### ARTÍCULO TÍTULO

1. Títulos y Definiciones
2. Concesión de Derechos
3. Designación
  4. Autorización
  5. Negación, Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización
  6. Aplicación de Leyes 7. Normas de Seguridad, Certificados y Licencias
  8. Seguridad de la Aviación
  9. Derechos de Aduana y Otros Cargos
  10. Estadísticas
  11. Tarifas
  12. Uso de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios Aeronáuticos 13. Cargos Aeroportuarios e Instalaciones y Servicios Aeronáuticos
  14. Capacidad
  15. Representantes de las Líneas Aéreas
  16. Servicios de Escala
17. Ventas y Transferencias de Fondos



18 Impuestos 19 Aplicabilidad a Vuelos Chárter/No  
programados

20 Horarios 21

Consultas

22 Enmienda

23 Solución de Controversias

24 Terminación

25 Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional

26 Convenios Multilaterales

27 Entrada en Vigor

ANEXO Cuadro de Rutas

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE  
LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

CANADÁ

LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y CANADÁ, en adelante las "Partes"

SIENDO Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

DESEANDO garantizar el más alto grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional•

RECONOCIENDO la importancia que tiene el transporte aéreo internacional en la promoción del comercio, el turismo Y la inversión;

DESEANDO promover sus intereses con respecto al transporte aéreo internacional; y

DESEANDO celebrar un acuerdo de transporte aéreo complementario al citado Convenio;

HAN ACORDADO lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Títulos y Definiciones

1. Los títulos utilizados en este Acuerdo son como referencia únicamente.



2. Para efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario:

"autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de Canadá, el Ministerio de Transportes de Canadá y la Oficina de Transporte de Canadá, y, en el caso de la República de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, o, en ambos casos, cualquier otra persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por esas autoridades;

"servicios acordados" significa servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el presente Acuerdo para transportar pasajeros y carga, incluyendo correo, sea en forma separada o en combinación;

"Acuerdo" significa este Acuerdo, cualquier anexo al mismo y cualquier enmienda a este Acuerdo o al anexo;

"servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "línea aérea" tienen los significados que respectivamente se les atribuye el Artículo 96 del Convenio;

"Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado de conformidad con el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda al Convenio o a los Anexos en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, en tanto esos Anexos y enmiendas hubieran sido adoptados por ambas Partes;

"línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada conforme a los Artículos 3 y 4;

"términos y condiciones generales de transporte" significa los términos y condiciones que, por lo general, se aplican en el transporte aéreo y que no se relacionan directamente con el precio;

"precio" significa cualquier tarifa, tasa o cargo (incluyendo programas de viajero frecuente u otros beneficios otorgados en relación al transporte aéreo) por concepto de transporte de pasajeros (incluyendo su equipaje) o carga (excluyendo correo) y las condiciones que regulan directamente la disponibilidad o aplicabilidad de la tarifa, tasa o cargo;

"territorio" significa,

(a) en el caso de Canadá, sus zonas terrestres (continental e islas), aguas interiores y mar territorial según está determinado en su ley nacional, e incluye el espacio aéreo sobre estas zonas;

(b) en el caso de la República de Colombia, su porción terrestre, tanto continental como insular, y las aguas interiores y el mar territorial bajo su soberanía, así como el espacio aéreo sobre ellas.

## ARTÍCULO 2

### Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas designadas por esa otra Parte presten servicios aéreos internacionales:

- (a) el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
- (b) el derecho a aterrizar en su territorio para fines no comerciales; y
- (c) en la medida que este Acuerdo lo permita, el derecho a efectuar escalas en su territorio, en las rutas que se especifican en este Acuerdo, para embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros y carga, incluido correo, en forma separada o en combinación.

2. Cada una de las Partes concede también los derechos especificados en los subpárrafos l(a) y (b) a la otra Parte para las líneas aéreas no designadas en virtud del Artículo 3.

3. El párrafo 1 no se entenderá como una concesión del derecho a una línea aérea designada de una Parte, para embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros y carga, incluido correo, que se transporten por remuneración o contrato y con destino a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

## ARTÍCULO 3

### Designación

Cada Parte tendrá derecho a designar, mediante Nota diplomática, a una o más líneas aéreas con el objeto de operar los servicios acordados en este Acuerdo y a retirar una designación o a reemplazarla por otra línea aérea previamente designada.

## ARTÍCULO 4

### Autorización

1. Cuando una Parte sea notificada sobre la designación o sustitución de una línea aérea en virtud del Artículo 3, exigirá que sus autoridades aeronáuticas, de conformidad con las leyes y regulaciones de esa Parte, emitan a la brevedad posible las autorizaciones necesarias para que las líneas aéreas designadas operen los servicios acordados para los cuales hubieran sido designados.

2. Las Partes confirman que al momento de recibir las autorizaciones requeridas, la línea aérea designada podrá, en cualquier momento, empezar a operar los servicios



acordados, sea en forma parcial o total, siempre que la línea aérea cumpla con las disposiciones de este Acuerdo.

## ARTÍCULO 5

### Negación, Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización

1. No obstante el párrafo I del Artículo 4, cada Parte, a través de sus autoridades aeronáuticas, tendrá derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 4 del presente Acuerdo, con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, y a revocar, suspender o imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente, en las siguientes circunstancias:

- (a) si la línea aérea no está calificada conforme a las leyes y regulaciones que normalmente aplican las autoridades aeronáuticas de la Parte que emite las autorizaciones;
- (b) si la línea aérea no cumple las leyes y regulaciones de la Parte que emite las autorizaciones;
- (c) si no están convencidas de que la propiedad sustancial y control efectivo de la línea aérea estén en manos de la Parte que designa a las líneas aéreas o de sus nacionales; o
- (d) si la línea aérea no opera de conformidad con las condiciones prescritas en este Acuerdo.

2. Los derechos especificados en el párrafo I sólo se ejercerán luego de celebrar consultas con las autoridades aeronáuticas de las Partes con arreglo al Artículo 21, a menos que fuese esencial adoptar una medida inmediata para evitar la violación de las leyes y regulaciones mencionadas con anterioridad, o para efectos de protección o seguridad de conformidad con las disposiciones de los Artículos 7 u 8.

## ARTÍCULO 6

### Aplicación de Leyes

1. Cada Parte deberá exigir el cumplimiento de:

- (a) sus leyes, regulaciones y procedimientos relativos al ingreso, permanencia o salida del territorio de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de esas aeronaves, por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, al ingresar a, permanecer en y salir de ese territorio, y

- (b) sus leyes y regulaciones relativas al ingreso a, permanencia en o salida de su territorio de pasajeros, miembros de la tripulación y carga, incluido correo (tales como las regulaciones relativas al ingreso, despacho aduanero, tránsito, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena) por las líneas aéreas designadas de la otra Parte y por o en representación de los pasajeros, miembros de la tripulación y carga, incluido correo, cuando se encontraren en tránsito, ingresaren a, permanecieren en o abandonaren ese territorio.

3. En aplicación de tales leyes y regulaciones, una Parte, en circunstancias similares, otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un trato no menos favorable que el que otorga a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea que preste similares servicios aéreos internacionales.

## ARTÍCULO 7

### Normas de Seguridad, Certificados y Licencias

1. Cada Parte, a través de sus autoridades aeronáuticas, deberá reconocer los certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y licencias expedidos o convalidados por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte con el objeto de operar los servicios acordados, a condición de que esos certificados o licencias hubieran sido expedidos o convalidados, como mínimo, de conformidad con las normas establecidas en el Convenio. No obstante, cada Parte, a través de sus autoridades aeronáuticas, se reserva el derecho de negarse a reconocer, respecto de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias expedidos por la otra Parte a sus propios nacionales.
2. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento con respecto a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte en materia de instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulación de vuelo, aeronaves y operación de aeronaves. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días siguientes al recibo de esa solicitud.
3. Si, posterior a dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente las normas de seguridad en los aspectos mencionados en el párrafo 1 que cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la otra Parte será informada de tales hallazgos y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir con las normas de la OACI. La otra Parte deberá seguidamente tomar las medidas correctivas apropiadas dentro de un plazo de treinta (30) días o cualquier otro plazo que pueda ser aceptado por las autoridades aeronáuticas de la Parte que hizo los hallazgos. No tomar una medida correctiva adecuada dentro del plazo establecido será motivo suficiente para retener, revocar, suspender o imponer condiciones sobre las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra Parte.



4. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, cada Parte acepta que cualquier aeronave operada por, o en representación de una línea aérea de una Parte, que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, siempre que esto no ocasione demoras injustificadas en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección es verificar la validez de la documentación de la aeronave en cuestión, de las licencias de su tripulación y que el equipo y la condición de la aeronave cumplen con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

5. Si sus autoridades aeronáuticas determinan que una acción inmediata es esencial para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, cada Parte tendrá el derecho a suspender o modificar inmediatamente las autorizaciones de operación de la línea aérea o las líneas aéreas de la otra Parte.

6. Una Parte deberá suspender, a través de sus autoridades aeronáuticas, cualquier medida tomada de conformidad con el párrafo 5 una vez las razones que la originaron desaparezcan.

7. Con sujeción al párrafo 5, una Parte no tomará medidas efectivas que consistan en retener, revocar, suspender o imponer condiciones sobre las autorizaciones de una o más líneas aéreas designadas de la otra Parte, en la medida que esas líneas aéreas designadas cumplan con los términos de sus autorizaciones de operación emitidas por ambas Partes.

## ARTÍCULO 8

### Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones de acuerdo con el derecho internacional, las Partes ratifican que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo.

2. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones de acuerdo con el derecho internacional, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como las disposiciones de otros Acuerdos o Protocolos relativos a la seguridad de la aviación civil aplicados por ambas Partes,





3. Las Partes se prestarán, previa solicitud, toda la asistencia que requieran para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y la tripulación, aeropuertos y servicios de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
4. Las Partes actuarán de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, siempre que dichas normas les sean aplicables; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, operadores de aeronaves que tengan la sede principal de sus negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen en conformidad con las citadas normas sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte deberá informar a la otra Parte de cualquier diferencia entre sus leyes, regulaciones y prácticas internas y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos mencionados en este párrafo. En cualquier momento, cada Parte podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte con el objeto de discutir esas diferencias.
5. Cada Parte acepta que a sus operadores de aeronaves se les podrá exigir que cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 4 anterior y exigidas por la otra Parte con respecto al ingreso, permanencia y salida de su territorio. Cada Parte se asegurará de que, en su territorio, efectivamente se adopten medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, equipaje de mano, equipaje así como la carga, el correo y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o desembarque.
6. Cada Parte atenderá, en la medida de lo posible, cualquier solicitud de la otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad razonables destinadas a responder a una amenaza determinada. Estas medidas especiales de seguridad estarán vigentes hasta tanto medidas alternativas equivalentes sean aceptadas por la Parte que solicita las medidas.
7. Cada Parte tendrá derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación, a que sus autoridades aeronáuticas realicen una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que los operadores de aeronaves adoptan o planean adoptar en relación con los vuelos que ingresan o salen del territorio de la primera Parte. Los arreglos administrativos, incluyendo las fechas específicas para realizar la evaluación, serán acordados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes y llevados a la práctica en forma inmediata, para garantizar que la evaluación se efectúe en forma expedita.
8. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de esas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se



asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a ese incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.

9. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no está cumpliendo con las disposiciones contenidas en este Artículo, podrá solicitar la celebración de consultas. Las consultas se iniciarán dentro de los quince (15) días siguientes al recibo de la solicitud de consultas. El hecho de no llegar a un arreglo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes al inicio de las consultas constituirá causal para negar, revocar, suspender o condicionar las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra Parte. Cuando una emergencia lo justifique o bien para evitar que persista el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la Parte que considere que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este artículo podrá, en cualquier momento, adoptar medidas provisionales.

## ARTÍCULO 9

### Derechos de Aduana y Otros Cargos

1. Cada Parte eximirá, en la medida de lo posible conforme a sus leyes y regulaciones nacionales y basados en la reciprocidad, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte de las restricciones a la importación, los derechos de aduana, los impuestos al consumo, las tarifas de inspección y otros derechos de aduana y gravámenes nacionales por concepto de las aeronaves, el combustible, los aceites lubricantes, los suministros técnicos consumibles, las partes de repuesto (incluidos los motores), el equipo regular de las aeronaves, las provisiones de a bordo (incluyendo licor, tabaco y otros productos destinados para venta a los pasajeros, en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados para el uso o usados exclusivamente en relación con la operación o el mantenimiento de las aeronaves de esa línea aérea, así como también el inventario de tiquetes impresos, las guías aéreas, cualquier material impreso que porte la insignia de la compañía y el material publicitario usual que esa línea aérea distribuya en forma gratuita.

2. Las exenciones concedidas con respecto a los artículos listados en el párrafo 1 se aplicarán cuando estos artículos sean:

- (a) artículos introducidos en el territorio de una Parte por o en representación de una línea aérea designada de la otra Parte;
- (b) artículos que se mantengan a bordo de las aeronaves de una línea aérea designada de una Parte al ingresar o abandonar el territorio de la otra Parte; o
- (c) artículos embarcados en las aeronaves de una línea aérea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte, independientemente de que esos artículos se utilicen o consuman en su totalidad dentro del territorio de la Parte que concede la exención, siempre que esos artículos no sean cedidos en el territorio de esa Parte.

3. El equipo regular de una aeronave, así como los materiales y suministros que usualmente se mantienen a bordo de las aeronaves de una línea aérea designada de cada Parte, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades Aduaneras de ese territorio. En ese caso, dichos materiales podrán ponerse bajo la supervisión de las autoridades mencionadas hasta el momento en que sean re-exportados o, de otra manera, desechados de acuerdo con las regulaciones Aduaneras aplicables en ese territorio.

4. Cada Parte eximirá de derechos de aduana y otros gravámenes similares al equipaje y la carga en tránsito directo a través de su territorio.

## ARTÍCULO 10

### Estadísticas

Las Partes, a través de sus autoridades aeronáuticas, suministrarán, o dispondrán que sus líneas aéreas designadas suministren, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, previa solicitud, estadísticas periódicas u otros informes de estadísticas que se pudieran necesitar razonablemente para revisar la operación de los servicios acordados, incluyendo estadísticas que muestren los puntos de origen y los destinos finales del tráfico.



## ARTÍCULO 11

### Tarifas

1. Los precios por el transporte que realizan las líneas aéreas designadas de una Parte hacia o desde el territorio de la otra Parte, se establecerán a niveles razonables, prestando debida atención a las consideraciones comerciales del mercado. La línea aérea designada será responsable solamente ante sus propias autoridades aeronáuticas para la justificación de sus precios.

2. Las Partes podrán exigir que las líneas aéreas designadas registren ante sus autoridades aeronáuticas los precios cobrados por el transporte entre los territorios de cada una de las Partes. El registro se requerirá en el plazo de un (1) día después de la fecha propuesta para la entrada en vigencia del precio.

3. Las Partes, tácita o explícitamente, permitirán que los precios del transporte entre los territorios de cada una de ellas entren y permanezcan en vigor, a meros que las autoridades aeronáuticas de ambas Partes no estén satisfechas. Las razones principales por las que las autoridades aeronáuticas pueden sentirse insatisfechas serán:

- (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;
- (c) la protección a las líneas aéreas de precios artificialmente bajos debido a un subsidio o subvención gubernamental directo o indirecto; o
- (d) la protección de las líneas aéreas de precios artificialmente bajos, cuando haya evidencia de la intención de eliminar la competencia.

4. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte no están satisfechas con un precio por concepto de transporte entre los territorios de cada una de ellas, deberán notificarlo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte y a la línea aérea designada en cuestión. Las autoridades aeronáuticas que reciban el aviso de insatisfacción acusarán recibo del aviso e

indicarán su acuerdo o desacuerdo en un plazo de diez (10) días hábiles al recibo del aviso. Las autoridades aeronáuticas cooperarán en la obtención de la información necesaria para la revisión del precio sobre el cual se ha dado un aviso de insatisfacción. Si las autoridades aeronáuticas de la otra Parte han indicado que están de acuerdo con el aviso de insatisfacción, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes tomarán las medidas que garanticen que el precio sea retirado y no se cobre más.

5. Un precio por concepto de transporte de cualquier línea aérea designada entre el territorio de una Parte y cualquier tercer país estará sujeto a las leyes y regulaciones nacionales de la Parte donde se origina el transporte por ese precio.

6. Los términos y condiciones generales de transporte estarán sujetos a las leyes y regulaciones nacionales del país de cada una de las Partes. Cada una de las Partes podrá exigir que las líneas aéreas designadas registren sus términos y condiciones generales de transporte ante las autoridades aeronáuticas a más tardar treinta (30) días antes de la fecha de vigencia propuesta. Si una Parte toma medidas para rechazar cualquiera de los términos o condiciones, informará con prontitud a la otra Parte y a la línea aérea designada en cuestión.

## ARTÍCULO 12

### Uso de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios Aeronáuticos

Cada una de las Partes se asegurará de que los aeropuertos, las rutas aéreas, servicios de control de tráfico aéreo y de navegación aérea, la seguridad de la aviación, y otras instalaciones y servicios relacionados proporcionados en su territorio podrán ser usados por las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra línea aérea en el momento en que se acuerde su uso.

## ARTÍCULO 13

### Cargos Aeroportuarios e Instalaciones y Servicios Aeronáuticos

1. Para efectos de este Artículo, "carga a los usuarios" significa un cargo impuesto a las líneas aéreas por el suministro de aeropuertos, de navegación aérea, o instalaciones o servicios de protección o seguridad de la aviación, o cualquier otro servicio que incluya servicios e instalaciones relacionadas.



2. Cada Parte se asegurará de que los cargos a los usuarios impuestos por las autoridades u organismos fiscales competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte por el uso de los servicios de navegación aérea y control de tráfico aéreo sean justos, razonables y no injustamente discriminatorios. En cualquier caso, cualquiera de dichos cargos se impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra línea aérea.

3. Cada una de las Partes se asegurará de que los cargos a los usuarios que impongan las autoridades u organismos fiscales competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte por el uso de los servicios de aeropuerto, seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados sean justos, razonables, no injustamente discriminatorios y que se distribuyan equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En cualquier caso, cualquiera de dichos cargos a los usuarios se impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea al momento de imponer los cargos.

4. Cada una de las Partes se asegurará de que los cargos a los usuarios impuestos bajo el párrafo 3 a las líneas aéreas de la otra Parte reflejen, pero no excedan, el costo total en que incurren las autoridades u organismos fiscales competentes por la prestación adecuada de los servicios de aeropuerto, seguridad de la aviación y las instalaciones y servicios relacionados en el aeropuerto o al interior 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 hacen los cargos se proveerán en forma eficiente y rentable.

5. Cada Parte promoverá las consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas o sus órganos representantes que hagan uso de los servicios y las instalaciones, y alentarán a las autoridades u organismos fiscales competentes y a las líneas aéreas o a sus órganos representantes a intercambiar la información necesaria que permita una revisión exacta de la razonabilidad de los cargos de acuerdo con los principios de los párrafos 2, 3 y 4 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades fiscales competentes a proporcionar a los usuarios una notificación razonable sobre cualquier propuesta de cambio en los cargos a los usuarios de modo que los usuarios puedan expresar su opinión antes de que esas modificaciones sean efectuadas.

6. Una Parte no se considerará, en los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 22, que ha violado este artículo, a menos que:

- (a) ésta no haya revisado el cargo o la práctica objeto de la queja presentada por la otra Parte en un plazo razonable, o

- (b) posterior a esa revisión, ésta no tome todas las medidas en su poder para corregir cualquier cargo o práctica incompatible con este Artículo.

## ARTÍCULO 14

### Capacidad

1. Cada Parte concederá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte una oportunidad equitativa e igual para explotar los servicios acordados.
2. Dentro de los derechos de capacidad establecidos en el presente Acuerdo, los cuales se podrán distribuir entre las líneas aéreas designadas de cada Parte, la capacidad proporcionada por una línea aérea designada en la explotación de los servicios acordados mantendrá una relación razonable con las exigencias del público que utilizará el servicio de transporte y se basará principalmente en proporcionar una capacidad adecuada que satisfaga los requerimientos actuales y futuros, en términos razonables, de transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, en las rutas especificadas en el presente Acuerdo.
3. Los aumentos de los derechos de capacidad serán acordados entre las Partes.

## ARTÍCULO 15

### Representantes de las Líneas Aéreas

1. Cada Parte permitirá:
  - (a) a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, sobre la base de la reciprocidad, ingresar al territorio de la otra Parte y mantener en él a sus representantes y personal comercial, operacional y técnico necesario, según lo requiera la operación de los servicios acordados,
  - (b) que las necesidades de personal, a criterio de las líneas aéreas designadas de la otra Parte, sean atendidas por su propio personal o mediante la contratación de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en su territorio y esté autorizada para prestar esos servicios para otras líneas aéreas.
2. Cada una de las Partes:



- (a) con un mínimo de demoras y de conformidad con sus leyes y regulaciones, tramitará los permisos de trabajo, visas de visitantes u otros documentos similares que requieran los representantes y personal mencionados en el párrafo 1, y
- (b) facilitará y expedirá las autorizaciones de empleo para el personal que desempeñe funciones específicas de carácter temporal por un período no superior a noventa (90) días.

## ARTÍCULO 16

### Servicios de Escala

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte que operan en su territorio:

- (a) sobre la base de la reciprocidad, realizar su propio servicio de escala en su territorio y, a su elección, contar con servicios de escala prestados total o parcialmente por cualquier agente autorizado por sus autoridades competentes para la prestación de esos servicios, y
- (b) prestar servicios de escala para otras líneas aéreas que operen en el mismo aeropuerto en su territorio.

2. El ejercicio de los derechos mencionados en los subpárrafos 1(a) y (b) estará sujeto únicamente a limitaciones de tipo operacional o físico que resulten de las consideraciones relacionadas con la seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Tales limitaciones se aplicarán de manera uniforme y en términos no menos favorables que los términos más favorables que se ofrezcan a cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se impongan las restricciones.

## ARTICULO 17

### Ventas y Transferencia de Fondos

Cada Parte permitirá que las líneas aéreas designadas de la otra Parte:

- (a) participen directamente en la venta de transporte aéreo en su territorio o, a discreción de las líneas aéreas designadas, por intermedio de sus agentes, y vendan transporte en la moneda de ese territorio o, a discreción de las líneas aéreas designadas y en tanto lo permitan las leyes y regulaciones nacionales, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona estará en libertad de comprar el transporte en las monedas aceptadas por esas líneas aéreas;
- (b) a solicitud, conviertan y transfieran al exterior los fondos obtenidos en el curso normal de sus operaciones. La conversión y remesa serán permitidas sin restricciones ni demoras, al tipo de cambio vigente en el mercado para pagos corrientes al momento de presentar la solicitud de transferencia y no estarán sujetas a ningún cargo, con excepción de los cargos normales del servicio cobrado por los bancos por este tipo de transacciones;
- (c) paguen los gastos locales, incluyendo la compra de combustible, en su territorio en la moneda local o, a elección de las líneas aéreas designadas, en monedas de libre convertibilidad en la medida de lo permitido conforme a las leyes y regulaciones nacionales.

## ARTÍCULO 18

### Impuestos

1. Las disposiciones del Convenio entre la República de Colombia y Canadá para Evitar la Doble Tributación y Prevenir la Evasión Fiscal en relación con el Impuesto sobre la Renta y sobre el Patrimonio, el cual fue suscrito en Lima el 21 de noviembre de 2008 y entró en vigor el 12 de junio de 2012 ("Convenio de Doble Tributación"), con sus posteriores enmiendas, serán aplicables a ambas Partes.
2. Si el Convenio de Doble Tributación mencionado en el párrafo 1, o cualquier acuerdo similar firmado entre las Partes que reemplace el Convenio de Doble Tributación, se denuncia o deja de aplicarse al transporte aéreo internacional cubierto por el presente Acuerdo, cada Parte podrá solicitar consultas de conformidad con el Artículo 21 con el fin de modificar el Acuerdo para incorporar disposiciones aceptadas por ambas Partes.



## ARTICULO 19

### Aplicabilidad a Vuelos Chárter/No programados

1. Las disposiciones establecidas en los Artículos 6 (Aplicación de Leyes), 7 (Normas de Seguridad, Certificados y Licencias), 8 (Seguridad de la Aviación), 9 (Derechos de Aduana y Otros Cargos), 10 (Estadísticas), 12 (Uso de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios Aeronáuticos), 13 (Cargos Aeroportuarios e Instalaciones y Servicios Aeronáuticos), 15 (Representantes de las Líneas Aéreas), 16 (Servicios de Escala), 17 (Ventas y Transferencias de Fondos), 18 (Impuestos) y 21 (Consultas), se aplican a los vuelos chárter y otros vuelos no programados, operados por las compañías aéreas de una Parte hacia o desde el territorio de la otra Parte, y a las compañías aéreas que operen estos vuelos.
2. El párrafo I no afectará las leyes y regulaciones nacionales que rigen la autorización de vuelos chárter o no programados, o la conducta de las compañías aéreas y otras partes que participen en la organización de esas operaciones.

## ARTÍCULO 20

### Horarios

Cada Parte, a través de sus autoridades aeronáuticas, podrá requerir a las líneas aéreas designadas presentar los horarios de servicios para fines técnicos u operativos. Si una Parte exige esta información, deberá minimizar la carga administrativa relacionada con el cumplimiento de los requisitos y procedimientos.

## ARTÍCULO 21

### Consultas

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar a través de los canales diplomáticos consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o modificación del presente Acuerdo o cumplimiento del presente Acuerdo. Estas consultas, que podrán darse entre las respectivas autoridades aeronáuticas de las Partes, empezarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes decidan lo contrario de común acuerdo o a menos que el presente Acuerdo estipule lo contrario.

## ARTICULO 22

### Enmienda

1. Cualquier enmienda al presente Acuerdo, que haya sido determinada de mutuo acuerdo como resultado de las consultas celebradas según el Artículo 21, entrará en vigor según los términos establecidos en el Artículo 27.

2. Cualquier enmienda a los anexos se efectuará conforme con los respectivos procedimientos internos de cada una de las Partes y entrará en vigor en la fecha de recibo de la última nota diplomática mediante la cual las Partes se notifiquen sobre la finalización de los procedimientos internos.

## ARTÍCULO 23

### Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes deberán primero intentar de buena fe resolver dicha diferencia mediante la realización de consultas según lo dispuesto en el Artículo 21. Estas consultas no deberán exceder de tres meses contados a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud.
2. Si la controversia no se resuelve dentro de los sesenta (60) días contados a partir del inicio de las consultas, de conformidad con el Artículo 21 del presente Acuerdo, las Partes podrán consentir someter dicha controversia a decisión de alguna persona u organismo, o cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, dos de los cuales serán nombrados por las Partes y el tercero por los dos árbitros designados. Cada una de las Partes nombrará un árbitro dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que alguna de las Partes reciba de la otra una notificación por escrito, a través de los canales diplomáticos, solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será nombrado dentro de un periodo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes no nombrara un árbitro dentro del periodo especificado, o si el tercer árbitro no fuera nombrado dentro del periodo especificado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según sea el caso. Si el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional tiene la misma nacionalidad de una de las Partes, el vicepresidente de más alto rango jerárquico, que no esté descalificado por esta misma razón, hará el nombramiento. En todos los casos, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar donde se llevará a cabo el arbitraje.



3. Las Partes cumplirán la decisión adoptada en virtud del párrafo 2.
4. Los gastos del Tribunal serán compartidos equitativamente entre las Partes.
5. Si una Parte no cumple con alguna decisión adoptada en virtud del párrafo 2, la otra Parte podrá limitar, retener o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte que incumple o a la línea aérea designada que haya incumplido.

## ARTÍCULO 24

### Terminación

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, cada Parte podrá notificar a la otra Parte por escrito, a través de los canales diplomáticos, su decisión de terminar este Acuerdo. La Parte que denuncia comunicará la notificación de manera simultánea a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo se terminará un (1) año después de la fecha en la que la otra Parte reciba la notificación, a menos que esta notificación de terminación sea retirada de mutuo acuerdo antes de que transcurra un año. Si la otra Parte no acusa recibo de la notificación, se considerará que la notificación fue recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTÍCULO 25

### Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas deberán registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional.



## ARTÍCULO 26

### Convenios Multilaterales

Si un convenio multilateral entra en vigor con respecto a ambas Partes, se llevarán a cabo las consultas correspondientes según lo dispuesto por el Artículo 21 del presente Acuerdo a fin de determinar el grado en el cual este Acuerdo se ve afectado por las disposiciones del convenio multilateral.

## ARTÍCULO 27

### Entrada en Vigor

Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota diplomática, mediante la cual las Partes se notifiquen sobre la finalización de los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del mismo. Las enmiendas entrarán en vigor de la misma forma.

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

HECHO en duplicado el (día) 30 de (mes) octubre de 2017 en los idiomas español, inglés y francés, siendo cada versión igualmente auténtica.





POR LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN  
MINISTRA DE RELACIONES EXTERIO-  
RES

POR CANADÁ

MARC GARNEAU  
MINISTRO DE TRANSPORTE

## ANEXO

### CUADRO DE RUTAS

Las Partes confirman que las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán explotar los servicios aéreos regulares en las rutas establecidas en las secciones aplicables de este anexo de acuerdo con las notas especificadas.

#### SECCIÓN 1- COLOMBIA

Las líneas aéreas designadas por la República de Colombia podrán explotar los servicios aéreos regulares combinados de pasajeros y/o los servicios aéreos exclusivos de carga en cualquiera o en ambas direcciones entre puntos en las siguientes rutas:

Puntos en Colombia	Puntos Intermedios	Puntos en Canadá	Puntos más allá
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos

#### Notas:

1. El tráfico se puede embarcar en puntos en Colombia y desembarcar en puntos en Canadá y viceversa (servicios de tercera y cuarta libertad).
2. Cada línea aérea designada puede, en alguno o en todos los vuelos y a su elección, prestar servicios en puntos en Canadá por separado o en combinación en el mismo vuelo y omitir cualesquiera puntos de la ruta siempre y cuando todos los servicios se originen o terminen en Colombia.
3. Los derechos de tránsito y de parada estancia estarán disponibles en puntos intermedios y en puntos en Canadá.
4. (l) Con sujeción a los requisitos regulatorios que las autoridades aeronáuticas de Canadá aplican normalmente en estas operaciones, cada línea



aérea designada de Colombia podrá, a su elección, firmar acuerdos cooperativos para efectos de:

- (a) ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas de código compartido (es decir, la venta de transporte en virtud de su propio código) o de bloqueo de espacio en vuelos operados por cualquier línea aérea o líneas aéreas de Canadá, de Colombia, y/o de cualesquiera terceros países, y/o
  - (b) transportar tráfico en virtud del código de cualesquiera otras líneas aéreas que hayan sido autorizadas por las autoridades aeronáuticas de Canadá para código compartido en vuelos operados por la línea aérea designada de Colombia.
- (2) Los servicios de código compartido de cada línea aérea designada de Colombia que involucren transporte entre los puntos en Canadá estarán restringidos a los vuelos operados por las líneas aéreas autorizadas por las autoridades aeronáuticas de Canadá para prestar servicios entre los puntos en Canadá, y sólo estarán disponibles como parte de un trayecto internacional.
- (3) Las autoridades aeronáuticas de Canadá no negarán el permiso para que las líneas aéreas designadas de Colombia presten los servicios de código compartido identificados en el párrafo (1) (a) de la Nota 4 sobre la base de que las líneas aéreas que operan las aeronaves no tienen el derecho proveniente de Canadá para transportar tráfico en virtud de los códigos de las líneas aéreas designadas por Colombia.
- (4) Para efectos del Artículo 14 (Capacidad), no habrá límite en la capacidad o frecuencia del servicio que ofrecerán las líneas aéreas

designadas de Colombia para los servicios de código compartido identificados en el párrafo (l) (a) de la Nota 4.

- (5) Todos los participantes en tales acuerdos de código compartido se asegurarán de que los pasajeros sean plenamente informados de la identidad del operador de cada segmento del viaje.

5. Las Partes permitirán que cada línea aérea designada de Colombia, en cualesquiera puntos de la ruta especificada y a su elección, transfiera el tráfico entre sus propias aeronaves sin ninguna limitación en lo que se refiere al tamaño o número de aeronaves, siempre y cuando en la dirección de salida, el transporte más allá de tales puntos sea una continuación del transporte desde Colombia y, en la dirección de llegada, el transporte a Colombia sea una continuación del transporte desde más allá de tales puntos. Cada línea aérea designada de Colombia podrá utilizar diferentes o los mismos números de vuelo para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronaves. Para efectos de los servicios de código compartido, se les permitirá a las líneas aéreas transferir tráfico entre aeronaves sin limitación alguna.

#### Servicios combinados de pasajeros en aeronaves de la flota de la empresa

6. Para efectos del Artículo 14 (Capacidad), la República de Colombia tendrá derecho a asignar entre sus líneas aéreas designadas para servicios combinados de pasajeros en aeronaves de la flota de la empresa:

- hasta un total de 10 vuelos semanales en cada dirección sin restricciones de tamaño de las aeronaves;
- al inicio de la temporada de verano IATA de 2013, hasta un total de 12 vuelos semanales en cada dirección sin restricciones de tamaño de las aeronaves; y
- al inicio de la temporada de verano IATA de 2014, hasta un total de 14 vuelos semanales en cada dirección sin restricciones de tamaño de las aeronaves.



7. Los derechos de quinta libertad estarán disponibles en dos puntos intermedios en Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala o Nicaragua.

8. Los derechos de quinta libertad estarán limitados a IO vuelos semanales en cada dirección sin restricciones de tamaño de las aeronaves.

Servicios exclusivos de carga en aeronaves de la flota de la empresa

9. Para efectos del Artículo 14 (Capacidad), la República de Colombia tendrá derecho a asignar entre sus líneas aéreas designadas hasta 14 vuelos semanales en cada dirección para servicios exclusivos de carga en aeronaves de la flota de la empresa sin restricciones de tamaño de las aeronaves.

10. Los derechos de quinta libertad estarán disponibles en puntos en las Américas.

11. Las Partes requieren que las líneas aéreas designadas de Colombia notifiquen a las autoridades aeronáuticas de Canadá sobre los puntos que se van a operar con quinta libertad con treinta (30) días de anticipación o en un plazo menor aceptado por estas autoridades.

## SECCIÓN 11 – CANADÁ

Las líneas aéreas designadas por Canadá podrán explotar los servicios aéreos regulares combinados de pasajeros y/o los servicios aéreos exclusivos de carga regulares en cualquiera o en ambas direcciones entre puntos en las siguientes rutas:

Puntos en Canadá	Puntos Intermedios	Puntos en Colombia	Puntos más allá
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos

### Notas:

1. El tráfico se puede embarcar en puntos en Canadá y desembarcar en puntos en Colombia y viceversa (servicios de tercera y cuarta libertad).
2. Cada línea aérea designada puede, en alguno o en todos los vuelos y a su elección, prestar servicios en puntos en Colombia por separado o en combinación en el mismo vuelo y omitir cualesquiera puntos de la ruta siempre y cuando todos los servicios se originen o terminen en Canadá.
3. Los derechos de tránsito y de parada estancia estarán disponibles en puntos intermedios y en puntos en Colombia.
4. (1) Con sujeción a los requisitos regulatorios que las autoridades aeronáuticas de Colombia aplican normalmente en estas operaciones, cada línea aérea designada de Canadá podrá, a su elección, firmar acuerdos cooperativos para efectos de:
  - ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas de código compartido (es decir, la venta de transporte bajo su propio código) o de bloqueo de espacio en vuelos operados por cualquier línea aérea o líneas aéreas de Canadá, de Colombia, y/o de cualquier tercer país; y/o
  - transportar tráfico en virtud del código de cualesquiera otras líneas aéreas que hayan sido autorizadas por las autoridades



aeronáuticas de Colombia para código compartido en vuelos operados por la línea aérea designada de Canadá.

- (2) Los servicios de código compartido de cada línea aérea designada de Canadá que involucran transporte entre los puntos en Colombia estarán restringidos a los vuelos operados por las líneas aéreas autorizadas por las autoridades aeronáuticas de Colombia para prestar servicios entre los puntos en Colombia, y sólo estarán disponibles como parte de un trayecto internacional.
  - (3) Las autoridades aeronáuticas de Colombia no retendrán el permiso para que las líneas aéreas designadas de Canadá presten los servicios de código compartido identificados en el párrafo (1) (a) de la Nota 4 sobre la base de que las líneas aéreas que operan las aeronaves no tienen el derecho proveniente de Colombia para transportar tráfico en virtud de los códigos de las líneas aéreas designadas por Canadá.
  - (4) Para efectos del Artículo 14 (Capacidad), no habrá límite en la capacidad o frecuencia del servicio que ofrecerán las líneas aéreas designadas de Canadá para los servicios de código compartido identificados en el párrafo (1) (a) de la Nota 4.
  - (5) Todos los participantes en tales acuerdos de código compartido se asegurarán de que los pasajeros sean plenamente informados de la identidad del operador de cada segmento del viaje.
5. Las Partes permitirán que cada línea aérea designada de Canadá, en cualesquiera puntos de la ruta especificada y a su elección, transfiera el tráfico entre sus propias aeronaves sin ninguna limitación en lo que se refiere al tamaño o número de aeronaves, siempre y cuando en la dirección de salida, el transporte más allá de tales puntos sea una continuación del transporte desde Canadá y, en la dirección de llegada, el transporte a Canadá sea una continuación del transporte desde más allá de tales puntos. Cada línea aérea designada de Canadá podrá utilizar diferentes o los mismos números de vuelo para los sectores de sus operaciones de

cambio de aeronaves. Para efectos de los servicios de código compartido, se les permitirá a las líneas aéreas transferir tráfico entre aeronaves sin limitación alguna.

#### Servicios combinados de pasajeros en aeronaves de la flota de la empresa

6. Para efectos del Artículo 14 (Capacidad), Canadá tendrá derecho a asignar entre sus líneas aéreas designadas para servicios combinados de pasajeros en aeronaves de la flota de la empresa:

hasta un total de 10 vuelos semanales en cada dirección para servicios combinados de pasajeros de sus propias aeronaves sin restricciones de tamaño de las aeronaves;

al inicio de la temporada de verano LATA 2013, hasta un total de 12 vuelos semanales en cada dirección sin restricciones de tamaño de las aeronaves; y

al inicio de la temporada de verano IATA 2014, hasta un total de 14 vuelos semanales en cada dirección sin restricciones de tamaño de las aeronaves.

7. Para los servicios combinados de pasajeros en aeronaves de la flota de la empresa, los derechos de quinta libertad estarán disponibles en dos puntos intermedios en Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala o Nicaragua.

8. Los derechos de quinta libertad estarán limitados a 10 vuelos semanales en cada dirección, sin restricciones de tamaño de las aeronaves.

#### Servicios exclusivos de carga en aeronaves de la flota de la empresa

9. Para efectos del Artículo 14 (Capacidad), Canadá tendrá derecho a asignar entre sus líneas aéreas designadas hasta un total de 14 vuelos semanales en cada dirección para servicios exclusivos de carga en aeronaves de la flota de la empresa sin restricciones de tamaño de las aeronaves.



- IO. Los derechos de quinta libertad estarán disponibles en puntos en las Américas.
11. Las Partes requieren que las líneas aéreas designadas de Canadá notifiquen a las autoridades aeronáuticas de Colombia sobre los puntos que se van a operar con quinta libertad con treinta (30) días de anticipación o en un plazo menor aceptado por estas autoridades.