



**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS**

**ENTRE**

**LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**Y**

**NUEVA ZELANDA**



La República de Colombia y Nueva Zelanda (en adelante mencionados como las “Partes”);

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

Deseando celebrar un Acuerdo con el fin de establecer servicios aéreos internacionales entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las aerolíneas;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación acerca de actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que pongan en peligro la seguridad de las personas o los bienes, afecten de manera adversa la operación de servicios aéreos y menoscaben la confianza pública en la seguridad de las operaciones de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

## **Artículo 1** **Definiciones**

Para efectos de este Acuerdo, salvo que se indique algo distinto, el término:

1. “Autoridades Aeronáuticas” significa, en el caso de Nueva Zelanda, el Ministerio responsable por la Aviación Civil y, en el caso de la República de Colombia, la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona con poder para desempeñar las funciones ahora ejercidas por las autoridades mencionadas;
2. “Servicios Acordados” significa servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo I de este Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje y carga, separadamente o en combinación;
3. “Acuerdo” significa este Acuerdo, sus Anexos y cualesquier enmienda al mismo;
4. “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para firmas el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier enmienda efectuada al mismo que haya entrado en vigor bajo el Artículo 94(a) del Convenio y ha sido ratificada por ambas Partes, y cualquier Anexo o enmienda adoptada bajo el



Artículo 90 del Convenio, en la medida en que tales Anexos o enmiendas se encuentren vigentes en cualquier momento para ambas Partes.

5. “Aerolínea designada” significa una aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;
6. “Servicio Aéreo Internacional” significa el servicio aéreo que pasa sobre el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
7. “Precio” significa cualquier tarifa, tasa o cargo para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (excluyendo el correo) cobrado por las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de tal tarifa, tasa o cargo;
8. “Parada con propósitos no comerciales”, “aerolínea” y “servicio aéreo” tienen el significado especificado en el Artículo 96 del Convenio; y
9. “Territorio” significará:
  - a. Para la República de Colombia, tendrá el sentido asignado en el Artículo 2 del Convenio,
  - b. Para Nueva Zelanda, tendrá el sentido asignado en el Artículo 2 del Convenio, no obstante el término “territorio” excluirá Tokelau.
10. “Servicios de Carga Multimodal” significa el transporte público por aeronave y por uno o más modos de transporte de superficie de carga a cambio de una remuneración o contrato.

## **Artículo 2 Otorgamiento de Derechos**

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en la Sección pertinente del Anexo I de este Acuerdo. Tales servicios y rutas son llamados en adelante “los servicios acordados” y las “rutas especificadas” respectivamente.
2. Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte disfrutarán de los siguientes derechos:
  - a. Volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
  - b. Hacer escalas en el territorio de la otra Parte con fines no comerciales; y



- c. Cuando se opere un servicio acordado en la ruta especificada, la(s) aerolínea(s) designadas por cada Parte también disfrutarán el derecho a embarcar o desembarcar, en el territorio de la otra Parte en el(los) punto(s) especificado(s) para tal ruta en el Anexo de este Acuerdo, tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación incluyendo hacia y desde otros puntos especificados en el Anexo.
3. La(s) Aerolínea(s) de cada Parte, salvo aquellas designadas bajo el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo, también disfrutarán de los derechos especificados en los párrafos a) y b) del numeral 2 de este Artículo.
4. Nada de lo estipulado en el numeral 2 de este Artículo se entenderá como que confiere a la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, los pasajeros, carga y correo destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

### **Artículo 3 Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar una aerolínea o aerolíneas con el fin de operar los servicios acordados en cada una de las rutas especificadas en el Anexo I y de retirar o alterar tales designaciones. Tales designaciones se harán por escrito y se transmitirán a la otra Parte a través de canales diplomáticos y señalará si la aerolínea está autorizada para llevar a cabo el tipo de servicios aéreos especificados en el Anexo I o en el Anexo IV, o en ambos.
2. Al recibo de tal designación y de las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y modo prescrito para las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones apropiadas y los permisos con el mínimo de demoras de trámite, siempre que:
  - a. La aerolínea tenga su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte que designa la aerolínea;
  - b. El control normativo efectivo de tal aerolínea recaer en la Parte que designa la aerolínea, los nacionales de tal Parte, o ambos;
  - c. La aerolínea designada está calificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes, regulaciones y reglas normalmente aplicadas a la operación de los servicios aéreos internacionales por la Parte que considera la solicitud o las solicitudes; y



- d. La Parte que designa la aerolínea mantiene y administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Estándares de Seguridad, Certificados y Licencias) y el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación).

#### **Artículo 4** **Revocación de la Autorización**

1. Cualquier Parte puede revocar, suspender o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una aerolínea designada por la otra donde:
  - a. La aerolínea no tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte que designa la aerolínea;
  - b. El control normativo efectivo de la aerolínea no recae en la Parte que designa la aerolínea, los nacionales de tal Parte, o ambos;
  - c. La aerolínea designada no cumple con las condiciones prescritas bajo las leyes, regulaciones y reglas establecidas en el Artículo 5 (aplicación de las Leyes, Regulaciones y Reglas) de este Acuerdo; o
  - d. La otra Parte no está manteniendo y administrando los estándares establecidos en el Artículo 6 (Estándares de Seguridad, Certificados y Licencias) de este Acuerdo.
2. A menos que la acción inmediata sea esencial para prevenir incumplimientos adicionales de los numerales 1(c) o 1(d) de este Artículo, los derechos establecidos por este Artículo serán ejercidos únicamente luego de consultas con la otra Parte.
3. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a retener, revocar, limitar o imponer condiciones en la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.

#### **Artículo 5** **Aplicación de Leyes, Regulaciones y Reglas**

1. Mientras entren, permanezcan o salgan del territorio de una Parte, las leyes, regulaciones y reglas relacionadas con la operación y navegación de aeronaves serán cumplidas por las aerolíneas de la otra Parte.
2. Mientras entren, permanezcan, o salgan del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relacionados con la admisión a o la salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados en aeronaves



(incluyendo regulaciones relacionadas con la entrada, el despeje, la seguridad de la aviación, la inmigración, los pasaportes, las aduanas y la cuarentena, o en el caso de correo, las regulaciones postales) serán cumplidas por, o en nombre de, tales pasajeros, tripulación o carga de las aerolíneas de la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia aerolínea o a una aerolínea de cualquier otro país sobre una aerolínea designada de la otra parte que preste servicios aéreos internacionales en la aplicación de sus aduanas, inmigración, cuarentena y regulaciones similares.
4. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes, y que no deje el área del aeropuerto reservada para tal propósito, no se someterá a ningún examen excepto por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos o en circunstancias especiales. El equipaje y la carga en tránsito directo estará exenta de obligaciones de aduana y otros impuestos similares.

#### **Artículo 6** **Estándares de Seguridad, Certificados y Licencias**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias, expedidas o convalidadas por las autoridades aeronáuticas de una Parte mientras se encuentren vigentes, serán reconocidas como válidas por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte para operar los servicios acordados siempre que tales certificados o licencias fueran emitidas o convalidadas de acuerdo con, y de conformidad con, como mínimo, los estándares establecidos bajo el Convenio. No obstante, las autoridades aeronáuticas de cada Parte se reservan el derecho a rehusarse a reconocer, para vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte.
2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias o certificados mencionados en el numeral 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o aerolínea designada o respecto de una aeronave utilizada en la operación de los servicios acordados, presentan una diferencia mínima con respecto a los estándares establecidos bajo el Convenio, y que dicha diferencia haya sido presentada ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con el Artículo 21 (Consultas) de este Acuerdo con miras a aclarar la práctica en cuestión.
3. Las consultas relacionadas con los estándares de seguridad y requerimientos mantenidos y administrados por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte relativas a las instalaciones aeronáuticas, los miembros de tripulación, las



aeronaves, y la operación de las aerolíneas designadas será tenidas dentro de los 30 días al recibo de una solicitud de cualquier Parte, o como tal otro período que pueda ser determinado mutuamente. Si después de tales consultas las autoridades aeronáuticas de una Parte encuentran que las autoridades aeronáuticas de la otra Parte no mantienen y administran efectivamente los estándares de seguridad y requerimientos en estas áreas que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte serán notificadas de tales hallazgos y de las medidas que se consideren necesarias para estar de conformidad con estos estándares mínimos. El incumplimiento en tomar la acción correctiva apropiada dentro de los 15 días, o como tal otro período que pueda ser aceptado por las autoridades aeronáuticas de la Parte que hizo los hallazgos, constituirá motivos para la revocación, suspensión o imposición de condiciones sobre las autorizaciones de las aerolíneas designadas por la otra Parte.

4. De acuerdo con el Artículo 16 del Convenio, cada Parte acepta que cualquier aeronave, operada por, o cuando sea aprobada, en nombre de una aerolínea de una Parte, pueda, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar la validez de la documentación relevante de la aeronave, de los miembros de su tripulación y de la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo llamado "inspección en rampa"), siempre que tal inspección en rampa no cause un retraso injustificado en la operación de la aeronave.
5. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte, luego de llevar a cabo una inspección en rampa, encuentran que:
  - a. Una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en tal momento de acuerdo con el Convenio; y/o
  - b. Hay una falta de mantenimiento efectivo y administración de los estándares de seguridad establecidos en tal momento de acuerdo con el Convenio,

las autoridades aeronáuticas de tal Parte pueden, para propósitos del Artículo 33 del Convenio y a su discreción, determinar que los requerimientos bajo los cuales los certificados o licencias respecto de tal aeronave o sus miembros de tripulación han sido emitidos o convalidados, o que los requerimientos bajo los cuales tal aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio. Esta misma determinación puede ser efectuada en el caso de una negación de acceso para inspección en rampa.



6. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho, sin consultar, a retener, revocar, suspender o imponer condiciones sobre las autorizaciones de una aerolínea de la otra Parte en el evento en que las autoridades aeronáuticas de la primera Parte concluyan que una acción inmediata es esencial para la seguridad de las operaciones de la aerolínea.
7. Cualquier acción por las autoridades aeronáuticas de una Parte en concordancia con los numerales 3 o 6 anteriores será levantada una vez los motivos para tomar tal acción dejen de existir.

### **Artículo 7** **Cooperación en la Seguridad de la Aviación Civil**

Las Partes promocionarán la cooperación entre sus autoridades regulatorias con el propósito de establecer acuerdos técnicos u operacionales que faciliten:

- a. El intercambio de información en asuntos de seguridad de la aviación y ambientales;
- b. Reconocimiento mutuo de certificación regulatoria de seguridad y/o procesos;
- c. Comercio en bienes y servicios relacionados con la aviación civil.

### **Artículo 8** **Seguridad de la Aviación**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita es parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el *Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1970, el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil*, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, el *Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional*, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988 y el *Convenio sobre Marcación de Explosivos Plásticos con el Propósito de Detección*, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991, y cualquier otro convenio sobre seguridad de la aviación del cual ambas Partes se conviertan en miembros.



2. A petición las Partes se proporcionarán mutuamente toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza relacionada con la seguridad de la navegación de aviación civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con todos los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas apropiadas establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y que se denominan como Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronave de su matrícula, los operadores de la aeronave que tienen su domicilio principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con tales disposiciones sobre seguridad de la aviación.
4. Cada Parte acuerda que se podrá exigir que dichos operadores de aeronaves observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación, mencionadas en el numeral 3 anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida, o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, artículos personales, equipaje, la carga y los suministros de aeronave antes y durante el abordaje o carga. Cada Parte también considerará positivamente cualquier solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad con el fin de para afrontar una amenaza en particular.
5. Cuando se presente un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, la aeronave, los aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.
6. Cada Parte tomará las medidas que encuentre ejecutables para asegurar que una aeronave de la otra Parte, sujeta a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que ha aterrizado en su territorio se encuentre retenida en dicho territorio, a menos que su salida sea necesaria para cumplir la obligación primordial de proteger la vida humana. Cuando sea ejecutable, tales medidas serán tomadas basadas en consultas mutuas.
7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de tal Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. En caso de no llegar a un acuerdo



satisfactorio dentro de los quince días siguientes a dicha solicitud constituirá fundamento para retener, revocar, limitar o imponer condiciones en la autorización de operaciones y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de tal Parte. Cuando una emergencia así lo exija, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

8. En concordancia con las obligaciones promulgadas por la Organización de la Aviación Civil Internacional relacionadas con actos de interferencia ilegal contra la aviación, cada Parte deberá inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de cabina en tránsito previo a abordar una aeronave. Tal procedimiento no será requerido en el evento en que ambas Partes, en colaboración cuando fuere apropiado, establezcan un proceso de validación y continuamente implementen procesos para asegurar que los pasajeros en tránsito y su equipaje de cabina hayan sido inspeccionados a un nivel apropiado en su punto de origen, y sean posteriormente protegidos de interferencia no autorizada desde el punto de inspección en el aeropuerto de origen hasta la aeronave que sale en el aeropuerto de transferencia.

#### **Artículo 9** **Seguridad de los Documentos de Viaje**

1. Cada Parte acuerda adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.
2. A este respecto, cada Parte acuerda establecer controles sobre la creación, expedición, verificación y el uso legítimo de pasaportes y otros documentos de viaje y los documentos de identidad expedidos por esa Parte o en su nombre.
3. Cada Parte acuerda también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que esta expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.
4. Cada Parte acuerda además en intercambiar información operacional relacionada con los documentos de viaje que han sido alterados o falsificados y a cooperar con la otra Parte para reforzar la resistencia al fraude con respecto a los documentos de viaje, incluyendo la alteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de una forma fraudulenta.



## **Artículo 10** **Oportunidades Comerciales**

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios aéreos.
2. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho, de acuerdo con las leyes, regulaciones y reglamentos de la otra Parte en relación con la entrada, residencia y empleo, a llevar y mantener en el territorio de la otra Parte personal gerencial, de ventas, técnico, operacional y otro personal especializado que puedan requerir para el suministro de servicios aéreos.
3. Cualquier aerolínea de cada Parte puede involucrarse en la venta de servicios aéreos en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de las aerolíneas, a través de sus agentes, excepto según pueda estar provisto específicamente por las regulaciones de chárter del país en el cual se origina el chárter que se relacione con la protección de fondos de pasajeros, cancelación de pasajeros y derechos de reembolso. Cada aerolínea tendrá el derecho a vender tal transporte, y cualquier persona tendrá la libertad de comprar ese transporte, en la moneda de ese territorio o en monedas de libre conversión.
4. Cada aerolínea tendrá el derecho de convertir y remitir a su país, a solicitud, los ingresos locales en exceso de las sumas localmente desembolsadas. La conversión y la remisión serán permitidas a la mayor brevedad sin restricciones o impuestos respecto de los mismos, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones corrientes y la remisión a la fecha en que el transportador haga la solicitud inicial para la remisión.
5. A las aerolíneas de cada Parte se les permitirá pagar por los gastos locales, incluyendo las compras de combustibles en el territorio de la otra Parte en moneda local. A su discreción, las aerolíneas de cada Parte pueden pagar por tales gastos en el territorio de la otra Parte en monedas de libre conversión de acuerdo con la regulación de moneda local.
6. No obstante cualquier cosa contenida en este Artículo, el ejercicio de los derechos bajo este Artículo se hará de acuerdo con las leyes domésticas aplicables, las regulaciones y reglas, y las Partes estipulan que las leyes, regulaciones y reglas serán administradas en una forma no discriminatoria y consistente con los propósitos del Acuerdo.
7. Cada aerolínea designada tendrá el derecho de efectuar su propio servicio en tierra en el territorio de la otra Parte (“auto – manejo”) o, a su opción, seleccionar entre agentes que compitan por tales servicios en todo o en parte. Los derechos



estarán sujetos únicamente a restricciones físicas que resulten de las consideraciones de la seguridad aeroportuaria. Cuando tales consideraciones impidan la auto asistencia, los servicios en tierra estarán disponibles en una base equitativa para todas las aerolíneas; los cargos estarán basados en los costos de los servicios suministrados; y tales servicios serán comparables en la clase y calidad de los servicios que pudieran estar disponibles si el auto mantenimiento fuera posible.

8. No obstante cualquier otra disposición de este Acuerdo, se les permitirá a las aerolíneas y los proveedores de transporte de carga de ambas Partes, sin restricción, emplear en conexión con los servicios aéreos cualquier transporte de superficie para carga hacia o desde cualesquiera puntos en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones de aduana, e incluyendo, donde sea aplicable, el derecho a transportar carga en depósito bajo las leyes y regulaciones aplicables. Tal carga, bien sea movida por tierra o por aire, tendrá acceso al procesamiento y las instalaciones de la aduana del aeropuerto. Las aerolíneas pueden elegir ejecutar su propio transporte o suministrarlo por medio de acuerdos con otros transportadores terrestres, incluyendo transporte terrestre operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de servicios de carga aérea. Tales servicios de carga intermodal pueden ser ofrecidos individualmente, a través del precio por el transporte aéreo y terrestre combinados, siempre que los transportistas no estén engañados en cuanto a los hechos relacionados con tal transporte.

### **Artículo 11** **Acuerdos Comerciales de Cooperación**

1. Al operar u ofrecer los servicios aéreos internacionales según lo establecido en el presente Acuerdo, cualquier aerolínea designada puede celebrar acuerdos de cooperación, incluyendo pero no limitado a acuerdos de código compartido o arrendamiento, con cualquier otra aerolínea, incluyendo aerolíneas de terceros países, siempre que tales aerolíneas de terceros países tengan la autorización apropiada para ofrecer los servicios en las rutas y segmentos relacionados.
2. Las aerolíneas designadas de ambas Partes, cuando tengan servicios para la venta, en términos de código compartido, espacio bloqueado u otros acuerdos de joint-venture, debe dar claridad al comprador en el punto de venta cual aerolínea será la aerolínea que opera en cada sector del servicio y con cual aerolínea el comprador va a celebrar una relación contractual.



## **Artículo 12 Capacidad**

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte disfrutarán de oportunidades justas e iguales para operar los servicios acordados según lo estipulado en este Acuerdo.
2. La capacidad a ser suministrada será, desde el inicio, mutuamente determinada por las autoridades aeronáuticas de las Partes antes de que los servicios sean inaugurados. Tal capacidad inicialmente determinada puede ser examinada y revisada de tiempo en tiempo por las mencionadas autoridades.

## **Artículo 13 Derechos de Aduana y Otros cargos**

1. Cada Parte, sobre la base de reciprocidad eximirá a una aerolínea designada de la otra Parte en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales de derechos de aduana, impuestos especiales sobre asuntos específicos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales sobre aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, partes de repuesto, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de abordaje (incluyendo pero no limitado a tales elementos de alimentos, bebidas y licor, tabaco y otros productos destinados para la venta o para ser utilizados únicamente en conexión con la operación o el servicio de la aeronave) y otros elementos, tales como inventario de tiquetes impresos y cartas de porte aéreo distribuidas gratuitamente por dicha aerolínea designada con la intención de uso o utilizada exclusivamente en conexión con la operación o el servicio de la aeronave de la aerolínea de la otra Parte que opera los servicios acordados.
2. Las exenciones otorgadas por este artículo se aplicarán a los elementos referidos en el numeral 1:
  - a. Que se introduzcan en el territorio de una Parte por o en nombre de la aerolínea designada de la otra Parte.
  - b. Que se encuentren a bordo de la aeronave de la aerolínea designada de una Parte al llegar o al salir el territorio de la otra Parte; o
  - c. Que se lleven a bordo de la aeronave de la aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte y que estén destinados a ser usados en la operación de los servicios acordados, bien sea o no que tales elementos sean utilizados o consumidos en su totalidad dentro del territorio de la Parte que



otorga la exención, siempre que la propiedad de tales elementos no sea transferida en el territorio de la Parte mencionada.

3. El equipo ordinario de las aeronaves, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de la aerolínea designada de cualquiera de las Partes, puede ser descargada en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En ese caso, ellos pueden mantenerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta tal momento en que sean re-exportados o se disponga de otra forma sobre ellos de conformidad con las regulaciones aduaneras.

#### **Artículo 14 Cargos al Usuario**

Cada Parte fomentará las consultas sobre cargos al usuario entre su autoridad recaudadora competente y las aerolíneas que usan el servicio y las instalaciones suministradas por tales autoridades que cobran, cuando sea posible por medio de las organizaciones que representan a las aerolíneas. Deberá darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen los cambios. Además cada Parte fomentará a su autoridad recaudadora competente y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los cargos al usuario.

#### **Artículo 15 Impuestos**

Los impuestos que aplicarán a las aerolíneas designadas de cada Parte como resultado de las actividades de conformidad con este Acuerdo estarán sujetos a las disposiciones establecidas en la legislación tributaria de cada una de las Partes.

#### **Artículo 16 Precios**

1. Cada Parte permitirá que los precios para servicios aéreos sean decididos por cada aerolínea designada basados en consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes se limitará a:
  - a. La prevención de precios o prácticas discriminatorias injustificadas.
  - b. La protección a los consumidores de precios que son injustificadamente altos o restrictivos por el abuso de una posición dominante; y



- c. La protección de las aerolíneas de precios artificialmente bajos debido a subsidios o apoyos gubernamentales directos o indirectos.
2. Cada Parte podrá requerir notificación o presentación de las tarifas propuestas por las aerolíneas designadas de la otra Parte para el transporte hacia o desde su territorio.

### **Artículo 17 Competencia**

A solicitud, las Partes se informarán mutuamente lo relacionado con sus leyes, políticas y prácticas que afecten la competencia de las aerolíneas, incluyendo su razón de ser, e identificarán las autoridades encargadas de aplicarlas.

### **Artículo 18 Aprobación de Horarios**

Las aerolíneas designadas de cada Parte cumplirán con los procedimientos de registro de horarios e itinerarios vigentes en cada Parte. Las dos Partes acuerdan minimizar tales procedimientos. En cualquier caso en donde una Parte considere que el procedimiento de la otra Parte para la aprobación de horarios e itinerarios pueda llevar a prácticas discriminatorias para las aerolíneas de esa Parte, ésta última podrá aplicar un procedimiento idéntico para las aerolíneas designadas de la otra Parte.

### **Artículo 19 Código Designador Único**

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

### **Artículo 20 Estadísticas**

La aerolínea designada de cada Parte suministrará a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud de ésta, estadísticas periódicas u otra información que razonablemente pudieran requerir para revisar la capacidad ofrecida por la aerolínea designada de la primera Parte en los servicios acordados. Tales reportes incluirán la información requerida para determinar la cantidad del tráfico transportado por las aerolíneas anteriormente mencionadas en los servicios acordados, y los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico.



## **Artículo 21 Consultas**

Cualquiera de las Parte podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Tales consultas iniciarán en la fecha más temprana posible, pero no más tarde de 60 días desde la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud a menos que se acuerde de otra forma.

## **Artículo 22 Solución de Controversias**

1. Si surgiere cualquier diferencia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes en primer lugar se esforzarán para resolverla mediante consultas celebradas de conformidad con el Artículo 21 (Consultas) de este Acuerdo.
2. Si la diferencia no es resuelta dentro de los 60 días desde el inicio de estas consultas de acuerdo con el Artículo 21 (Consultas), las Partes pueden acordar someter la diferencia a la decisión de una persona u organismo, o cualquiera de las Partes puede presentar la diferencia para decisión a un Tribunal de tres árbitros, uno será nombrado por cada Parte y el tercero será nombrado por los dos árbitros. Cada una de las Partes nombrará un árbitro dentro de un período de 60 días desde la fecha de recibo por parte de cualquiera de ellas de una notificación de la otra Parte a través de los canales diplomáticos solicitando el arbitramento de la controversia y el tercer árbitro será designado dentro de un periodo adicional de 60 días. Si cualquiera de las Partes no nombrare a un árbitro dentro del período especificado, o si el tercer árbitro no es designado dentro del período especificado, cualquiera de la Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional que designe un árbitro o árbitros según lo requiera el caso. Si el Presidente tuviere la misma nacionalidad que una de las Partes, realizará el nombramiento el Vicepresidente de mayor antigüedad que no estuviere inhabilitado por dicha razón. En todos los casos, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar en que se realizará el arbitramento.
3. Las Partes se comprometen a cumplir cualquier decisión expedida bajo el parágrafo 2 de este Artículo.
4. Los gastos del Tribunal serán solventados en partes iguales entre las Partes.



5. Si y mientras cualquiera de las Partes no cumpla con cualquier decisión dada bajo el parágrafo 2 de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, retener o revocar cualesquiera derechos o privilegios que esta haya otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte en incumplimiento o para la aerolínea designada que haya incumplido.

### **Artículo 23 Enmiendas**

1. Este Acuerdo puede ser enmendado por acuerdo escrito de las Partes.
2. Cualquier enmienda acordada entrará en vigencia cuando las Partes se hayan notificado por escrito la una a la otra que sus respectivos requisitos, para la entrada en vigencia de una enmienda o revisión, han sido cumplidos.
3. En el evento de que se concluya cualquier convenio multilateral general o acuerdo relacionado con transporte aéreo por el que ambas Partes se encuentren vinculadas, el presente Acuerdo será enmendado de manera que se ajuste con las disposiciones de tal convenio o acuerdo.
4. No obstante los numerales 1 y 2 anteriores, las enmiendas al Anexo pueden efectuarse en concordancia con los respectivos procedimientos internos de ambas Partes.

### **Artículo 24 Terminación**

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de terminar este Acuerdo. Dicha notificación deberá ser enviada simultáneamente a la Organización de la Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo se terminará a la media noche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recibo de tal notificación por la otra Parte, a menos que la notificación sea retirada antes por acuerdo entre las Partes.

### **Artículo 25 Registro ante la OACI**

Este Acuerdo y todas las enmiendas al mismo deberán registrarse después de su firma ante la Organización de la Aviación Civil Internacional.



**Artículo 26**  
**Entrada en Vigor**

Este Acuerdo entrará en vigor a partir de la fecha de la última nota en un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes que confirmen que todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo han sido completados.

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

EFECTUADO en Vinadel Mar el 14 de marzo de 2017 en duplicado, en el idioma inglés y español, ambos textos son igualmente auténticos. En el evento de cualquier divergencia de interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

**POR LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**POR NUEVA ZELANDA**

**MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUÉLLAR**  
Ministra de Relaciones Exteriores  
de la República de Colombia

**TODD MICHAEL MCCLAY**  
Ministro de Comercio  
de Nueva Zelanda



## **ANEXO I**

### **Servicios Aéreos Internacionales**

#### **Rutas**

Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho a prestar servicios aéreos internacionales entre puntos en las siguientes rutas:

a. Rutas para las aerolíneas designadas por el Gobierno de Nueva Zelanda:

Desde puntos anteriores a Nueva Zelanda vía Nueva Zelanda y puntos intermedios a un punto o puntos en Colombia y más allá.

b. Rutas para las aerolíneas designadas por el Gobierno de la República de Colombia:

Desde puntos anteriores a Colombia vía Colombia y puntos intermedios a un punto o puntos en Nueva Zelanda y más allá.

Nota:

El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad en puntos intermedios especificados y/o más allá estará sujeto a acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.



## **ANEXO II**

### **Flexibilidad Operacional**

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte pueden, en cualquiera o todos los vuelos y a opción de cada aerolínea:
  - a. operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;
  - b. combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de una aeronave;
  - c. servir en puntos detrás, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden;
  - d. omitir paradas en cualquier punto o puntos;
  - e. transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra aeronave en cualquier punto en las rutas; y
  - f. prestar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y anunciar tales servicios al público como servicios directos.

Sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho para llevar tráfico de otra forma permisible bajo este Acuerdo, siempre que el transporte sea parte de un servicio que sirva un punto del territorio nacional de la aerolínea designada.

2. En la operación de los servicios acordados, las aerolíneas designadas de cada Parte podrán utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas entre las aerolíneas de cualquier Parte o una aerolínea de un tercer país sujeto a los reglamentos y regulaciones de cada Parte. El arrendamiento, fletamento o contrato de intercambio entre las aerolíneas involucradas será presentado ante las autoridades aeronáuticas de cualquier Parte a solicitud.
3. De conformidad con el parágrafo 2 anterior, las aerolíneas designadas de cada Parte pueden utilizar aeronaves arrendadas (o aeronaves y tripulación) de otra aerolínea, a condición de que esto no tenga como resultado que una aerolínea arrendadora ejerza los derechos de tráfico que no tiene sujeto a las políticas y lineamientos de cada Parte.
4. Para las operaciones de cambios de calibre, una aerolínea designada puede utilizar su propio equipo o equipo arrendado, sujeto a las regulaciones y reglamentos nacionales, y puede efectuar tales operaciones de acuerdo con los arreglos comerciales con otra aerolínea.



### **ANEXO III Cambio de Calibre**

1. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriormente mencionadas, cualquier aerolínea designada puede realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de aeronave operada, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado la aerolínea, y en la dirección llegada, el transporte hacia el territorio de la Parte que ha designado la aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.
2. El cambio de calibre puede ser ejecutado por una aerolínea designada utilizando su propio equipo y, sujeto a las regulaciones nacionales, equipo arrendado, y también puede efectuar operaciones en virtud de un acuerdo comercial con otra aerolínea.



#### **ANEXO IV**

#### **Transporte Aéreo No Programado**

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte según lo dispuesto en este Acuerdo para operar bajo este Anexo tendrán el derecho de operar transporte aéreo internacional no regular sobre las rutas especificadas y en concordancia con los derechos otorgados para los servicios regulares en este Acuerdo.
2. Cada Parte dará consideración favorable a solicitudes de las aerolíneas de la otra Parte para transportar tráfico no previsto por este Anexo sobre las bases de cortesía y reciprocidad.