



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - N° 549

Bogotá, D. C., viernes, 29 de julio de 2011

EDICIÓN DE 40 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 26 DE 2011 SENADO

por la cual se expide el Código Aeronáutico.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

DE LA AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO ÚNICO

Disposiciones generales

Artículo 1°. Este Código rige todas las actividades de Aeronáutica Civil, las cuales quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno.

Quedarán sujetas a este régimen las aeronaves civiles, de matrícula nacional o extranjera que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, su tripulación, pasajeros y efectos transportados en ella, así como las aeronaves de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado.

Las aeronaves de Estado solo quedarán sujetas a las disposiciones de este Código cuando así se disponga expresamente.

Artículo 2°. Se entiende por Aeronáutica Civil el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

La Aeronáutica Civil se declara de utilidad pública.

Artículo 3°. Son aeronaves de Estado las que se utilicen en servicios militares, de aduanas y de policía. Las demás son civiles.

Artículo 4°. A reserva de los tratados internacionales que Colombia suscriba, la República tiene soberanía completa y exclusiva sobre su espacio nacional. Se entiende por espacio nacional aquel comprendido entre una base constituida por el territorio del cual trata el artículo 101 de la Constitución Política y la prolongación vertical de los límites de dicho territorio y sus aguas jurisdiccionales.

Artículo 5°. La Aeronáutica Civil en la República de Colombia se rige por los convenios internacionales ratificados por Colombia, la Constitución Política, el presente Código Aeronáutico, leyes especiales, decretos reglamentarios y los reglamentos aeronáuticos.

Cuando una determinada materia no esté específicamente prevista por este Código, se acudirá a los principios generales de derecho aéreo, a las normas y principios del derecho marítimo y a los principios generales del derecho común, sucesivamente. La misma regla se aplicará para la interpretación de las normas de este Código.

Artículo 6°. La Legislación Aeronáutica Civil Colombiana se orientará a la adecuación y al cumplimiento de las normas emanadas de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), a fin de promover el desarrollo de la Aeronáutica Civil de manera segura, ordenada y eficiente.

Artículo 7°. El medio ambiente gozará de una protección especial frente a los efectos que se puedan producir por el desarrollo de las actividades aeronáuticas. El Sistema Nacional Ambiental – SINA, dictará la normativa técnica para la protección del medio ambiente en lo tocante a ruido las aeronaves y emisiones de sus motores. Del mismo modo dictará las normas sobre peligro aviario o de fauna para las operaciones aéreas.

TÍTULO II

DE LA ADMINISTRACIÓN
DE LA AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 8°. La Autoridad Aeronáutica es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), o la entidad que haga sus veces, entidad especializada de carácter técnico, adscrita al Ministerio de Transporte.

Corresponde a la Autoridad Aeronáutica expedir los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 9°. El Consejo Superior Aeronáutico de la Aviación Civil como órgano consultivo y colegiado, facultado para:

1. Estudiar y proponer al gobierno políticas en materia de aviación.
2. Estudiar los planes y programas que le presente a su consideración el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
3. Emitir concepto sobre los asuntos especiales que le someta a consideración el Gobierno.
4. Conceptuar sobre los tratados públicos relacionados con la Aeronáutica Civil y proponer al Gobierno la denuncia de aquellos que considere contrarios al interés nacional.
5. Darse su propio reglamento y las demás que correspondan.

Parágrafo. El Consejo Superior Aeronáutico de la Aviación Civil se reunirá ordinariamente y por derecho al menos una vez cada tres meses, y extraordinariamente, cuando lo convoque el Director de la Aeronáutica Civil, quien podrá invitar a las sesiones a funcionarios de sus dependencias o de otras entidades oficiales o particulares, según la materia que se vaya a tratar en la respectiva sesión.

Artículo 10. El Consejo Superior Aeronáutico de la Aviación Civil estará conformado por:

1. El director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá.
2. Un delegado del Ministro de Transporte.
3. Un delegado del Ministro de Relaciones Exteriores.
4. Un delegado del Ministro de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.
5. Un delegado del Ministro de Comercio, Industria y Turismo.
6. Un delegado del Ministro de Defensa Nacional.
7. El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado.
8. Un representante de las asociaciones de personal aeronáuticos constituidas en Colombia, designado por ellas mismas.
9. Un representante de las asociaciones colombianas de aviadores civiles designado por ellas mismas.
10. Un representante de las agremiaciones de empresas aéreas designado por ellas mismas.
11. Un representante de las asociaciones colombianas de ingenieros designado por ellas mismas.

El consejo tendrá un secretario designado por el Director de la Aeronáutica Civil.

Artículo 11. El Comité Nacional de Seguridad Aérea de la Aviación Civil, adscrito al Ministerio de Transporte, es el encargado de:

1. Estudiar y proponer al Director General de Aeronáutica Civil las medidas necesarias para mantener y mejorar la seguridad aérea.
2. Conceptuar sobre las normas y procedimientos que en materia de seguridad aérea le sean sometidas a su estudio.
3. Estudiar los informes de accidentes aéreos y recomendar las medidas preventivas para disminuir los riesgos.
4. Proponer a la Autoridad Aeronáutica, la adopción, enmienda o actualización de normas contenidas

en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, conforme a los estándares internacionales de la aviación civil y los requerimientos de la aviación nacional en materia de seguridad aérea.

5. Darse su propio reglamento.

6. Las demás que le sean encomendadas por la Autoridad Aeronáutica y correspondan a su naturaleza.

Parágrafo. Una vez adoptadas las recomendaciones del Comité Nacional de Seguridad Aérea de la Aviación Civil, serán de obligatorio cumplimiento.

Artículo 12. El Comité Nacional de Seguridad Aérea de la Aviación Civil estará conformado por:

1. El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá.
2. El Subdirector de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o quien haga sus veces.
3. El Secretario de Seguridad Aérea o quien haga sus veces.
4. El Director de Servicios a la Navegación Aérea o quien haga sus veces.
5. Un representante de las asociaciones de personal aeronáuticos constituidas en Colombia, designado por ellas mismas.

6. Un representante de las asociaciones colombianas de aviadores civiles designado por ellas mismas.

7. Un representante de las agremiaciones de empresas aéreas designado por ellas mismas.

8. El Jefe de Seguridad Aérea de la Aviación Ejército o su delegado.

9. El Jefe de Seguridad Aérea de la Aviación Naval o su delegado.

10. El Jefe de Seguridad Aérea de la Aviación Policial o su delegado.

11. El Jefe de Seguridad Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana o su delegado.

Artículo 13. La Comisión Intersectorial de facilitación de la navegación aérea y el transporte aéreo, adscrito a la Autoridad Aeronáutica, es el encargado de coordinar los diferentes entes, y velará por el cumplimiento de los reglamentos aeronáuticos que regula la agilización de los procedimientos de entrada y salida en el territorio nacional de aeronaves, tripulantes, pasajeros, carga y correo, con base en las normas nacionales y en las normas, métodos y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Las autoridades públicas están facultadas, conforme a sus competencias para efectuar las verificaciones relativas a personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje y durante su estacionamiento, para los efectos de inspección y control de la circulación aérea.

Artículo 14. La Comisión Intersectorial de facilitación de la navegación aérea y el transporte aéreo estará conformado por:

1. El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá.
2. Un delegado del Ministro de Relaciones Exteriores.
3. Un delegado del Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural.
4. Un delegado del Ministro de la Protección Social.
5. Un delegado del Ministro de Transporte.

6. Un delegado del Ministro de Comercio, Industria y Turismo.

7. Un delegado de la Dirección de la Policía Nacional.

8. Un delegado del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS).

9. Un delegado de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

10. Un delegado del Instituto Colombiano Agropecuario, ICA.

11. Un representante de agremiaciones de consumidores y/o de usuarios del transporte aéreo y de los aeropuertos.

Artículo 15. La vigilancia permanente de la seguridad operacional y protección de la aviación civil por parte de la Autoridad Aeronáutica, se ejerce sobre todas las actividades aeronáuticas mediante la función de certificación, inspección, vigilancia y control, tendiente a asegurar que las mismas estén conformes con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y con los estándares internacionales de seguridad aérea.

En ejercicio de sus funciones, la Autoridad Aeronáutica tendrá el acceso inmediato a los lugares donde se desarrollen actividades aeronáuticas y serán sancionados, conforme con la ley, quienes impidan el acceso inmediato de sus funcionarios.

Artículo 16. Las normas que conforman los Reglamentos Aeronáuticos podrán ser adoptadas, modificadas o actualizadas de conformidad con los requerimientos de la Autoridad Aeronáutica, los avances tecnológicos de la aviación civil, de conformidad con las exigencias de la Organización de la Aviación Civil Internacional –OACI– y demás organismos internacionales en que Colombia sea parte.

Al reglamentar el ejercicio de los servicios aeronáuticos la autoridad podrá realizar consultas con las agremiaciones que agrupan a quienes prestan servicios aeronáuticos.

La autoridad deberá garantizar la existencia de reglamentación actualizada para la protección del usuario de los servicios aeronáuticos.

TÍTULO III DE LA NAVEGACIÓN AÉREA CAPÍTULO ÚNICO Navegación aérea

Artículo 17. Por navegación aérea se entiende el tránsito de aeronaves por el espacio aéreo.

Artículo 18. La navegación aérea es libre en todo el territorio nacional, sin perjuicio de las limitaciones establecidas en la ley y disposiciones reglamentarias.

Artículo 19. La navegación aérea con fines comerciales entre puntos situados en el territorio de la República se denomina de cabotaje y se reserva a las aeronaves colombianas salvo lo previsto por convenios internacionales.

Artículo 20. Para las aeronaves de Estado en vuelo o que operen en un aeropuerto civil, rigen las normas sobre tránsito aéreo que determine la Autoridad Aeronáutica, sin perjuicio de que puedan apartarse de ellas por causa de su actividad específica, en cuyo caso deberán establecerse previamente las medidas de seguridad que sean convenientes.

Artículo 21. Corresponde al Gobierno fijar las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas para la navegación aérea.

El Gobierno, por razones de la seguridad del vuelo, interés público o seguridad y defensa, podrá restringir, suspender o prohibir, temporalmente, en todo o en parte del territorio nacional, la navegación aérea, así como el uso del espacio aéreo por aquellos objetos que sin ser aeronaves se desplazan o sostienen en el aire.

Artículo 22. En circunstancias excepcionales y en defensa del interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir o restringir, en forma provisional, el tránsito de aeronaves en el territorio nacional con efecto inmediato, sin que le quepa responsabilidad por los daños o perjuicios que provengan de la ejecución de esta medida.

Artículo 23. El piloto al mando de una aeronave que vuele sobre territorio colombiano está obligado a aterrizar en el aeródromo o aeropuerto que se le indique, cuando así lo ordene la Autoridad Aeronáutica.

En caso de manifiesta inobservancia de la orden recibida, el piloto de la aeronave será obligado a efectuar el aterrizaje con el empleo de los medios que la autoridad juzgue necesarios.

Artículo 24. Para despegar, aterrizar o acuatizar dentro del territorio o en las aguas jurisdiccionales colombianas, las aeronaves deberán hacerlo en un aeródromo o aeropuerto público o privado debidamente autorizado por la Autoridad Aeronáutica, excepto en los casos en que medie autorización especial o en los de emergencia manifiesta.

Artículo 25. Las aeronaves civiles sólo podrán entrar o salir del territorio nacional por los aeródromos internacionales. Estos serán determinados por la Autoridad Aeronáutica.

La Autoridad Aeronáutica reglamentará el ingreso o salida de las aeronaves del territorio de la República de Colombia.

Artículo 26. En casos de aterrizaje de emergencia el piloto al mando de la aeronave, el explotador del aeródromo o el dueño del predio, debe comunicar el aterrizaje a la Autoridad Aeronáutica indicando la matrícula de la aeronave y los nombres de la tripulación; igualmente se dará cuenta del nombre y domicilio del explotador de la aeronave si dispone de tales datos.

En los casos contemplados en el inciso anterior, no podrá desplazarse la aeronave hasta tanto no haya sido autorizada para hacerlo por parte de la Autoridad Aeronáutica. No obstante, frente a situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, en las que sea necesario movilizar la aeronave para evitar un peligro superior, una vez superada la falla o situación de emergencia, la aeronave podrá ser movilizadora poniéndola de inmediato a disposición de la Autoridad Aeronáutica en el siguiente punto de aterrizaje o de llegada, donde quedará inmovilizada hasta que se obtenga la mencionada autorización, de la Autoridad Aeronáutica, previa inspección de ella y de las autoridades policiales cuando así se requiera.

Artículo 27. Las aeronaves deberán estar equipadas con sistemas adecuados de comunicación y navegación de conformidad con las exigencias determinadas por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 28. Queda prohibido lanzar objetos y sustancias desde una aeronave en el espacio atmosférico, salvo caso de fuerza mayor o previo permiso de la autoridad aeronáutica.

Artículo 29. Para transportar en las aeronaves objetos o sustancias que constituyan un riesgo para la seguridad de vuelo, deberá obtenerse permiso previo de la Autoridad Aeronáutica y adoptarse las medidas necesarias previstas en los reglamentos aeronáuticos.

Ninguna aeronave podrá transportar, salvo permiso de la autoridad competente, explosivos, material bélico o equipos destinados al levantamiento aerofotogramétrico, elementos radiactivos u otros objetos y sustancias que sean expresamente determinados.

Se requerirá también permiso de la autoridad competente, para transportar objetos, sustancias o dispositivos peligrosos para la seguridad pública o la seguridad nacional.

Artículo 30. Se prohíbe el transporte de personas que se hallen bajo los efectos de estupefacientes o de embriaguez en estado notorio.

Artículo 31. El transporte de cadáveres, pasajeros enfermos infectocontagiosos, pasajeros en condiciones jurídicas especiales, pasajeros mentalmente trastornados, pasajeros deportados y pasajeros desmovilizados se debe realizar conforme a los procedimientos reglamentados por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 32. Se prohíbe a los tripulantes y pasajeros de cualquier aeronave que vuele sobre territorio colombiano tomar fotografías o registro filmico de cualquier área o zona que haya sido declarada prohibida o restringida por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 33. Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras de carácter peligroso sobre ciudades, centros poblados, aeródromos o aeropuertos, embarcaciones de superficie o reuniones de personas al aire libre. La Autoridad Aeronáutica reglamentará los casos y condiciones en que se permitan tales vuelos.

Artículo 34. Conforme a las normas internacionales sobre la materia y para facilitar el libre tránsito de las aeronaves dentro del espacio aéreo colombiano, la Autoridad Aeronáutica mantendrá la publicación de mapas y cartas aeronáuticas.

Artículo 35. Los explotadores de aeronave y sus comandantes, se abstendrán de operar y los responsables de su mantenimiento y del control de calidad sobre el mismo, al igual que la Autoridad Aeronáutica, impedirán su operación cuando:

- a) La aeronave no se encuentra aeronavegable;
- b) La aeronave no cuenta con los documentos de abordaje;
- c) El piloto no cuenta con la respectiva licencia, o certificación aeromédica o no se encuentre apto física o mentalmente para efectuar el vuelo;
- d) La operación conlleve un riesgo para la aeronave, los pasajeros, la carga, las personas o cosas en tierra;
- e) El explotador no cuente previamente con las autorizaciones de caso para llevar a cabo el vuelo.

Los inspectores y/o funcionarios de la Autoridad Aeronáutica disponen de plenas facultades para adoptar las medidas y/o acciones que estimen necesarias para impedir la operación.

TÍTULO IV

DE LA INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO I

Infraestructura de aeródromos y aeropuertos

Artículo 36. La infraestructura aeronáutica es el conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea, tales como aeródromos, señalamientos, iluminación, ayudas a la navegación, servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica, telecomunicaciones, meteorología, aprovisionamiento, mantenimiento y reparación de aeronaves y sanidad aeroportuaria.

La infraestructura aeronáutica deberá tener en cuenta las normas técnicas colombianas de accesibilidad.

Artículo 37. Declárense de utilidad pública o de interés social los terrenos necesarios para el establecimiento de aeródromos públicos y de Estado, para la instalación de equipos de ayuda y protección a la navegación aérea y de comunicaciones aeronáuticas, la infraestructura aeronáutica, así como los bienes que fuere necesario eliminar o demoler para el establecimiento de las zonas de protección de la infraestructura aeronáutica, y autorícese su expropiación, de conformidad con lo establecido en el artículo 58 de la Constitución Política.

Artículo 38. Aeródromo es un área definida en tierra o en agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves. Cuando esta incluye otras edificaciones o instalaciones, tales como terminales para pasajeros y/o carga, instalaciones para los servicios a la navegación aérea, guarda, mantenimiento o abastecimiento de aeronaves, etc., se le considera aeropuerto.

Los aeródromos se clasifican en civiles y de Estado. Los primeros en públicos y privados.

Son aeródromos públicos los que, aun siendo de propiedad privada, están destinados al uso público; los demás son privados.

Se presumen públicos los que sean utilizados para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios remunerados a personas distintas del propietario.

Es aeropuerto civil todo aeródromo de uso público que cuenta con los servicios o intensidad de movimiento de modo habitual, para despachar o recibir pasajero, carga o correo, declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Los aeródromos y aeropuertos se clasificarán, de acuerdo con el presente Código y con los reglamentos aeronáuticos que dicte la Autoridad Aeronáutica, en consideración a sus usos, propietarios, facilidades, servicios, importancia, destinación, interés público, ubicación, intensidad de movimiento y demás características que permitan diferenciarlos; teniendo en cuenta siempre las reglamentaciones internacionales.

Aeropuertos. Los aeropuertos se clasifican en nacionales o internacionales.

Son nacionales los destinados a la operación de vuelo dentro del territorio colombiano e internacionales, cuando sean designados por la Autoridad Aeronáutica para permitir la llegada o partida, desde o hacia el extranjero.

Artículo 39. Los propietarios de bienes subyacentes soportarán el tránsito de aeronaves, sin perjuicio de las acciones de responsabilidad de que puedan ser titulares por daños sufridos con ocasión de aquel.

Artículo 40. Los aeródromos privados podrán ser utilizados transitoriamente por aeronaves de Estado, en desempeño de funciones oficiales, y por aeronaves en peligro. En este caso el explotador del aeródromo deberá tomar las medidas necesarias para el aterrizaje y la seguridad de la aeronave, obligación que se extenderá al tiempo de permanencia de la misma en el aeródromo.

Artículo 41. La Autoridad Aeronáutica clasificará los aeródromos y determinará los requisitos que deba reunir cada clase, teniendo en cuenta siempre las reglamentaciones internacionales.

CAPÍTULO II

Explotación y operaciones

Artículo 42. Para la construcción, reparación y ampliación de aeródromos se requerirá el permiso previo de la Autoridad Aeronáutica, quien podrá negarlo si el respectivo proyecto no cumple con los requisitos exigidos por los reglamentos.

Artículo 43. La Autoridad Aeronáutica concederá permisos para construir y operar aeródromos dentro del territorio de la República de Colombia a personas naturales o a personas jurídicas, nacionales o extranjeras, legalmente constituidas, que cumplan previamente con los requisitos técnicos y de seguridad exigidos por tal entidad. Esta autorización podrá ser negada o revocada por razones de interés público.

Los aeródromos privados podrán ser habilitados como públicos siempre que se cumplan los requisitos y condiciones necesarios para tener tal calidad.

Las aeronaves civiles no podrán aterrizar en los aeródromos de Estado, a menos que obtengan para ello permiso especial de la autoridad competente.

En caso de emergencia, las aeronaves privadas podrán aterrizar en aeródromos militares, estando obligados sus tripulantes a dar cuenta inmediata a la autoridad competente y a comprobar las condiciones de emergencia que motivaron el aterrizaje.

Artículo 44. El permiso de operaciones de un aeródromo podrá suspenderse o cancelarse previa actuación administrativa en los siguientes casos:

1. Cuando desde el aeródromo se atente contra la seguridad del Estado.
2. Cuando no se cumpla lo dispuesto en el artículo siguiente, o en cualquier otra forma se abuse del aeródromo.
3. Cuando se autorice, a solicitud del propietario. Si el explotador fuere persona distinta, se requerirá su asentimiento.
4. Cuando se deteriore en forma peligrosa para las maniobras.
5. Cuando no se lleve el registro de aeronaves que operen en el aeródromo o no se cumplan las órdenes y los reglamentos de la autoridad.

En los casos de los numerales 1 y 4, la Autoridad Aeronáutica o su representante podrán disponer la suspensión inmediata de operaciones del aeródromo como medida preventiva, sin perjuicio de la actuación administrativa subsiguiente.

Parágrafo. Si el permiso de operación expira o es suspendido o cancelado la Autoridad Aeronáutica impedirá la explotación de dicho aeródromo.

Artículo 45. Las aeronaves operarán en los aeródromos o aeropuertos autorizados por la Autoridad Aeronáutica, salvo los casos previstos en la presente ley y los reglamentos aeronáuticos.

Toda aeronave tiene acceso a los aeródromos de uso público, aeropuertos y a los servicios que allí se prestan, con las limitaciones establecidas en la presente ley y los reglamentos aeronáuticos.

Las aeronaves de Estado que se encuentren en funciones de búsqueda, asistencia, salvamento y en emergencia, podrán aterrizar y despegar gratuitamente en los aeródromos privados o de superficies que no sean aeródromos, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 46. Se presume explotador al dueño de las instalaciones, equipos y servicios que constituyen el aeródromo, a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el registro aeronáutico.

En relación con los concesionarios de aeropuertos entregados a particulares bajo esa modalidad por la Autoridad Aeronáutica, son explotadores de dichos aeropuertos o de las instalaciones recibidas, debiendo registrare la parte pertinente de dichos contratos, en la Oficina Registro Aeronáutico.

En los casos en que un aeródromo sea construido u operado por acción comunal, o de manera semejante, a falta de explotador inscrito se tendrá por tal al municipio en cuya jurisdicción se encuentre.

Artículo 47. Ningún aeródromo o aeropuerto público podrá operar sin el certificado de explotador otorgado por la Autoridad Aeronáutica, donde consten las especificaciones y condiciones de explotación, de conformidad con lo establecido en los reglamentos aeronáuticos correspondientes.

Artículo 48. La Autoridad Aeronáutica llevará un registro de aeródromos en el cual se hará constar su clase y categoría, el nombre del explotador y demás datos pertinentes.

El nombre del explotador sólo podrá cambiarse a petición suya por escrito y con aceptación del nuevo explotador, en la misma forma.

Artículo 49. El explotador de aeródromos públicos podrá cobrar tasas y derechos a los usuarios con ocasión del uso de las instalaciones y servicios allí ofrecidos. Las tarifas correspondientes, serán fijadas directamente por la Autoridad Aeronáutica respecto de los aeródromos explotados por ella, o indirectamente aprobando las que sean propuestas por sus explotadores, cuando estos sean terceros; teniendo siempre en cuenta que ellas absorban razonablemente los costos de operación de tales instalaciones y servicios.

Artículo 50. La Autoridad Aeronáutica podrá permitir transitoriamente la operación de aeronaves en superficies que no sean aeródromos.

Artículo 51. Los explotadores de aeródromo, así como las personas o entidades que presten los servicios de infraestructura aeronáutica son responsables de los daños que causen la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

Esta responsabilidad se rige por lo dispuesto por los artículos 231, 234 y 235.

CAPÍTULO III

De la supresión de obstáculos a la navegación aérea y de su señalamiento

Artículo 52. Denomínese zona despejada de obstáculos el espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje ininterrumpido, y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesario para fines de navegación aérea, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, en la cual está limitada la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

La Autoridad Aeronáutica determinará zona despejada de obstáculos y la altura máxima de las construcciones y plantaciones bajo dichas superficies.

La Autoridad Aeronáutica en el correspondiente permiso de operación del aeródromo establecerá la zona despejada de obstáculos, así como las alturas máximas de las construcciones, instalaciones, rellenos sanitarios, plantaciones o cualquier otra instalación que se ubiquen bajo tales superficies y que por su naturaleza represente un riesgo potencial para las operaciones aéreas, las cuales no se pueden iniciar sin el permiso previo de dicha autoridad. La infracción a esta disposición acarrea las sanciones establecidas en el presente Código.

Artículo 53. Todo propietario de un inmueble está en la obligación de permitir el señalamiento de los obstáculos que podrían constituir un peligro para la circulación aérea a juicio de la Autoridad Aeronáutica. La instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces correrán a cargo del explotador del aeropuerto, salvo respecto de los obstáculos levantados con posterioridad al permiso de operación del aeródromo, que correrán a cargo de propietario del obstáculo.

Artículo 54. Es obligación del explotador de una aeronave, máquina o equipo que perturbe el libre tránsito de las pistas, rampas o zonas de rodaje de un aeródromo, removerlo tan pronto la Autoridad Aeronáutica así lo ordene. De no hacerlo dentro de un tiempo prudencial, dicha Autoridad podrá disponer lo pertinente para su remoción, a expensas del explotador, dentro de lo que las circunstancias inmediatas aconsejen, y sin que a dicha autoridad le quepa responsabilidad por los daños que puedan causarse a la aeronave, máquina o equipo.

CAPÍTULO IV

De las zonas de protección

Artículo 55. Es zona de protección de la infraestructura aeronáutica, el espacio aéreo sobre:

- a) Los aeródromos civiles y de Estado;
- b) Las inmediaciones terrestres o acuáticas de dichos aeródromos;
- c) Las instalaciones de ayuda y protección a la navegación aérea.

Artículo 56. La zona de protección será determinada específicamente para cada aeródromo y para cada instalación de ayuda y protección de la navegación aérea, en un plano que confeccionará la Autoridad Aeronáutica. En el plano se señalarán, además de la superficie terrestre o acuática correspondiente a la zona de protección, las alturas máximas permitidas para la plantación y demás efectos a que se refiere el artículo 52.

Artículo 57. Se prohíbe elevar obstáculos y hacer funcionar fuentes de interferencia en las zonas de protección, debiendo estas permanecer libres de plantaciones, construcciones e instalaciones.

Las plantaciones y demás cosas a que se refiere el inciso anterior constituyen obstáculo a la navegación aérea cuando sobrepasen las alturas máximas fijadas en las delimitaciones de las zonas de protección de cada aeródromo; y constituyen fuente de interferencia a las instalaciones de ayuda a la navegación cuando entorpezcan o dificulten la plena utilización de esas instalaciones.

Artículo 58. La Autoridad Aeronáutica en los aeródromos públicos, privados o militares mediante acto administrativo que solo tendrá el recurso de reposición en efecto devolutivo, declarará la existencia del obstáculo y ordenará lo que corresponda al caso, que podrá consistir entre otras medidas en la remoción, demolición, desmonte, retiro, sellamiento, tala, poda, balizamiento, etc. En el mismo acto ordenará a las autoridades locales y de policía con jurisdicción en el lugar donde se ubique el aeropuerto, ejecutar de forma inmediata la medida ordenada sin que estas puedan negarse a su cumplimiento. Cuando el responsable del obstáculo cumpla con lo ordenado en el acto administrativo de manera voluntaria y dentro del término ordenado por la Autoridad Aeronáutica, no tendrá que efectuar reembolso alguno; en caso contrario, deberá reintegrar a las autoridades que intervinieron en el caso todos los costos y gastos en que estas incurrieron para hacer efectiva la medida, lo cual se liquidará mediante el incidente del caso ante la misma autoridad de policía.

El explotador del aeródromo denunciará ante la Autoridad Aeronáutica el emplazamiento de obstáculos y/o instalaciones que afecten la operación segura de las aeronaves en su aeródromo o zonas despejadas de obstáculos, allegando los planos, análisis y datos del caso que sean necesarios para su declaración.

Se entiende dentro del concepto de obstáculo los derivados del peligro aviario u ocasionado por la fauna.

Artículo 59. El establecimiento de una zona despejada de obstáculos por parte de la Autoridad Aeronáutica, implica una limitación al dominio de los predios ubicados en las inmediaciones del aeropuerto que restringe el uso del espacio aéreo ubicado sobre ellos a sus respectivas alturas; en consecuencia, el acto administrativo que determine tal situación debe ser inscrito, a costa del explotador del aeródromo, en la respectiva Oficina de Instrumentos Públicos para conocimiento de terceros.

Artículo 60. Las entidades territoriales se aseguran de garantizar el uso adecuado del suelo y compatibilizar el desarrollo urbanístico de las áreas circundantes del aeropuerto con la operación del mismo; para el efecto en su Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) o Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT), incluirán las previsiones del caso para evitar que se eleven construcciones, instalaciones o plantaciones que de forma alguna puedan penetrar o afectar la zona despejada de obstáculos y prohibirán el emplazamiento de unidades residenciales.

CAPÍTULO V

Seguridad en las operaciones aeronáuticas

Artículo 61. La seguridad operacional de las actividades aeronáuticas deberá controlarse con un enfoque

preventivo, adelantándose a identificar los peligros y garantizando que se implementen medidas correctivas necesarias para mitigar los riesgos.

Artículo 62. La superficie del pavimento de la pista de aterrizaje debe contar con unos niveles apropiados de rozamiento y macrotexturizado que garanticen la seguridad operacional de las aeronaves durante sus actividades rutinarias en condiciones húmedas.

Artículo 63. El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública debe proporcionar información sobre el nivel de rozamiento y macrotexturizado de la pista.

Artículo 64. La superficie de una pista pavimentada se construirá de modo que proporcione niveles apropiados de rozamiento y macrotexturizado cuando la pista esté mojada.

Artículo 65. Se deben medir periódicamente las características de rozamiento y macrotexturizado de la superficie de la pista con dispositivos certificados bajo los estándares internacionales.

Artículo 66. El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública deberá efectuar mediciones del rozamiento a intervalos que garanticen la identificación de las pistas que requieren mantenimiento o un tratamiento especial de la superficie antes que su estado se agrave.

Artículo 67. El explotador de un aeropuerto abierto a la operación pública deberá tomar las medidas correctivas de mantenimiento cuando las características de macrotexturizado y de rozamiento de la superficie de la pista presenten niveles que pongan en riesgo la seguridad operacional de las aeronaves.

TÍTULO V DE LA AERONAVE CAPÍTULO I

Aeronaves en general

Artículo 68. Se considera aeronave, para los efectos de este Código, toda máquina apta para trasladar personas o cosas que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie terrestre.

Los aparatos que se sustentan y trasladan mediante el sistema denominado colchón de aire, quedan excluidos de las disposiciones de esta ley.

Artículo 69. Las aeronaves son bienes muebles sujetos a registro, de naturaleza especial, conforme al presente Código.

Las aeronaves que estén en vías de construcción puedan ser registrables a efectos de constituir gravámenes sobre las mismas

CAPÍTULO II Nacionalidad y matrícula

Artículo 70. Se entiende por matrícula el acto mediante el cual se confiere la nacionalidad colombiana a una aeronave, y consiste en la inscripción de la misma en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 71. El Registro Aeronáutico Nacional es de carácter público, dependiente de la Autoridad Aeronáutica y se registrará por los principios registrales de publicidad y seguridad jurídica, para lo cual se llevarán los libros necesarios donde se inscribirán los documentos y títulos relativos a la propiedad, explotación, garantías reales, medidas cautelares, gravámenes, actos, contra-

tos de utilización de aeronaves y acuerdos similares sobre aeronaves y aeródromos, concesiones o permisos y todo aquello que establezca la normativa aeronáutica que organiza y regula su funcionamiento.

Los documentos requeridos por la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional a las autoridades o personas competentes públicas o privadas, serán remitidos con carácter obligatorio y sin costo alguno.

Artículo 72. Toda aeronave matriculada en Colombia llevará, como distintivo de la nacionalidad, la bandera colombiana y el grupo de signos que determine la Autoridad Aeronáutica. Las aeronaves civiles no podrán poseer más de una matrícula y para operar en territorio colombiano deben llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

Para matricular una aeronave se cumplirán los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica en los reglamentos.

Si se trata de aeronaves de servicios aéreos comerciales matriculada en Colombia se requiere que su control real y efectivo esté en cabeza de personas naturales o jurídicas colombianas que, además, reúnan los requisitos indicados en este Código.

Artículo 73. La matrícula de una aeronave podrá cancelarse, conforme a los reglamentos, en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Aeronáutica concede permiso para su matrícula en otro país.
2. Cuando se autorice su exportación, previo concepto favorable de la Autoridad Aeronáutica.
3. Cuando se requiera ponerla definitivamente fuera de servicio.
4. Por destrucción o desaparecimiento debidamente comprobados o cuando se abandone la aeronave.
5. Cuando medie orden de Autoridad Aeronáutica o mandato judicial.
6. Por decisión de la Autoridad Aeronáutica o de autoridad competente, cuando se establezca que la matrícula ha sido irregularmente otorgada.
7. Cuando desaparezca uno cualquiera de los requisitos necesarios para su inscripción inicial; pero esta cancelación podrá estar condicionada a la presencia de la aeronave en territorio colombiano.
8. En los demás casos determinados por la ley.

En el caso de los ordinales 1° y 2° de este artículo se requiere la previa cancelación de los gravámenes y de los registros de embargos y demandas civiles, salvo autorización expresa de los acreedores.

Cuando proceda la cancelación de la matrícula, esta se efectuará mediante resolución motivada de la Autoridad Aeronáutica. Con todo, la cancelación se producirá sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos cumplidos con anterioridad a ella.

Artículo 74. Se declarará desaparecida una aeronave cuando:

Por el transcurso de noventa días continuos, desde la fecha en que debió llegar a su destino final o durante igual término se desconozca su paradero.

Se declarará el abandono de una aeronave, en los siguientes casos:

1. Por la declaración del propietario.
2. Por indeterminación o carencia de marcas de nacionalidad y matrícula legítimas o se ignore su propietario.
3. Por permanecer inactiva por más de cinco años continuos y no estar bajo el cuidado de su propietario o poseedor legítimo.

Artículo 75. La Autoridad Aeronáutica podrá, para los fines de la importación, permitir el uso de las marcas de nacionalidad colombiana y los demás distintivos adecuados para la identificación de las aeronaves.

Dichas aeronaves podrán ser operadas previa licencia provisional de la Autoridad Aeronáutica, quedando sujetas a las normas establecidas en este Código.

La persona a cuyo favor se haya concedido tal licencia se reputará explotador de la aeronave.

Artículo 76. El Estado colombiano reconocerá los derechos sobre aeronaves civiles extranjeras, siempre y cuando cumpla con el Registro ante la Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula y el registro internacional de aeronaves.

Los actos y contratos relativos a enajenación y gravámenes de aeronaves no matriculadas en Colombia, celebrados válidamente en un país extranjero, debidamente autenticados y traducidos al español, tendrán pleno efecto en el territorio nacional, siempre que se inscriban en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 77. Las disposiciones sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves, se entenderán sin perjuicio de lo que dispongan o puedan disponer los tratados internacionales sobre empresas multinacionales en que participen personas o entidades colombianas.

CAPÍTULO III

Registro Aeronáutico

Artículo 78. El embargo de una aeronave, aún en vía de construcción deberá anotarse en el registro aeronáutico.

Pero el secuestro de una aeronave de transporte público de pasajeros matriculada en Colombia, no podrá realizarse sino después de ejecutoriada la sentencia que ordene llevar adelante la ejecución, a menos que la aeronave se halle fuera de servicio por un término mayor de un mes.

Artículo 79. La Oficina de Registro Aeronáutico Nacional dependerá de la Autoridad Aeronáutica, y llevará los libros que la ley o los reglamentos aeronáuticos determinen.

Artículo 80. La Autoridad Aeronáutica reglamentará la manera de llevar el Registro Aeronáutico Nacional.

CAPÍTULO IV

Propiedad y explotación sobre aeronaves

Artículo 81. Salvo lo previsto en Convenios Internacionales que sean obligatorios para Colombia, las cuestiones relativas a la propiedad, explotación y gravámenes sobre aeronaves matriculadas en el país, será sometido a las normas establecidas para ello en el presente Código y demás leyes colombianas. Dichas normas también serán aplicables a las aeronaves de matrícula extranjera, explotadas por operador colombiano mediante contrato de utilización inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 82. Los actos o contratos que afecten el dominio o que tengan por objeto la constitución de derechos reales sobre aeronaves se perfeccionan por escritura pública. La respectiva escritura sólo se inscribirá en el Registro Aeronáutico Nacional, según el caso. La tradición se efectuará mediante dicha inscripción acompañada de la entrega material. Las embarcaciones menores se sujetarán a lo dispuesto en el reglamento.

Artículo 83. Para los efectos de la entrega de aeronaves, el propietario o adquirente podrá solicitar amparo administrativo ante la autoridad aeronáutica para que esta impida su operación.

CAPÍTULO V

Del explotador

Artículo 84. Es explotador de una aeronave es la persona inscrita como propietario de la misma en el registro aeronáutico. El propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la Autoridad Aeronáutica e inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 85. La Autoridad Aeronáutica no ordenará el registro de una persona en calidad de explotador, si no reúne las condiciones técnicas, económicas y administrativas y demás requisitos exigidos en las leyes y en los reglamentos para operar aeronaves.

Artículo 86. Los explotadores de aeronaves civiles son responsables de la aeronavegabilidad, mantenimiento, operación e inspección de ellas, así como de sus equipos de abordaje, por lo cual deberán asegurarse que estas actividades se realicen de conformidad con lo establecido en los reglamentos aeronáuticos.

CAPÍTULO VI

Contratos de utilización de aeronaves

Artículo 87. Se entiende por contratos de utilización de aeronaves aquellos que tienen por objeto regular las relaciones jurídicas para el empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas y que no resulten contrarios al orden público nacional, de conformidad con lo previsto en el presente Código y en la reglamentación.

La responsabilidad de explotador ante la Autoridad Aeronáutica o terceros termina para el propietario de la aeronave e inician para el nuevo explotador, cuando se registra el contrato de utilización en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 88. El arrendamiento o locación de aeronaves podrá llevarse a cabo con o sin tripulación, pero en todo caso la dirección de esta queda a cargo del arrendatario.

El arrendatario tendrá la calidad de explotador y, como tal, los derechos y obligaciones de este, cuando tal calidad le sea reconocida por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 89. Salvo expreso consentimiento del arrendador, el contrato se considera prorrogado si, a su vencimiento, el arrendatario continúa con la aeronave en su poder.

Pero si el contrato termina mientras la aeronave está en viaje, se tendrá por prorrogado hasta la terminación de este.

Si el arrendatario continúa de hecho con la tenencia de la aeronave, seguirá considerándose como explotador para todos los efectos legales. Durante la tenencia de hecho el arrendatario deberá pagar al arrendador la

suma estipulada en el contrato, aumentada en un 50% y a indemnizar de perjuicios al arrendador; estará además, obligado a conservar debidamente la cosa, sin que por ello cese su obligación de restituirla.

Si tal exceso es superior a la tercera parte del tiempo previsto para la duración del contrato, el arrendatario deberá indemnizarle, además, todos los perjuicios.

Artículo 90. El arrendador que incurra en mora de entregar, restituirá los alquileres que haya recibido; además, pagará al arrendatario una suma mensual equivalente al 50% del precio del arrendamiento estipulado y le indemnizará de perjuicios.

Artículo 91. El fletamento de una aeronave es un contrato intuitu personae por el cual un explotador, llamado fletante, cede a otra persona, llamada fletador, a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por kilometraje o por tiempo, reservándose el fletante la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

La calidad de explotador no es susceptible de transferirse al fletador en virtud de este contrato.

Artículo 92. Son obligaciones especiales del fletante:

1. Obtener los permisos necesarios para la operación de la nave.
2. Aprovisionarla de combustible y demás elementos necesarios para la navegación.
3. Conservarla en condiciones de navegabilidad.
4. Mantener la tripulación debidamente licenciada y apta para el cumplimiento del contrato, de acuerdo con los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 93. El fletador está obligado a proveer la documentación necesaria para el tránsito de los pasajeros, de la carga o para el uso especial a que se destine la aeronave.

Artículo 94. El fletante no estará obligado a emprender un viaje cuya duración previsible exceda considerablemente el término de duración del contrato.

Artículo 95. Salvo estipulación en contrario, los aeródromos de iniciación y terminación del contrato estarán situados en Colombia.

Artículo 96. El mayor tiempo empleado por el fletante en la ejecución del contrato, imputable a culpa del fletador, impondrá a este la obligación de pagar a aquel un precio proporcional al precio pactado y los gastos que la demora ocasione.

Artículo 97. El fletante es responsable de los daños y perjuicios que sufra el fletador por culpa de aquél o de sus dependientes, cuando la nave no pueda efectuar el transporte en el tiempo fijado en el contrato.

Artículo 98. El contrato de intercambio de aeronaves tendrá lugar cuando dos o más explotadores conviniere en usar sus aeronaves, a título de arrendamientos o fletamentos recíprocos.

Artículo 99. Son créditos privilegiados sobre las aeronaves, motores, sus partes, componentes, accesorios, su precio o la suma por la cual estuviere asegurada:

1. Los derechos causados por la prestación de servicios de apoyo a la navegación aérea y aeroportuarios, multas y tributos.
2. Los gastos causados en interés del acreedor hipotecario y otros derechos de garantía.
3. Los gastos para la conservación de la aeronave.

4. Los créditos provenientes de búsqueda, asistencia y salvamento.

5. Las acreencias laborales derivadas del mantenimiento, la operación, la administración y/o la comercialización de los servicios que preste la aeronave.

6. Los privilegios sobre la carga y el flete serán reconocidos cuando los gastos se originen de la búsqueda, asistencia y salvamento de la aeronave, y estos los hubiera directamente beneficiado.

7. Las sumas debidas con ocasión de daños causados a personas o bienes a bordo, a otras aeronaves o en la superficie, con ocasión del uso de la aeronave.

Artículo 100. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave si no lo hubiese inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, dentro de un plazo de tres meses, que se contará a partir de la última operación, actos o servicios que la han originado.

CAPÍTULO VII

Títulos transferencias y certificaciones

Artículo 101. Las empresas colombianas de transporte aéreo podrán usar en la prestación de los servicios que les autoricen en la concesión o permiso respectivo, aeronaves de matrícula extranjera, cuya explotación provenga de cualquier contrato de utilización de aeronaves, siempre que estos no resulten contrarios al ordenamiento jurídico y se cumpla con las condiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica. La Autoridad Aeronáutica autorizará dichas formas de operación cuando el interés público y la protección de la industria aérea nacional así lo aconsejen.

Artículo 102. Cuando una aeronave civil de matrícula colombiana sea explotada en otro Estado, mediante un contrato de utilización de aeronaves o por cualquier otro acuerdo similar, la Autoridad Aeronáutica podrá transferirle a ese Estado, basado en un acuerdo internacional, todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula. En este caso, el Estado colombiano quedará eximido de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere.

Se procederá de la misma forma, cuando una aeronave de matrícula extranjera sea explotada en territorio colombiano para el transporte aéreo. En tal caso, La Autoridad Aeronáutica podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula de la aeronave.

Artículo 103. La Autoridad Aeronáutica establecerá los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictará las normas de operación y mantenimiento de las mismas en concordancia con estándares internacionales.

La Autoridad Aeronáutica expedirá un certificado de aeronavegabilidad, en donde consten las condiciones de operación de la aeronave.

Los Certificados de Aeronavegabilidad de aeronaves extranjeras expedidos por las autoridades competentes son válidos en el país, cuando concedan un trato recíproco a las expedidas por la República de Colombia y cumplan con los requisitos mínimos exigidos por los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 104. Las aeronaves civiles, motores, hélices, componentes, productos y accesorios que se fabriquen, reparen, modifiquen o alteren, no podrán ser puestos en servicio sin cumplir con los requisitos exigidos por parte de la Autoridad Aeronáutica.

Corresponderá a la Autoridad Aeronáutica llevar un registro de las industrias dedicadas a la fabricación, ensamble y reparación de aeronaves, o de sus partes o piezas.

Artículo 105. Toda aeronave civil deberá llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad, los documentos exigidos por los Convenios internacionales en los que Colombia sea parte y los demás que determine la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 106. La Autoridad Aeronáutica deberá implementar sistemas de monitoreo para garantizar efectivamente el cumplimiento de los requisitos exigidos por la reglamentación correspondiente, incluyendo aquellos relativos a la prestación del servicio y la carga laboral de quienes participan de las actividades aeronáuticas.

CAPÍTULO VIII

Hipoteca, prenda y otros gravámenes sobre aeronaves o sus partes

Artículo 107. *Las aeronaves matriculadas en Colombia pueden gravarse con hipoteca.* Las que estén en vía de construcción también podrán hipotecarse, con tal que en la escritura pública en que la hipoteca se constituya se consignen las especificaciones necesarias para su inscripción en el registro aeronáutico.

La escritura de hipoteca de una aeronave debe contener las características de esta y los signos distintivos de sus partes.

Artículo 108. La hipoteca comprenderá la célula, las unidades moto propulsoras, los equipos electrónicos y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella en forma permanente, aunque fueren momentáneamente separadas de la aeronave, los seguros e indemnizaciones que parcial o totalmente reemplacen la cosa gravada y prefiera a cualquier otro crédito, menos a los siguientes:

1. Los impuestos en favor del fisco que graven la aeronave.
2. Los salarios de la tripulación de la aeronave por el último mes.
3. Las remuneraciones e indemnizaciones debidas por asistencia o salvamento causadas durante la existencia del gravamen.
4. Los gastos destinados a la conservación de la aeronave durante el juicio respectivo y las costas de este en beneficio común de los acreedores.
5. Las indemnizaciones fijadas en este Título por daños que haya causado la aeronave durante el último año, a personas o cosas con ocasión de un vuelo y que no estén amparadas por un seguro o garantía.

Artículo 109. El deudor no podrá separar de una aeronave hipotecada, sin permiso del acreedor, las partes de la misma a que se extiende el gravamen según el artículo anterior sino de manera momentánea para su reparación o mejora.

Artículo 110. El deudor no podrá modificar las características de construcción o funcionamiento de la aeronave hipotecada sin permiso escrito del acreedor, el cual será necesario para llevar a cabo la anotación de las modificaciones en el registro aeronáutico.

CAPÍTULO IX

Embargo, secuestro y otras medidas cautelares

Artículo 111. El embargo de una aeronave, aún en vía de construcción deberá anotarse en el registro aeronáutico.

Pero el secuestro de una aeronave de transporte público de pasajeros matriculada en Colombia, no podrá realizarse sino después de ejecutoriada la sentencia que ordene llevar adelante la ejecución, a menos que la aeronave se halle fuera de servicio por un término mayor de un mes.

Artículo 112. Embargada y secuestrada una aeronave, se podrá obtener su desembargo y el levantamiento del secuestro prestando caución real, bancaria o de compañía de seguros, igual al doble del crédito demandado, sin intereses ni costas, ni exceder en ningún caso los límites señalados en este Código.

Si la caución de que trata el inciso anterior se constituye dentro de la diligencia de secuestro, el juez decretará de plano el desembargo y el levantamiento del secuestro.

Las providencias judiciales de que trata este artículo, se dictarán de plano. Contra la providencia que acepte la caución y ordene el desembargo y levantamiento del secuestro sólo procederá el recurso de apelación, que se surtirá en el efecto devolutivo.

TÍTULO VI

DEL PERSONAL AERONÁUTICO

CAPÍTULO I

Personal aeronáutico en general

Artículo 113. Se denomina personal aeronáutico, aquel que desempeña a bordo de las aeronaves o en tierra cumplen funciones vinculadas directamente a la parte técnica de la navegación aérea, tales como la dirección, operación de las aeronaves; su despacho, inspección, mantenimiento y reparación de las aeronaves; el control del tránsito aéreo, servicio de salvamento y extinción de incendios y la operación de las estaciones aeronáuticas. El ejercicio de funciones técnicas propias de la aeronáutica requerirá de las licencias y habilitaciones que determine la Autoridad Aeronáutica cumpliendo con los convenios internacionales ratificados por Colombia.

Artículo 114. El personal de vuelo comprende aquellos miembros de la tripulación que presta servicios esenciales para la operación de la aeronave, durante el vuelo.

La tripulación comprende todo el personal de vuelo a bordo de la aeronave, quienes deberán ser contratados directamente por la empresa de servicios aéreos comercial a la que prestan sus servicios y estar debidamente especializados y poseer la respectiva licencia de la Autoridad Aeronáutica.

Son miembros de la tripulación:

1. El comandante de la aeronave o piloto al mando de la misma.
2. Los pilotos, copilotos, navegantes, ingenieros de vuelo, técnicos, mecánicos y radio-operadores.
3. Tripulante de Cabina de Pasajeros.
4. Tripulantes Adicionales.
5. Instructores de vuelo.

Artículo 115. Tripulantes de Cabina de Pasajeros, son tripulantes responsables de: Contribuir a la seguri-

dad del vuelo previniendo situaciones de peligro a bordo, asistir a los pasajeros e impartirles las instrucciones de seguridad requeridas, brindarles los primeros auxilios cuando sea necesario, reaccionar en caso de emergencia operando los equipos apropiados disponibles, o conduciendo la pronta evacuación de la aeronave en coordinación con la tripulación de cabina de mando cuando se haga indispensable y proveer la supervivencia de los ocupantes en caso de accidente.

Artículo 116. Las disposiciones contenidas en los artículos 99 y 100 de este Código son aplicables a toda persona que ostente el respectivo permiso de operación o funcionamiento otorgado por la Autoridad Aeronáutica colombiana para desarrollar actividades de Aeronáutica Civil en el país.

La tripulación de una aeronave está constituida por el personal aeronáutico destinado a prestar servicio a bordo.

Artículo 117. Se entiende como personal de tierra aquellas personas que desarrollan atribuciones relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y reparación de aeronaves en todos sus niveles, el despacho de operaciones de vuelo, los servicios a la navegación aérea de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, información aeronáutica, meteorología aeronáutica, cartografía aeronáutica y la instrucción en tierra de personal aeronáutico, entre otros, quienes deberán ser contratados directamente por la empresa de servicios aéreos comerciales a la que prestan sus servicios y estar debidamente especializados y ser titulares de las licencias aeronáuticas, habilitaciones y certificaciones aeromédicas que sobre el particular determine la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 118. La Autoridad Aeronáutica reglamentará dentro de lo establecido por las normas técnicas internacionales que resulten más favorables para la seguridad aérea colombiana.

1. Las categorías de licencias y sus habilitaciones.
2. Las características de las licencias aeronáuticas y de los certificados de aptitud.
3. Las condiciones generales de edad, nacionalidad y conducta requeridas para obtener las licencias aeronáuticas.
4. Las condiciones de idoneidad, incluyendo: conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica, habilitaciones y atribuciones de las licencias.
5. La vigencia, condiciones de renovación, revalidación, convalidación, suspensión y revocación de dichas licencias.
6. Otros elementos propios de la materia.

Ninguna persona podrá ejercer atribuciones adscritas al personal aeronáutico, a menos que sea titular de una licencia o permiso que lo habilite para cumplir tales funciones.

Artículo 119. A falta de tratados internacionales y a condición de reciprocidad, la Autoridad Aeronáutica podrá reconocer los certificados y/o licencias otorgadas en el extranjero, siempre que estas hayan sido expedidas válidamente por la Autoridad Aeronáutica competente y que los requisitos de expedición sean equivalentes a los exigidos por la ley colombiana.

Artículo 120. Toda empresa colombiana de aviación deberá ocupar personal aeronáutico de nacionalidad co-

lombiana en proporción no inferior al 90%. Esta misma norma se aplicará a las empresas extranjeras que tengan establecida agencia o sucursal en Colombia, con respecto al personal adscrito a estas.

Este porcentaje no se aplicará a trabajadores extranjeros procedentes de países que ofrezcan reciprocidad a trabajadores colombianos.

Artículo 121. Se autorizará el empleo de instructores o técnicos extranjeros para el personal aeronáutico colombiano, cuando sea necesario para entrenamiento o capacitación de un servicio aeronáutico.

Estas autorizaciones las concederá la Autoridad Aeronáutica por un plazo no mayor de seis meses, susceptible de ser prorrogado por una sola vez hasta por un término igual, si persiste y se comprueba la necesidad del caso. Dentro de estos plazos el personal contratado tendrá la obligación de impartir el debido entrenamiento al personal colombiano que lo sustituirá.

CAPÍTULO II

Educación para el personal aeronáutico

Artículo 122. El personal aeronáutico deberá recibir formación en el área aeronáutica bien sea a nivel de pregrado, postgrado o educación para el trabajo y desarrollo humano.

El Gobierno Nacional reglamentará, dentro del plazo de un (1) año lo relativo a la Educación formal, los ciclos lectivos, con sujeción a pautas curriculares progresivas y conducentes a grados y títulos.

Los aspectos relativos a la seguridad aérea y a la idoneidad técnica del personal aeronáutico, serán regulados por la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO III

Del comandante de aeronave

Artículo 123. Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando tal designación no conste de manera expresa, será comandante el piloto que encabece la lista de los tripulantes en los documentos de a bordo. El comandante será delegatario de autoridad pública para cada operación aérea.

Salvo lo que dispongan el reglamento para casos especiales, como en el caso de los instructores, en las aeronaves de transporte público matriculadas en Colombia, el comandante será de nacionalidad colombiana.

Artículo 124. Las normas de este estatuto se aplican aún al comandante de aeronave extranjera que utilice espacio aéreo, aeropuerto o aeródromo colombiano, sin perjuicio de la aplicación de tratado o convención internacional en contrario, vigentes para Colombia.

Artículo 125. El Comandante tiene la autoridad decisiva y la responsabilidad de la seguridad de la aeronave y tiene derecho a aplicar normas y mínimos más estrictos que los prescritos por el Estado o por el explotador. El nombre de la persona investida de las funciones de comandante debe constar en la documentación de a bordo.

El comandante es el responsable de la operación y seguridad de la aeronave. Tanto los miembros de la tripulación como los pasajeros están sujetos a su autoridad.

Artículo 126. Concepto de Servicio:

1. Para efectos de lo dispuesto en el presente código, se entiende por servicio las actividades de-

sarrolladas por el comandante y demás tripulación desde su presentación en el aeropuerto para realizar un vuelo o una serie de vuelos, hasta la iniciación del primer período completo de descanso reglamentario en tierra.

2. Se entiende por descanso reglamentario en tierra aquel que interrumpe el servicio, a fin de proporcionar a la tripulación por lo menos el descanso mínimo reglamentario establecido por la legislación laboral Colombiana para su recuperación antes de iniciar otro servicio.

3. Los períodos de descanso parciales en tierra no interrumpen el servicio.

La Autoridad Aeronáutica establecerá mecanismos para garantizar el efectivo cumplimiento de la reglamentación relativa de los tiempos de servicio y descanso por parte del personal que presta servicios aeronáuticos.

Artículo 127. Las autoridades públicas y los organismos oficiales darán al comandante, en los términos de la legislación y los procedimientos nacionales o internacionales aplicables, todo el apoyo necesario para el correcto ejercicio de sus atribuciones.

Artículo 128. En caso de incapacidad de la persona designada, se presume comandante a quien dirige a bordo la operación de vuelo. En las aeronaves empleadas en actividades de aerocomerciales, estas serán desempeñadas por el tripulante que ocupe de primer oficial o copiloto o por quien fuere expresamente designado en el Manual de Operaciones de Vuelo del explotador. El nombre del comandante deberá constar en la documentación de a bordo de la aeronave.

Artículo 129. El comandante de la aeronave es la única y máxima autoridad a bordo. Deberá asegurar que la preparación, planeación y ejecución del vuelo se realicen de acuerdo con la ley, reglamentos aeronáuticos, manuales y procedimientos vigentes. Es el encargado de la dirección de la aeronave y principal responsable de su conducción segura y:

1. Tiene potestad disciplinaria y técnica sobre la tripulación; autoridad sobre los pasajeros y el control total sobre la aeronave, combustible, equipaje, carga y correo.

2. El período durante el cual el comandante ejerce poder disciplinario sobre la tripulación comienza desde la presentación de esta para la operación y cesa a la terminación del mismo, cuando las formalidades de este hubieren sido cumplidas.

3. El poder de autoridad sobre los pasajeros existe desde el momento previo al vuelo en la sala o sitio de embarque, en el momento en que estos sean embarcados a bordo de la aeronave, hasta cuando sean colocados a la disposición de la entidad competente o del representante del operador, conforme el caso.

4. La potestad sobre la aeronave comienza a partir del momento en que le sea entregada por el operador o a la persona que esta delegue para iniciar el viaje y cesa a su término, cuando la aeronave haya sido entregada al representante del explotador o a la Autoridad Aeronáutica.

5. En cuanto al equipaje, carga y correo, se avisará antes de ser embarcado el tipo de mercaderías y carga en el momento en que estos sean embarcados a bordo de la aeronave terminando cuando sean colocados a disposición de la entidad competente o del representante del operador, conforme el caso.

6. La autoridad y la responsabilidad del comandante comienzan desde que se inicia la preparación del viaje, hasta el momento en que entrega la aeronave al explotador o a la Autoridad Aeronáutica.

7. En caso de interrupción anormal del vuelo, ejercerá sus funciones hasta que la tripulación, los pasajeros y la carga estén en lugar seguro o bajo la responsabilidad de representantes del explotador o de las autoridades aeronáuticas, según el caso.

8. Toda persona a bordo está obligada a acatar las instrucciones y órdenes que imparta el comandante para la seguridad del vuelo, correcta operación, orden e higiene de la aeronave.

9. La autoridad del comandante no se suspenderá en los puntos intermedios o escalas de una operación de vuelo ni en caso de accidente, incidente o cualquier otra contingencia que, como el apoderamiento ilícito pueda afectar a la aeronave.

El comandante es el responsable de la operación y seguridad de la aeronave. Tanto los miembros de la tripulación como los pasajeros están sujetos a su autoridad.

Artículo 130. El Comandante no podrá iniciar el vuelo cuando, en su entender:

1. Cualquier miembro de la tripulación, incluyendo el propio, se encuentre en condiciones legales, mentales, físicas, fisiológicas u otras que no garanticen la adecuada ejecución de las funciones específicas a bordo.

2. No haya recibido de los servicios competentes la asistencia suficiente y las medidas necesarias que garanticen su segura y correcta realización.

3. Algún pasajero embarcado pueda representar peligro para la seguridad del vuelo, específicamente en cuanto a la perturbación del orden a bordo.

4. La carga de la aeronave sobrepase los límites permitidos o por su naturaleza o falta de las precauciones reglamentarias en su transporte, pueda implicar riesgos para la seguridad del vuelo.

5. La aeronave no satisfaga las condiciones de aeronavegabilidad exigibles por el fabricante.

Artículo 131. Justificación de las decisiones del comandante.

1. El comandante, en casos debidamente justificados, podrá cancelar el vuelo.

2. El comandante, en casos debidamente justificados, podrá hacer anticipar o atrasar la salida de un vuelo o desviar el rumbo normal de aquel, aún después de iniciado.

3. Cualquiera de los procedimientos referidos en el número anterior podrá tener lugar, especialmente, en alguno de los siguientes casos:

a) Existencia o previsión de fenómenos atmosféricos o catastróficos que pongan en peligro la integridad de la aeronave o la seguridad de las personas o bienes a bordo;

b) Existencia o justificada previsión de situaciones sociales o políticas que así lo determinen;

c) Absoluta potestad operacional para ordenar el intercambio de carga por combustible cuando así el Comandante lo estime conveniente.

Artículo 132. El comandante de aeronave, podrá exigir la toma de medidas específicas de seguridad previas a la iniciación de un vuelo, cuando a su juicio, no está debidamente garantizada dicha seguridad.

Así mismo, deberá ser informado de cualquier medida de seguridad que venga determinada por la autoridad o la compañía, así como también de la causa que la motiva.

Artículo 133. En caso de peligro el comandante de la aeronave está obligado a permanecer hasta tanto haya tomado las medidas necesarias para salvar a los pasajeros, la tripulación, los bienes que se encuentran a bordo para evitar daños en la superficie.

Artículo 134. El comandante, podrá ejecutar o celebrar todos los actos que fueren imprescindibles para la prosecución del vuelo, tales como los necesarios para la atención y resguardo de los pasajeros, equipajes, mercaderías, correos, y para la conservación, reparación y aprovisionamiento de la aeronave.

Artículo 135. Son atribuciones del comandante:

1. Abrir y aprobar el plan de vuelo antes de la iniciación del viaje y cerrarlo al término del mismo.

2. Verificar que la aeronave y la tripulación tengan los libros y documentos exigidos por las leyes o reglamentos, así mismo por el cumplimiento de las regulaciones profesionales de la tripulación así: límite de horas de servicio, límite de tiempo de vuelo, tiempos de descanso y alimentación.

3. Cerciorarse de que la aeronave esté apta mecánicamente y técnicamente para iniciar la operación de vuelo, en condiciones óptimas de mantenimiento, combustible, ajustadas al M.E.L." (minimum equipment list) o "Lista de Equipo Mínimo" y al criterio del comandante, de acuerdo con los manuales del fabricante.

4. Recabar los informes meteorológicos de su ruta, debiendo suspender el vuelo si no tuviere predicción favorable, por lo menos hasta el siguiente punto de aterrizaje en aras de la seguridad del vuelo.

5. Inspeccionar y aprobar el cargue de la aeronave, e impedir un mayor peso que el autorizado o una distribución del mismo contraria a las especificaciones técnicas.

6. Impedir el embarque de personas que puedan constituir un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga. Así mismo, impedir el embarque o transporte de aquella carga que constituya un peligro para la aeronave, pasajeros o carga.

7. Cumplir las instrucciones de los servicios de control de tránsito aéreo, salvo que ello resultare peligroso para la seguridad de la aeronave o de las personas a bordo, caso en el cual notificará a esos servicios las medidas que adopte.

8. Cumplir y hacer cumplir las normas jurídicas que regulan las operaciones de vuelo, y los manuales técnicos aprobados por la Autoridad Aeronáutica en concordancia con el fabricante.

9. Dar al control de tierra la información necesaria para la seguridad del vuelo.

10. Tomar las medidas necesarias para poner a disposición de la autoridad competente a la persona que comete un delito a bordo.

11. Determinar, en caso de emergencia, el aeropuerto en que deba aterrizar.

12. Dejar constancia escrita, en el libro de bitácora, de los nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridas a bordo o durante el vuelo.

Artículo 136. Son facultades especiales del comandante de la aeronave:

1. Desembarcar tripulantes, pasajeros o carga, en una escala intermedia por motivos que afecten el orden o la seguridad en la aeronave.

2. Adoptar, durante el vuelo, las medidas que estime necesarias para la seguridad de la aeronave, tripulación, pasajeros o la carga.

3. Imponer medidas preventivas y coercitivas necesarias para mantener la seguridad de la aeronave, de las personas o de la carga, o para conservar el orden y disciplina a bordo.

4. No iniciar o interrumpir el vuelo cuando, a su criterio, está en peligro la seguridad del mismo, debiendo comunicar su decisión de inmediato a la Autoridad Aeronáutica del lugar donde se encuentre y al explotador.

Igual facultad tendrá cualquier tripulante, cuando no se alcance a contar con la autorización del comandante y con el fin de conjurar una situación de insegura a bordo.

Si el comandante estima que un hecho reviste carácter de delito, lo denunciará y en su caso, entregará al responsable a la autoridad de policía con base en el aeropuerto de parada, o a falta de ella, a la que corresponda en observancia de acuerdos internacionales.

El comandante no asumirá funciones de custodia o vigilancia de ningún pasajero a bordo, ni de valores o de ningún otro tipo de mercancías.

Artículo 137. El comandante y el explotador son responsables penales, civil y disciplinariamente en los términos de la ley y por el incumplimiento del presente Código.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los demás preceptos legales aplicables, el comandante no es responsable:

1. Por el embarque, desembarque y presencia a bordo de cualquier individuo.

2. Por el no acatamiento de la ley en cuanto al embarque, desembarque, transporte, manipulación y detención a bordo de cualquier bien o mercancías.

El Comandante no es responsable por las consecuencias:

1. Del incumplimiento de las órdenes por él regularmente emitidas.

2. De las decisiones que tome en el ejercicio de sus funciones siempre que aquellas sean resultado de la inexactitud de los datos o informaciones suministrados por terceros regularmente obligados a emitirlos.

Artículo 138. Las decisiones que adopte el comandante, y sus fundamentos, de acuerdo con las atribuciones que le concede este capítulo, deberán hacerse constar de acuerdo a los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 139. Los aspectos laborales del personal aeronáutico y en especial el de los aviadores civiles serán regulados de conformidad con el artículo 53 de la Constitución Política de Colombia y se sujetarán a la legislación laboral interna. La Autoridad Aeronáutica no tomará decisiones que vayan en contra con lo aquí establecido.

Artículo 140. El Comandante podrá delegar en el primer oficial o copiloto sus funciones en caso por incapacidad súbita o muerte del comandante durante el vuelo, hasta el siguiente aterrizaje o hasta cuando el explotador lo disponga.

Artículo 141. El explotador o su representante no exigirá y el comandante no aceptará ninguna instrucción que implique la infracción de lo establecido en las normas aeronáuticas.

Artículo 142. El comandante podrá hacer las adquisiciones y los gastos necesarios para la continuación del viaje y para salvaguardar las personas, los bienes transportados y la aeronave. Pero deberá consultar al explotador en cuanto sea posible.

En la documentación de a bordo de las aeronaves de transporte público, además de las facultades legales, deberán constar las especiales que el explotador confiere al comandante.

TÍTULO VII

SERVICIOS AÉREOS COMERCIALES

CAPÍTULO I

Servicio de transporte aéreo en general

Artículo 143. Corresponde a la autoridad aeronáutica, de conformidad con lo determinado por los reglamentos, el otorgamiento del permiso de operación a las empresas que efectúen servicios aéreos comerciales, así como la vigilancia e inspección para la prestación adecuada de tales servicios.

Artículo 144. Se entiende por servicios aéreos comerciales los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales.

Son empresas de transporte público las que, debidamente autorizadas, efectúan transporte de personas, correo o carga; son empresas de trabajos aéreos especiales, las que, con igual autorización, desarrollan cualquier otra actividad comercial aérea.

Artículo 145. El procedimiento para la concesión de permisos de operación, así como para las modificaciones que de ellos se soliciten, serán determinados por la autoridad aeronáutica, la cual celebrará audiencias públicas que garanticen el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio propuesto.

Artículo 146. Los servicios aéreos comerciales de transporte público podrán ser regulares o no regulares; aquellos son los que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público; los últimos no están sujetos a las modalidades mencionadas.

Artículo 147. Los servicios aéreos comerciales pueden ser internos o internacionales. Son internos aquellos que se prestan exclusivamente entre puntos situados en el territorio de la República; son internacionales los demás.

Artículo 148. La prestación del transporte aéreo comercial tiene el carácter de servicio público esencial y comprende los actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea a pasajeros, carga y correo.

La prestación del transporte aéreo comercial de pasajeros deberá garantizar el acceso en condiciones idóneas y proporcionando asistencia gratuita dirigida a las necesidades específicas de las personas con y en situación de discapacidad.

Se entiende por servicios aéreos comerciales los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales.

Son empresas de transporte público las que, debidamente autorizadas, efectúan transporte de personas, correo o carga; son empresas de trabajos aéreos especiales, las que, con igual autorización, desarrollan cualquier otra actividad comercial aérea.

Artículo 149. Para la obtención del permiso de operación, la empresa deberá demostrar su capacidad administrativa, técnica y financiera, en relación con las actividades que se propone desarrollar y deberá mantener tales condiciones mientras sea titular de un permiso de operación.

Artículo 150. Las empresas explotadoras tendrán la obligación de proporcionar a su personal técnico aeronáutico y de vuelo, la capacitación y el adiestramiento continuo desde el proceso de selección y durante su permanencia en ella. Además correrá con los gastos que esto ocasione.

Artículo 151. El transporte aéreo comercial se clasifica en consideración a la periodicidad de sus operaciones, al ámbito territorial donde se realiza, al uso y demás características que permitan diferenciarlos, de conformidad con los convenios internacionales de los cuales es parte Colombia y el presente Código.

Los servicios aéreos comerciales pueden ser internos o internacionales. Son internos aquellos que se prestan exclusivamente entre puntos situados en el territorio de la República; son internacionales los demás.

Los servicios aéreos comerciales pueden ser transporte público de pasajeros, correo o carga regular y no regular; y trabajos aéreos especiales como aviación agrícola, aerografía, publicidad aérea, construcción, ambulancia aérea y actividades similares.

Artículo 152. Los servicios no regulares podrán ser prestados por explotadores dedicados exclusivamente a ellos, o por explotadores de servicios regulares.

La Autoridad Aeronáutica reglamentará todo lo relativo a los servicios no regulares, dentro del criterio de que ellos no deberán constituir una competencia indebida a los servicios regulares. En todo caso, el explotador de servicios regulares gozará de prioridad para que se le autoricen vuelos no regulares dentro de las rutas comprendidas en su permiso de operación.

Artículo 153. La inspección de la Autoridad Aeronáutica, con la finalidad de garantizar la estabilidad de la industria aérea y los intereses del público, se extiende también a los agentes de viajes, intermediarios u operadores de viajes colectivos, que usualmente explotan la industria del turismo en colaboración o en conexión con servicios aéreos.

Artículo 154. Los artículos anteriores se aplicarán igualmente a los explotadores de servicios aéreos especiales.

Artículo 155. Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional en aeropuertos colombianos, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que Colombia sea parte, o, cuando ellos no sean aplicables mediante permiso previo de la Autoridad Aeronáutica, debiendo sujetarse, en este último caso, las respectivas licencias de operación a la existencia de una adecuada reciprocidad con explotadores colombianos.

Artículo 156. La explotación comercial del servicio público de transporte aéreo nacional, queda reservado a las empresas de transporte aéreo colombiano.

Independientemente de la nacionalidad o procedencia de sus socios o su capital, son empresas colombianas de servicios aéreos comerciales, las constituidas en Colombia, conforme a las leyes de la República, cuyo domicilio principal esté en el país.

Dichas empresas deberán además tener su base principal de operación en Colombia, su representante legal será ciudadano colombiano domiciliado en el país; tendrán alguna participación de capital nacional aun minoritaria y al menos una de las aeronaves que conformen su flota, ya sea a título de propiedad y/o a título de explotación, estará matriculada en Colombia.

Artículo 157. Se entiende por Certificado de explotador de servicios aéreos el documento por medio del cual la Autoridad Aeronáutica certifica que una persona cuenta con la capacidad técnica necesaria para desarrollar determinadas actividades aéreas. Para la obtención del Certificado el interesado debe demostrar ante la Autoridad Aeronáutica que cuenta con capacidad técnica exigida en los reglamentos aeronáuticos para desarrollar el respectivo servicio.

La Autoridad Aeronáutica establecerá, de conformidad con los estándares internacionales aplicables a la aviación civil, las condiciones, requisitos, procedimientos y limitaciones necesarias para el otorgamiento de certificado.

Artículo 158. Para la obtención del permiso de operación, la empresa deberá demostrar su capacidad administrativa, técnica y financiera, en relación con las actividades que se propone desarrollar y deberá mantener tales condiciones mientras sea titular de un permiso de operación.

Artículo 159. Para la explotación del servicio público de transporte aéreo comercial y de trabajos aéreos especiales por empresas nacionales y extranjeras, se requiere del permiso de operación otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

El otorgamiento de concesiones o permisos para estos vuelos, requiere que el servicio satisfaga una necesidad o conveniencia pública, que la empresa aérea sea poseedora de un Certificado de Operación, de conformidad con el artículo anterior y los reglamentos aeronáuticos que la regula.

Artículo 160. La Autoridad Aeronáutica suspenderá o revocará el permiso de operación, cuando su titular haya dejado de cumplir las condiciones conforme a los cuales fueron expedidos o en caso de transgresiones a la ley.

Artículo 161. Las empresas aéreas extranjeras podrán prestar servicios de transporte aéreo internacional desde y hacia el territorio nacional, basados en la reciprocidad, el interés nacional, los principios contenidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros convenios ratificados por Colombia, mediante permiso previo otorgado por la Autoridad Aeronáutica, con sujeción a lo establecido en la ley.

Artículo 162. En los casos de solicitud de permisos de operación nacional o internacional, otros explotadores de transporte aéreo que estén sirviendo la misma ruta o segmento de ruta podrán formular oposición, la cual será vista en audiencia pública, de acuerdo con lo previsto en los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 163. Los permisos de operación no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título.

Artículo 164. Los permisos de operación de servicios de transporte aéreo se otorgarán sobre rutas aéreas determinadas, entendiéndose que ellas comprenden el derecho de transportar pasajeros, correo o carga de un aeródromo a otro, o sobre una serie sucesiva de aeródromos. Sin embargo, algunas escalas podrán ser concedidas sin derechos de tráfico. Los permisos de operación determinarán, además, los tipos de aeronaves, la capacidad ofrecida, los itinerarios autorizados y las demás condiciones que señalen los reglamentos.

Artículo 165. La Autoridad Aeronáutica reglamentará y clasificará los servicios aéreos, los explotadores y las rutas, y señalará las condiciones que deberán llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general.

Artículo 166. El procedimiento para la concesión de permisos de operación, así como para las modificaciones que de ellos se soliciten, serán determinados por la Autoridad Aeronáutica, la cual celebrará audiencias públicas que garanticen el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio propuesto.

Artículo 167. El Gobierno Nacional podrá subvencionar la industria aérea y señalar los términos, condiciones y modalidades de dicha subvención.

Artículo 168. Los servicios aéreos colombianos internos e internacionales sólo podrán ser prestados por personas naturales o jurídicas nacionales, que tengan su domicilio real en Colombia. La Autoridad Aeronáutica podrá exigir que ciertos servicios se presten por personas organizadas jurídicamente en forma de sociedad.

Artículo 169. El Estado podrá prestar el servicio de transporte aéreo de personas, carga y correo, en especial la atención a áreas desasistidas con el fin de favorecer los planes de desarrollo nacional, de acuerdo con lo que establezca la normativa que dicte el Gobierno, siempre y cuando cumpla la norma aeronáutica.

Artículo 170. Quedan sujetos a la aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica los convenios entre explotadores de servicio aéreo comerciales que impliquen acuerdos de colaboración, integración, códigos compartidos o explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios, o que de cualquier manera tiendan a regularizar o limitar la competencia o el tráfico aéreo.

Artículo 171. La Autoridad Aeronáutica reglamentará y regulará las condiciones para la autorización, prestación del servicio y operación de los servicios aéreos comerciales de transporte público regular, no regular y trabajos aéreos especiales.

CAPÍTULO II

Contrato de transporte

Artículo 172. Quedan sujetos a las disposiciones de este código los contratos de transporte interno e internacional, estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia.

El contrato de transporte se considera interno cuando los lugares de partida y destino fijados por las partes están dentro del territorio nacional, e internacional en los demás casos.

Artículo 173. El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio a conducir de un lugar a otro, en aeronave y por vía aérea, en el plazo fijado, personas o cosas y entregar estas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.

Artículo 174. Las cláusulas del contrato de transporte celebrado con empresarios públicos deberán hacerse conocer de los pasajeros en el billete o boleto de pasaje, en los documentos de transporte que se entreguen a estos o en un lugar de las oficinas de aquellos en donde sean leídas fácilmente. Dichas cláusulas igualmente se darán a conocer de manera electrónica a quien adquiera un tiquete o efectúe una reserva de cupo, por este medio.

Los aspectos no contemplados en el presente código o en otras leyes, decretos o reglamentos oficiales que se refieran a las condiciones del transporte, podrán ser regulados por las empresas aéreas de transporte público mediante reglamentación que requiere aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

Tales reglamentos deberán ser exhibidos por las empresas en lugares en donde sean fácilmente conocidos del usuario. La Autoridad Aeronáutica dictará las normas sobre el particular.

Artículo 175. El billete o boleto de pasaje, si se exige, deberá contener:

1. Lugar y fecha de emisión.
2. Nombre o indicación del transportador o transportadores.
3. Lugares de partida y destino, y escalas previstas.
4. Precio del transporte.

El pasajero podrá exigir que se inserte su nombre en el billete o boleto.

Artículo 176. En los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, las empresas de transporte público podrán fijar porcentajes de reducción en la devolución del valor del pasaje, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 177. El transportador podrá exigir a cada pasajero antes de embarcar la nave la documentación necesaria para desembarcar en el punto de destino.

Artículo 178. El transportador estará obligado a transportar conjuntamente con los viajeros y dentro del precio del billete, el equipaje de estos, con los límites de peso o volumen que fijen los reglamentos. El exceso de equipaje será regulado en las condiciones del contrato de transporte.

Artículo 179. El equipaje de que trata el artículo anterior se anotará en un talón que deberá contener las indicaciones que reglamentariamente se fijen.

La entrega de los equipajes se hará contra la presentación del talón, cualquiera que sea la persona que lo exhiba.

La falta de dicha presentación dará derecho al transportador de cerciorarse de la identidad de quien reclame el equipaje, pudiendo diferir la entrega hasta cuando la identificación resulte suficiente.

La Autoridad Aeronáutica, habida consideración de los sistemas que establezcan los empresarios públicos para garantizar la seguridad de los equipajes, podrá autorizar que se prescinda del talón.

Artículo 180. El transportador estará obligado, dentro del término, y a la categoría de aeronave prevista en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos aeronáuticos, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:

1. En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario.

2. En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.

Artículo 181. Salvo lo dispuesto en normas especiales, el transporte deberá ser contratado con transportadores autorizados, quienes podrán encargar la conducción, en todo o en parte a terceros, pero bajo su responsabilidad, y sin que por ello se entiendan modificadas las condiciones del contrato.

La infracción a lo dispuesto en este artículo dará lugar a la imposición de las sanciones administrativas pertinentes.

Artículo 182. Se considera transporte combinado aquel en que existiendo un único contrato de transporte, la conducción es realizada en forma sucesiva por varias empresas transportadoras, por más de un modo de transporte. Su contratación podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:

1. Contratando el remitente con una de las empresas transportadoras que lo realicen, la cual será transportador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como comisionista de transporte con las demás empresas.

2. Mediante la actuación de un comisionista de transporte que contrate conjunta o individualmente con las distintas empresas transportadoras.

3. Contratando el remitente conjuntamente con las distintas empresas transportadoras.

En el transporte combinado, a cada modo de transporte se le aplicarán las normas que lo regulen.

Artículo 183. Cuando varios transportadores intervengan sucesivamente en la ejecución de un único contrato de transporte por uno o varios modos, o se emita billete, cartas de porte, únicas o directas, se observarán las siguientes reglas:

1. Los transportadores que intervengan serán solidariamente responsables del cumplimiento del contrato en su integridad, como si cada uno de ellos lo hubiere ejecutado.

2. Cada uno de los transportadores intermedios será responsable de los daños ocurridos durante el recorrido a su cuidado, sin perjuicio de lo previsto en la regla anterior.

3. Cualquiera de los transportadores que indemnice el daño de que sea responsable otro transportador, se subrogará en las acciones que contra este existan por causa de tal daño.

4. Si no pudiere determinarse el trayecto en el cual hayan ocurrido los daños, el transportador que los pague tendrá acción contra cada uno de los transportadores obligados al pago, en proporción al recorrido a car-

go de cada cual, repartiéndose entre los responsables y en la misma proporción la cuota correspondiente al transportador insolvente.

Parágrafo. Para los efectos de este artículo, cada transportador podrá exigir del siguiente, la constancia de haber cumplido a cabalidad las obligaciones derivadas del contrato. La expedición de dicha constancia sin observación alguna, hará presumir tal cumplimiento.

Artículo 184. En el transporte multimodal la conducción de mercancías se efectuará por dos o más modos de transporte desde un lugar en el que el operador de transporte multimodal las toma bajo su custodia o responsabilidad hasta otro lugar designado para su entrega al destinatario, en virtud de un contrato único de transporte.

Se entiende por operador de transporte multimodal toda persona que, por sí o por medio de otra que obre en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del remitente o de los transportadores que participan en las operaciones, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Cuando dicha conducción de mercancías ocurra entre dos o más países, será transporte multimodal internacional.

Para el transporte multimodal se aplicará lo que sobre el particular se disponga en este Código o en los reglamentos.

Artículo 185. Salvo estipulación en contrario, el último transportador representará a los demás para cobrar las prestaciones respectivas derivadas del contrato, para ejercer el derecho de retención y los privilegios que por el mismo les correspondan.

Si omitiere realizar los actos necesarios para el cobro o para el ejercicio de esos privilegios, responderá de las cantidades debidas a los demás transportadores quedando a salvo el derecho de estos para dirigirse directamente contra el destinatario o remitente.

Artículo 186. El transportador estará obligado a conducir las personas o las cosas cuyo transporte se le solicita, siempre que lo permitan los medios ordinarios de que disponga y que se cumplan las condiciones normales y de régimen interno de la empresa, de conformidad con los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 187. Los contratos de transporte deberán ejecutarse en el orden en que se hayan celebrado. Si no puede establecerse dicho orden o en caso de solicitudes simultáneas de transporte, se estará a lo que dispongan los reglamentos oficiales.

Artículo 188. El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño lo fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación.

Las violaciones a los reglamentos aeronáuticos o de la empresa, se tendrán como culpa, cuando el incumplimiento haya causado o agravado el riesgo.

Las cláusulas del contrato que impliquen la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades, no producirán efectos.

Artículo 189. Las acciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte prescriben en dos años.

El término de prescripción correrá desde el día en que haya concluido o debido concluir la obligación de conducción.

Este término no puede ser modificado por las partes.

Artículo 190. El transporte benévolo o gratuito no se tendrá como contrato mercantil sino cuando sea accesorio de un acto de comercio y en consecuencia estará sometido a las normas propias del Derecho Civil.

El servicio de transporte aéreo prestado por un patrono a sus trabajadores con sus propios equipos será considerado como accesorio del contrato de trabajo.

Artículo 191. La Autoridad Aeronáutica reglamentará el funcionamiento de las empresas de transporte aéreo, aeropuertos, centros de información y distribución de transporte, especialmente en cuanto a la seguridad de los pasajeros y la carga, la higiene y la seguridad de las aeronaves, bodegas y demás instalaciones y en cuanto a la eolítica tarifaria, horarios, itinerarios y reglamentos de las empresas. Así mismo establecerá la escala de sanciones administrativas por la violación de normas legales y reglamentarias.

Artículo 192. Las obligaciones que surjan del contrato de transporte no se extinguirán por la muerte o quiebra de alguna de las partes, ni por la disolución de la persona jurídica que sea parte del contrato.

Artículo 193. La Autoridad Aeronáutica reglamentará lo concerniente a los derechos y las obligaciones de los usuarios de los servicios de transporte aéreo y las empresas que los prestan.

CAPÍTULO III

Transporte de personas

Artículo 194. El pasajero estará obligado a pagar el pasaje y a observar las condiciones de seguridad impuestas por el transportador y por los reglamentos oficiales y a cumplir los reglamentos de la empresa, estos últimos siempre y cuando estén exhibidos en lugares donde sean fácilmente conocidos por el usuario o se inserten en el boleto o billete.

El contrato celebrado para sí por persona relativamente incapaz no será anulable.

Artículo 195. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de este. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

1. Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas.
2. Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador.

Artículo 196. El transporte del equipaje del pasajero y de las cosas que el transportador se obligue a conducir como parte del contrato de transporte de personas o como contrato adicional o distinto, se sujetará a las reglas prescritas en este Código para el transporte de cosas.

Artículo 197. El transportador que, a sabiendas, se obligue a conducir enfermos, dementes, menores de edad, deberá prestarles dentro de sus posibilidades, los cuidados ordinarios que exijan su estado o condición. Además, responderá de los perjuicios causados por falta de estos cuidados y, en todo caso de los que ocasionen estas personas a los demás pasajeros o cosas transportadas.

La responsabilidad y demás obligaciones inherentes al contrato, respecto de los enfermos, menores o dementes, sólo cesarán cuando sean confiados a quienes hayan de hacerse cargo de ellos, según las instrucciones dadas al transportador.

Las cláusulas de exoneración de responsabilidad en relación con los hechos de que trata este artículo no producirán efectos.

Artículo 198. Los herederos del pasajero fallecido a consecuencia de un accidente que ocurra durante la ejecución del contrato de transporte, no podrán ejercitar acumulativamente la acción contractual transmitida por su causante y la extracontractual derivada del perjuicio que personalmente les haya inferido su muerte; pero podrán intentarlas separada o sucesivamente.

En uno y otro caso, si demuestra, habrá lugar a la indemnización del daño moral.

Artículo 199. El transportador podrá retener total o parcialmente el equipaje y demás cosas del pasajero que transporte mientras no le sea pagado el valor del correspondiente pasaje o el del flete de tales cosas o equipaje, cuando haya lugar a ello.

Artículo 200. Salvo lo previsto en los reglamentos aeronáuticos, en la República de Colombia queda prohibido el porte o tenencia de armas a bordo de aeronaves civiles.

CAPÍTULO IV

Transporte de cosas

Artículo 201. Se tendrá como partes en el contrato de transporte de cosas el transportador y el remitente. Hará parte el destinatario cuando acepte el respectivo contrato.

Por transportador se entenderá la persona que se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto del contrato; por remitente, la que se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; y por destinatario aquella a quien se envían las cosas.

Una misma persona podrá ser a un mismo tiempo remitente y destinatario.

Artículo 202. El precio o flete del transporte y demás gastos que ocasione la cosa con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega son de cargo del remitente. Salvo estipulación en contrario, el destinatario estará solidariamente obligado al cumplimiento de estas obligaciones, desde el momento en que reciba a satisfacción la cosa transportada.

Artículo 203. El remitente indicará al transportador a más tardar al momento de la entrega de la mercancía, el nombre y la dirección del destinatario, el lugar de la entrega, la naturaleza, el valor, el número, el peso, el volumen y las características de las cosas, así como las condiciones especiales para el cargue y le informará cuando las mercancías tengan un embalaje especial o una distribución técnica. La falta, inexactitud o insuficiencia de estas indicaciones hará responsable al remitente ante el transportador y el destinatario de los

perjuicios que ocurran por precauciones no tomadas en razón de la omisión, falsedad o deficiencia de dichos datos.

El destinatario de mercancías provenientes del exterior que se convierta en remitente de las mismas hacia el interior del país, no estará en la obligación de indicar al transportador si las mercancías tienen condiciones especiales para el cargue o si requieren de un embalaje especial o de una distribución técnica para su transporte en el territorio nacional.

El valor que deberá declarar el remitente estará compuesto por el costo de la mercancía en el lugar de su entrega al transportador, más los embalajes, impuestos, fletes y seguros a que hubiere lugar.

Cuando el remitente haya hecho una declaración inexacta respecto de la naturaleza de las cosas, el transportador quedará libre de toda responsabilidad derivada de esa inexactitud, salvo que se demuestre que la inejecución o ejecución defectuosa de sus obligaciones se debe a culpa suya.

Cuando el remitente declare un mayor valor de las cosas, se aplicará lo dispuesto por el inciso sexto del artículo 217.

El transportador podrá abstenerse de insertar o mencionar en el documento de transporte que expida, las declaraciones del remitente relativas a marca, número, cantidad, peso o estado de la cosa recibida, cuando existan motivos para dudar de su exactitud y no haya tenido medios razonables para probarla. En este caso, deberá hacer mención expresa y clara en el documento de transporte de tales motivos o imposibilidades.

Las cláusulas o constancias que contraríen lo dispuesto en este artículo no producirán efectos.

Artículo 204. El remitente está obligado a suministrar antes del despacho de las cosas, los informes y documentos que sean necesarios para el cumplimiento del transporte y las formalidades de policía, aduana, sanidad y condiciones de consumo. El transportador no está obligado a examinar si dichos informes o documentos son exactos o suficientes.

El remitente es responsable ante el transportador de los perjuicios que puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos informes y documentos, salvo cuando la falta de los documentos recibidos sea imputable al transportador, a sus agentes o dependientes.

Artículo 205. El remitente deberá entregar las mercancías al transportador debidamente embaladas y rotuladas, conforme a las exigencias propias de su naturaleza, so pena de indemnizar los daños que ocurran por falta de deficiencia del embalaje o de la información.

No obstante, el transportador será responsable de los daños ocasionados por el manejo inadecuado de las mercancías y además responderá por los perjuicios provenientes de la falta o deficiencia de embalaje, cuando, a sabiendas de estas circunstancias, se haga cargo de transportarlas, si la naturaleza o condición de la cosa corresponde a la indicada por el remitente.

Los defectos de embalaje imputables al remitente no liberarán al transportador de las obligaciones contraídas en virtud de otros contratos de transporte, sin perjuicio de la acción de reembolso contra dicho remitente.

Artículo 206. Tratándose de cosas corruptibles que empiecen a dañarse en el curso del transporte, el trans-

portador podrá disponer de ellas con licencia de la autoridad policiva del lugar, si por el estado o naturaleza de las mismas o por otras circunstancias no es posible pedir o esperar instrucciones del remitente o del destinatario, sin un mayor perjuicio o daño.

Artículo 207. El remitente está obligado a informar al transportador del carácter peligroso o restringido de las mercancías que tengan esta naturaleza y que requieran especiales manejos y de las precauciones que deben adoptarse.

El transportador no podrá transportar las mercancías que, por su mal estado, embalaje, acondicionamiento u otras circunstancias graves que los reglamentos señalen, puedan constituir peligro evidente, a menos que se cumplan los requisitos que tales reglamentos impongan.

Artículo 208. Cuando se trate de cosas que por su naturaleza sufran reducción en el peso o volumen por el solo hecho del transporte, el transportador no responderá de la reducción o merma normal, determinada según la costumbre o los reglamentos oficiales.

Expedida una sola carta de porte si las cosas transportadas se dividen en lotes, bultos o paquetes, especificándolos, la reducción o merma natural se calculará separadamente para cada uno de ellos, cuando pueda establecerse su peso, volumen o cantidad.

Artículo 209. Las divergencias sobre el estado de la cosa, o sobre su embalaje, acondicionamiento, peso, naturaleza, volumen y demás indicaciones del contrato, se decidirán por peritación.

Las cosas objeto de controversia, mientras esta se decide, podrán ser depositadas por el transportador conforme a las normas que regulen el depósito.

Si se retira la cosa antes de iniciado el viaje, el transportador tendrá derecho a que se le paguen los gastos y se le indemnicen los perjuicios que le ocasione el retiro y se le restituya la carta de porte.

Si el retiro tuviere lugar durante el viaje, el transportador tendrá derecho a la totalidad del flete.

Artículo 210. Cuando el reglamento dictado por el Gobierno así lo exija, el transportador estará obligado a expedir carta de porte.

La carta de porte deberán contener las indicaciones previstas en el Código de Comercio. Su devolución sin observaciones hace presumir el cumplimiento del contrato por parte del transportador.

Artículo 211. De la carta de porte se extenderá un original negociable, de conformidad con lo dispuesto en el Código de Comercio, que se entregará al remitente. El transportador podrá dejar para sí un duplicado no negociable.

Artículo 212. Cuando se expida carta de porte los derechos reconocidos en este Título al remitente o al destinatario sólo podrán ser ejercidos por el tenedor legítimo de la misma, quien podrá exigir la restitución de la cosa devolviendo cancelada dicha carta.

Artículo 213. Salvo prueba en contrario, la carta de porte, sin perjuicio de las normas especiales que la rigen, hace fe de la celebración del contrato, de sus condiciones, del recibo de la mercancía y de lo literalmente expresado en ellas. Las estipulaciones relativas al estado de la mercancía solo constituyen prueba en contra del transportador cuando se trata de indicaciones refe-

rentes al mal estado aparente de la mercancía o cuando la verificación haya sido hecha por dicho transportador, siempre que en el documento se haga constar esta última circunstancia.

Cuando en la carta de porte no se indique la calidad y el estado en que se encuentren las cosas, se presumirá que han sido entregadas al transportador sanas, en buenas condiciones y de calidad mediana.

Artículo 214. El contrato, cuando falte la carta de porte, deberá probarse conforme a lo previsto en la ley.

Artículo 215. El remitente tendrá derecho, a condición de cumplir todas sus obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, sea retirándola del sitio de partida o del de destino, sea deteniéndola durante la ruta, sea disponiendo su entrega en el lugar de destino o durante la ruta a persona distinta del destinatario designado en la carta de porte o sea solicitando su retorno al sitio de partida, siempre en que el ejercicio de tal derecho no ocasione perjuicio al transportador ni a otros remitentes con la obligación de reembolsar los gastos que motive.

En el caso de que la ejecución de las órdenes del remitente sea imposible, el transportador deberá avisarlo inmediatamente.

Si existe carta de porte y el transportador se acoge a las órdenes de disposición del remitente sin exigir la restitución del ejemplar negociable entregado a este, será responsable salvo recurso contra dicho remitente, del perjuicio que pueda resultar a quien sea legítimo tenedor del original de la carta de porte.

El derecho del remitente cesará en el momento que comience el del destinatario, conforme al artículo 207. Sin embargo, si el destinatario rehúsa la mercancía, o si no es hallado, el remitente recobrará su derecho de disposición.

Artículo 216. Salvo en los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del transportador que le entregue la mercancía, previo el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 197 o a la aceptación de la factura cambiaria, según el caso, y al cumplimiento de las demás condiciones indicadas en el contrato de transporte.

Cuando se expida carta de porte, su tenedor deberá pagar las cantidades y cumplir las obligaciones a su cargo de conformidad con el inciso anterior.

Si se reconociere por el transportador que la mercancía ha sufrido extravío o si a la expiración de un plazo de siete días a partir del día en que haya debido llegar, la mercancía no hubiere llegado, el destinatario queda autorizado a hacer valer con relación al transportador los derechos resultantes del contrato de transporte. Este derecho lo tendrá, en su caso, el tenedor legítimo de la carta de porte.

Artículo 217. Cuando el cambio de destinatario implique cambio en la ruta o un viaje más largo o más dispendioso, se deberá por el remitente el excedente del flete y los mayores gastos que ocasione dicho cambio al transportador.

Esta misma regla se aplicará cuando se cambie la ruta o modo de transporte convenido, por orden del remitente o del destinatario; pero en este caso el excedente del flete y los gastos adicionales se pagarán por la parte que ordene el cambio de ruta o modo de transporte.

Artículo 218. Salvo estipulaciones en contrario, el transportador deberá avisar al destinatario la llegada de la mercancía.

A falta de indicación sobre el sitio y fecha en los cuales debe entregarse la cosa, la entrega se efectuará en las oficinas o bodegas que el transportador determine en el lugar de destino, tan pronto como la cosa haya llegado.

Cuando no sea posible hacer la entrega en el sitio y fecha convenidos el transportador deberá informar al destinatario acerca del día y lugar en que pueda entregar la mercancía.

Artículo 219. El transportador sólo estará obligado a entregar la cosa transportada al peso, cuenta o medida, cuando en el documento de transporte se haga constar expresamente su recibo en alguna de estas formas.

Cuando las cosas a transportar consistan en contenedores, paletas, guacales y en general, unidades cerradas, selladas o precintadas, estas se considerarán como unidad de carga y deberán ser entregadas por el transportador en el mismo estado en que las recibe.

Artículo 220. Recibida la cosa transportada sin observaciones, se presumirá cumplido el contrato.

En los casos de pérdida parcial, saqueo o avería, notorios o apreciables a simple vista, la protesta deberá formularse en el acto de la entrega y recibo de la cosa transportada.

Cuando por circunstancias especiales que impidan el inmediato reconocimiento de la cosa, sea imposible apreciar su estado en el momento de la entrega, podrá el destinatario recibirla bajo la condición de que se haga su reconocimiento. El examen se hará en presencia del transportador o de la persona por él designada, dentro de los tres días siguientes a la fecha de la entrega.

Artículo 221. Cuando surjan discrepancias acerca del verdadero destinatario, del derecho de este a recibir la cosa transportada o sobre las condiciones de la entrega, o cuando el destinatario no la reciba conforme a los artículos anteriores, el transportador podrá depositarla o tomar cualquier otra medida precautelativa, a costa del destinatario, mientras el caso se decide por el juez del lugar de la entrega. Podrá también el transportador disponer de las cosas fungibles o susceptibles de daño por su misma naturaleza o estado, con licencia de la autoridad policíva del lugar. En todo caso deberá dar aviso oportuno y detallado al remitente.

Artículo 222. El transportador responderá de la pérdida total o parcial de la cosa transportada, de su avería y del retardo en la entrega desde el momento en que la recibe o ha debido hacerse cargo de ella. Esta responsabilidad sólo cesará cuando la cosa sea entregada al destinatario o a la persona designada para recibirla, en el sitio convenido y conforme lo determina este Código.

También cesará cuando haya transcurrido el término de cinco días contados a partir del fijado para la entrega o del aviso de que trata el artículo anterior, sin que el interesado se haya presentado a retirarla o recibirla. En este caso el transportador tendrá derecho a que se le pague el bodegaje acostumbrado en la plaza.

Artículo 223. En caso de pérdida total de la cosa transportada el monto de la indemnización a cargo del transportador será igual al valor declarado por el remitente para la carga afectada.

Si la pérdida fuere parcial, el monto de la indemnización se determinará de acuerdo con la proporción que la mercancía perdida represente frente al total del despacho.

No obstante, y por estipulación expresada en la carta de porte conocimiento o póliza de embarque o remesa terrestre de carga, las partes podrán pactar un límite indemnizable, que en ningún caso podrá ser inferior al setenta y cinco por ciento (75%) del valor declarado.

En eventos de pérdida total y pérdida parcial por concepto de lucro cesante el transportador pagará adicionalmente un veinticinco por ciento (25%) del valor de la indemnización determinada conforme a los incisos anteriores.

Si la pérdida o avería es ocasionada por dolo o culpa grave del transportador este estará obligado a la indemnización plena sin que valga estipulación en contrario o renuncia.

En el evento de que el remitente no suministre el valor de las mercancías a más tardar al momento de la entrega, o declare un mayor valor al indicado en el inciso tercero del artículo 197, inciso cuatro, el transportador solo estará obligado a pagar el ochenta por ciento (80%) del valor probado que tuviere la cosa perdida en el lugar y fecha previstos para la entrega al destinatario. En el evento contemplado en este inciso no habrá lugar a reconocimiento de lucro cesante.

Las cláusulas contrarias a lo dispuesto en los incisos anteriores no producirán efectos.

Para el evento de retardo en la entrega, las partes podrán, de común acuerdo, fijar un límite de indemnización a cargo del transportador. A falta de estipulación en este sentido, la indemnización por dicho evento será la que se establezca judicialmente.

Artículo 224. El daño o avería que haga inútiles las cosas transportadas, se equiparará a pérdida de las mismas. Hallándose entre las cosas averiadas algunas piezas ilesas, el destinatario estará obligado a recibirlas, salvo que fuere de las que componen un juego.

En los demás casos de daño o avería, el destinatario deberá recibirlas y el transportador estará obligado a cubrir el importe del menoscabo o reducción, en forma proporcional y conforme a lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 225. El transportador podrá ejercer el derecho de retención sobre los efectos que conduzca, hasta que le sean pagados el porte y los gastos que haya sufrido.

Este derecho se transmitirá de un transportador a otro hasta el último que debe verificar la restitución.

Pasados treinta días desde aquel en el cual el remitente tenga noticia de la retención, el transportador tendrá derecho a solicitar el depósito y la venta en martillo autorizado de las cosas transportadas, en la cantidad que considere suficiente para cubrir su crédito y hacerse pagar con el producto de la venta, con la preferencia correspondiente a los créditos de segunda clase, sin perjuicio de lo que pactaren las partes.

Artículo 226. El derecho de retención podrá ejercer en relación con deudas exigibles del mismo remitente o del mismo destinatario según el caso, derivadas de contratos de transporte anteriores, cuando se reúnan los siguientes requisitos:

1. Que entre las partes existen relaciones de la misma índole, y
2. Que los débitos provenientes de los servicios prestados y los créditos por los abonos hechos se lleven bajo una misma cuenta.

Artículo 227. El destinatario podrá reclamar la cosa transportada y ejercer contra el transportador sus demás derechos cuando se hayan pagado el flete y demás gastos del transporte, conforme a los artículos anteriores. En caso de discrepancia o controversia sobre el particular el destinatario podrá depositar, a órdenes del juez el valor reclamado por el transportador para que se le haga entrega inmediata de la cosa transportada mientras se decide la cuestión.

También podrá el destinatario obtener la entrega inmediata de la cosa transportada, prestando una garantía a satisfacción del juez.

Artículo 228. El transporte aéreo de mercancías peligrosas será regulado de acuerdo con lo establecido en los reglamentos aeronáuticos que regula la materia.

CAPÍTULO V

Responsabilidad contractual del transportador aéreo

Artículo 229. Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá en tales casos exigir la devolución inmediata del precio.

Si una vez comenzado el viaje este se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de cualquier interrupción.

Tampoco será responsable el transportador cuando este pruebe que la pérdida o avería ocurrió cuando la mercancía y equipaje registrados estaban bajo la custodia exclusiva de las autoridades aduaneras, sanitarias, de Policía y los concesionarios o explotadores de los aeropuertos.

Artículo 230. La responsabilidad del transportador aéreo por pérdida o expoliación de envíos postales, quedará limitada a las sumas establecidas por los convenios postales internacionales suscritos y ratificados por Colombia para las administraciones postales. La responsabilidad del transportador será limitada hasta cien Derechos Especiales de Giro, de conformidad con las normas que, a tal efecto, dicte la Autoridad Aero-náutica.

Si el valor fuere declarado, la responsabilidad se extenderá hasta el límite de ese valor.

Artículo 231. El transporte que efectúen sucesivamente varios transportadores por vía aérea, se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos.

Será responsable el Explotador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido el incumplimiento, interrupción, demora, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Artículo 232. Si la víctima prueba que los daños fueron causados por dolo del explotador o de sus dependientes, dicho explotador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, excepto si demuestra que sus dependientes no obraron en ejercicio de sus funciones o excedieron el límite de sus atribuciones.

Artículo 233. Todo reclamo por daños causados a los pasajeros se hará por escrito a la empresa aérea con acuse de recibo, dentro de los treinta días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho. La empresa deberá responder por el daño dentro de los sesenta días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de llegada al destino, día en que la aeronave debería haber llegado o desde la demora o cancelación del transporte aéreo.

Todo reclamo por daños causados a la carga transportada se hará por escrito a la empresa aérea con acuse de recibo, dentro de los siete días hábiles para el equipaje facturado y de catorce días hábiles para la carga a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso la petición deberá hacerse hasta más tardar dentro de veintiún días a partir de la de fecha que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición.

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportados prescribirá a los tres años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación.

Artículo 234. La responsabilidad consagrada al explotador no afectará el derecho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiere.

Artículo 235. El explotador no está obligado a indemnizar los daños que sean consecuencia directa de conflictos o disturbios civiles o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública, o por apoderamiento ilícito de la aeronave por parte de terceros.

Artículo 236. El demandado estará exento de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la víctima o de sus dependientes.

Si el demandado prueba que los daños han sido causados por culpa del damnificado o de sus dependientes que obraron en ejercicio de sus funciones y dentro del límite de sus atribuciones, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa haya contribuido a los daños.

Si los daños resultantes de la muerte o una persona sirven de fundamento a una acción de indemnización intentada por otra, la culpa de la víctima o de sus dependientes producirá también los efectos previstos en el inciso anterior.

Artículo 237. El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en el artículo 189 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo o aeropuerto para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, al salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones

del aeródromo o aeropuerto. En cualquier caso, la responsabilidad por daños en el embarque y desembarque recaerán sobre quienes realicen dichas actividades.

El derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, se ajustará a los siguientes términos:

1. Por muerte o por incapacidad total permanente, hasta cien mil Derechos Especiales de Giro.
2. Por incapacidad parcial permanente, hasta cincuenta mil Derechos Especiales de Giro.
3. Por incapacidad parcial temporal, hasta veinticinco mil Derechos Especiales de Giro.
4. Por demora o cancelación injustificada en el vuelo contratado, hasta cuatro mil ciento cincuenta Derechos Especiales de Giro. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil reglamentará la materia.

Se entiende como Derechos Especiales de Giro al tipo de divisa emitida por el Fondo Monetario Internacional a la cual tiene derecho todos los países miembros según sus aportes.

Los límites de los montos indemnizatorios previstos en este Código, podrán ser revisados y actualizados de conformidad con los convenios internacionales sobre la materia, que sean obligatorios para Colombia.

Artículo 238. Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá en tales casos exigir la devolución inmediata del precio.

Si una vez comenzado el viaje este se interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido.

También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de cualquier interrupción.

Artículo 239. El transportador es responsable del daño resultante del retardo en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.

Sin embargo, en este caso, el transportador no será responsable si prueba que le fue imposible evitar el daño.

Artículo 240. El explotador es responsable de los daños causados en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado y la carga, en caso de haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el que se hallasen bajo la custodia del transportista, dentro de los límites siguientes:

1. En caso de daño causado por retraso, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 derechos especiales de giro por pasajero.
2. En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1.000 derechos especiales de giro por pasajero, a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de este en

el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.

3. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor.

4. En caso de destrucción, pérdida avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportista solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados. Sin embargo cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de un objeto que ella contiene afecte el valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo, o si no se hubiera extendido ninguno de esos documentos, en la misma constancia conservada por los otros medios para determinar el límite de responsabilidad se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.

5. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que este actuaba en ejercicio de sus funciones.

Artículo 241. El transportador será responsable de la pérdida o avería de los objetos de mano, cuando el hecho que causó el daño ocurra a bordo de la aeronave o hallándose aquellos bajo la custodia del transportador, sus agentes o dependientes.

La responsabilidad del transportador no excederá de doscientos derechos especiales de giro por todos los objetos de mano de cada persona.

Artículo 242. No será responsable el transportador cuando el daño sea consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicio propio de las cosas transportadas.

Tampoco será responsable el transportador cuando este pruebe que la pérdida o avería ocurrió cuando la mercancía y equipaje registrados estaban bajo la custodia exclusiva de las autoridades aduaneras.

Artículo 243. Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Capítulo, se observarán las siguientes reglas:

1. Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus importes respectivos.
2. Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte, o lesiones como a daños en los bienes, la mitad de la cantidad distribuable se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte o lesiones y, de

ser suficiente dicha cantidad, se repartirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total distribuible se prorrateará entre las indemnizaciones por daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

Artículo 244. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro tendrá acción de repetición contra este.

Artículo 245. Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a aeronaves de Estado, en cuyo caso se entenderá que el explotador es la Nación.

TÍTULO VIII DE LA AVIACIÓN GENERAL CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 246. La Aviación General comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus modalidades tales como aviación privada, civil del Estado, instrucción de vuelo y aviación experimental y está sujeta a lo establecido en la presente Ley y los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 247. Se entiende por Aviación privada a la operación de aeronaves al servicio de sus propietarios o de terceros, sin que medie una contraprestación económica. La aviación privada, podrá ser privada individual, privada corporativa y privada con fines deportivos o recreativos. Estará sujeta a las inspecciones, requisitos y obligaciones establecidos en los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 248. Las aeronaves de transporte privado no podrán realizar ningún servicio público ni remunerado de transporte aéreo de personas o de cosas.

Lo anterior, sin perjuicio de los casos en que aeronaves privadas sean empleadas, sin remuneración, para actividades humanitarias de búsqueda y salvamento, de evacuación de heridos o enfermos y/o apoyo en casos de desastres o emergencias, evento en el cual no constituiría remuneración el simple cobro de los gastos o costos operacionales en que incurra el explotador de la aeronave, si así lo hiciera.

Artículo 249. La Autoridad Aeronáutica reglamentará las condiciones para la autorización, y operación de las actividades de aviación general y las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes y entidades dedicadas a la construcción, mantenimiento y reparación de aeronaves o sus partes.

Artículo 250. La organización de eventos aéreos donde se promuevan, desarrolle o ejecuten actividades deportivas, los vuelos de exhibición, demostración, experimentales, deportivos o competencias de aeronaves civiles o de objetos que sin ser aeronaves, se sostienen y transitan por el espacio aéreo, y otros especiales, requieren de los permisos otorgados por la Autoridad Aeronáutica y se regulan de acuerdo con lo establecido por reglamentos aeronáuticos.

Artículo 251. Los Vehículos Aéreos no Tripulados, están sujetos a la inspección y control de la Autoridad Aeronáutica y se regulan de acuerdo con lo establecido en los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 252. Los Aeroclubes están sujetos a la inspección y control de la Autoridad Aeronáutica en lo relativo a la utilización segura del espacio aéreo y se regulan de acuerdo con lo establecido en los reglamentos aeronáuticos.

TÍTULO IX DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 253. El Estado promoverá el establecimiento de nuevas tecnologías y la adecuación de las existentes para alcanzar una industria competitiva en el ámbito nacional e internacional y tendrán los incentivos y estímulos que determine la ley.

La Autoridad Aeronáutica fomentará y regulará el uso de nuevas tecnologías para optimizar el desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la aviación.

Artículo 254. La industria aeronáutica comprende el conjunto de establecimientos dedicados a las actividades aeronáuticas de todo tipo, el transporte aéreo en todas sus modalidades, los trabajos aéreos especiales, entre otros los que fabrican, ensamblan, mantengan, reparan aeronaves, motores, partes, repuestos, accesorios, componentes y equipos aeronáuticos en general, entrenan el personal aeronáutico de tierra y de vuelo, los servicios de escala, la operación de infraestructura aeroportuaria. Para su establecimiento y funcionamiento se requiere de los respectivos permisos y certificaciones otorgados por la Autoridad Aeronáutica, conforme con los reglamentos aeronáuticos.

Artículo 255. El Estado a través de sus diferentes entidades podrá participar en el desarrollo de tecnología aeronáutica mediante transferencia de nuevas tecnologías o con los aportes necesarios para la ejecución de proyectos científicos, técnicos o educativos que permitan el fortalecimiento de la aeronáutica nacional.

TÍTULO X DEL INFORTUNIO AERONÁUTICO CAPÍTULO I

Búsqueda, rescate, asistencia y salvamento

Artículo 256. El servicio de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, tripulantes, pasajeros y bienes transportados, en caso de accidentes o incidentes aéreos, es de interés público y estará a cargo por quien la Autoridad Aeronáutica designe.

Artículo 257. El Estado garantiza la prestación del servicio de búsqueda, asistencia y salvamento en el territorio nacional, demás espacios geográficos y la región asignada en acuerdos internacionales.

El Reglamento Aeronáutico establecerá los mecanismos de coordinación, competencias y otros aspectos necesarios para la prestación del servicio.

Artículo 258. La Autoridad Aeronáutica, en coordinación con las demás autoridades competentes, podrá autorizar el ingreso de aeronaves civiles extranjeras para fines de búsqueda, asistencia y salvamento, siempre que la urgencia y la necesidad de las circunstancias así lo requieran.

En caso que las operaciones requieran el empleo de aeronaves de Estados extranjeros, será necesaria la autorización especial del Gobierno, de acuerdo con lo previsto en la Ley.

Artículo 259. La obligación de participar en los procedimientos de búsqueda, asistencia, salvamento y de prestar la debida atención a las personas afectadas por accidentes o incidentes aéreos, se extiende a las empresas de transporte aéreo y demás explotadores de aeronaves civiles, comandantes de aeronaves, naves y, en general, a cualquiera que se encuentre en situación conveniente para prestar ayuda.

No habrá responsabilidad para las personas señaladas cuando el auxilio fuere prestado por otro en mejores condiciones o significase riesgos para las personas a bordo de la aeronave que presta el servicio o dicha colaboración no fuese necesaria.

Artículo 260. Quien haya participado directamente en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves tendrá derecho al reembolso de los gastos e indemnización de los daños que se produzcan como consecuencia de estas operaciones.

El reembolso de los gastos o indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto del valor de reposición que tenía la aeronave socorrida antes de producirse el hecho.

Artículo 261. Toda asistencia, rescate y salvamento de personas dará lugar a una retribución en razón de los gastos justificados por las circunstancias, así como de los daños sufridos durante la operación.

El pago de la retribución corresponde al explotador de la aeronave asistida.

La retribución no puede exceder de veinte mil Derechos Especiales de Giro por persona salvada, sin exceder de cien mil. Si ninguna persona ha sido salvada, no excederá la suma total de veinte mil Derechos Especiales de Giro.

En el caso de que haya existido asistencia realizada por varias personas y el conjunto de las retribuciones debidas fuere superior a los límites fijados en el inciso precedente, se procederá a una reducción proporcional de dichas indemnizaciones.

Artículo 262. Las acciones de que trata este Capítulo prescriben por el transcurso de tres años, contados desde el fin de la respectiva operación.

Artículo 263. Las aeronaves de matrícula nacional o extranjera accidentadas, inmovilizadas o inutilizadas en el territorio colombiano o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor de la Nación, cuando su propietario o su explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis (6) meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

Transcurrido dicho plazo, si la aeronave se encontrase en un aeropuerto, el explotador del mismo, podrá proceder a removerla del lugar en que se encuentre y trasladarla a un lugar donde no cause riesgo, estorbo o contaminación, dentro del mismo aeropuerto o fuera de él, sin que le quepa responsabilidad alguna por los daños que pueda sufrir la aeronave durante la remoción o la permanencia en el nuevo lugar, sin perjuicio de su derecho a percibir las sumas debidas por el propietario o explotador por concepto de servicios de aeródromo o estacionamiento de la aeronave durante el tiempo en que hubiera permanecido estacionada en la plataforma del aeropuerto o alguna de sus áreas destinadas al tránsito o permanencia de aeronaves y hasta el momento de su remoción.

La Autoridad Aeronáutica reglamentará el procedimiento para la notificación, declaratoria de abandono y remoción de tales aeronaves.

CAPÍTULO II

Investigación de accidentes de aviación

Artículo 264. Todo accidente e incidente de aviación civil, será investigado por el Ministerio de Transporte, a través de un grupo interdisciplinario.

Artículo 265. El grupo interdisciplinario se deberá conformar como mínimo por:

1. Un médico de aviación.
2. Un ingeniero aeronáutico.
3. Un técnico de mantenimiento de aeronaves.
4. Un meteorologista.
5. Un ingeniero civil experto en infraestructura de aeródromos.
6. Un piloto de transporte de línea.
7. Un controlador de tránsito aéreo.

Este grupo se organizará, funcionará y tendrá amplias potestades para requerir información, ordenar experticias y demás actividades tendientes a la determinación de las causas del accidente o incidente aéreo y presentará informe al Comité Nacional de Seguridad.

Artículo 266. El objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación Civil es determinar las posibles causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas y preventivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con la Ley, las cuales no serán objeto de la investigación de accidente, sino de procesos diferentes ante las respectivas autoridades competentes, en cuanto haya lugar.

Artículo 267. Toda persona que tenga conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, debe comunicarlo inmediatamente a la autoridad pública más próxima.

La autoridad pública que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la Autoridad Aeronáutica, debiendo resguardar el área y los elementos necesarios para la investigación, sin la intervención de personas no autorizadas.

Artículo 268. El Comité Nacional de Seguridad evaluará los informes finales de accidentes e incidentes de aviación, con el objeto de formular recomendaciones tendientes a evitar la repetición de sucesos originados en la misma la causa.

Artículo 269. Los reglamentos Aeronáuticos incluirán normas relativas a la investigación de los accidentes e incidentes de aviación de conformidad con los estándares internacionales sobre la materia.

TÍTULO XI

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DERIVADA DE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

CAPÍTULO I

Daños a terceros en la superficie

Artículo 270. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave con solo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma.

Sin embargo, no habrá lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuando se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo.

Artículo 271. Para los efectos de este Capítulo la aeronave se entenderá en vuelo desde el momento en que se enciendan los motores para la partida hasta cuando sean apagados al término del recorrido.

Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión “en vuelo” se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que quede nuevamente amarrada a esta.

Artículo 272. La responsabilidad consagrada por daños sufridos a la superficie no afectará el derecho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiere.

Artículo 273. El explotador no está obligado a indemnizar los daños que sean consecuencia directa de conflictos o disturbios civiles o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública, o por apoderamiento ilícito de la aeronave por parte de terceros.

Artículo 274. El demandado estará exento de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la víctima o de sus dependientes.

Si el demandado prueba que los daños han sido causados por culpa del damnificado o de sus dependientes que obraron en ejercicio de sus funciones y dentro del límite de sus atribuciones, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa haya contribuido a los daños.

Si los daños resultantes de la muerte o una persona sirven de fundamento a una acción de indemnización intentada por otra, la culpa de la víctima o de sus dependientes producirá también los efectos previstos en el inciso anterior.

Artículo 275. El explotador de una aeronave será solidariamente responsable con quien la use sin su consentimiento, a menos que pruebe haber tomado las medidas adecuadas para evitar tal uso. Pero dicho explotador podrá acogerse a los límites de responsabilidad.

Artículo 276. Si la víctima prueba que los daños fueron causados por dolo del explotador o de sus dependientes, dicho explotador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, excepto si demuestra que sus dependientes no obraron en ejercicio de sus funciones o excedieron el límite de sus atribuciones.

Artículo 277. Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables, o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño y el explotador respectivo será responsable, en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Código.

En tales casos, la persona que sufra los daños tendrá derecho a ser indemnizada hasta la suma de los límites de responsabilidad correspondientes a cada una de las aeronaves, pero ningún explotador será responsable por una suma que exceda de los límites aplicables a su aeronave, a menos que se esté en el caso previsto en la primera parte del artículo anterior.

Artículo 278. La indemnización por daños a terceros en la superficie no excederá, por aeronave y accidente, de:

1. 750.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos.

2. 1.500.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1.000 kilogramos.

3. 3.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1.000 kilogramos pero no exceda de 2.700 kilogramos.

4. 7.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2.700 kilogramos pero no exceda de 6.000 kilogramos.

5. 18.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6.000 kilogramos pero no exceda de 12.000 kilogramos.

6. 80.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 12.000 kilogramos pero no exceda de 25.000 kilogramos.

7. 150.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25.000 kilogramos pero no exceda de 50.000 kilogramos.

8. 300.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50.000 kilogramos pero no exceda de 200.000 kilogramos.

9. 500.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200.000 kilogramos pero no exceda de 500.000 kilogramos.

10. 700.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500.000 kilogramos.

Si en un suceso han estado involucradas dos o más aeronaves operadas por el mismo operador, se aplicará el límite de responsabilidad respecto de la aeronave cuya masa máxima sea mayor.

Los límites de este artículo se aplicarán únicamente si el operador prueba que los daños:

a) No se debieron a la negligencia u otra acción u omisión indebida del operador o de sus dependientes o agentes; o que

b) Se debieron únicamente a la negligencia u otra acción u omisión indebida de otra.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de ciento treinta y tres mil Derechos Especiales de Giro por persona fallecida o persona lesionada.

Los límites de los montos indemnizatorios previstos en este capítulo, podrán ser revisados y actualizados de conformidad con los convenios internacionales sobre la materia, que sean obligatorios para Colombia. Incluir este texto con el propósito de actualizar automáticamente los límites indemnizatorios.

Artículo 279. La limitación de responsabilidad no beneficiará al usuario ilegítimo; pero su responsabilidad se regirá por los artículos 230 y 260.

Artículo 280. Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Capítulo, se observarán las siguientes reglas:

1. Si las indemnizaciones se refieren solamente al caso de muerte o lesiones o solamente a daños en los bienes, serán reducidas en proporción a sus importes respectivos.

2. Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte, o lesiones como a daños en los bienes, la mitad de la cantidad distribuible se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte o lesiones y, de ser suficiente dicha cantidad, se repartirá proporcional-

mente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total distribuible se prorrateará entre las indemnizaciones por daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

Artículo 281. Las acciones fundadas en este Capítulo prescribirán en tres años, contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños.

Artículo 282. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro tendrá acción de repetición contra este.

Artículo 283. Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a aeronaves de Estado, en cuyo caso se entenderá que el explotador es la Nación.

CAPÍTULO II

Abordaje

Artículo 284. Abordaje aéreo es toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento. La aeronave está en movimiento:

1. Desde el momento que enciende sus motores y se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo.

2. Cuando se desplace en la superficie con su propia fuerza motriz.

3. Cuando se halla en vuelo.

Parágrafo. Una aeronave se halla en vuelo desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Se considera interferencia cuando se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas, por otra aeronave en movimiento, sin que exista contacto físico.

Artículo 285. El explotador que cause un abordaje será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a personas a bordo de otras aeronaves y de la destrucción, pérdida, daños, retrasos o perjuicios a dichas aeronaves y a los bienes a bordo de las mismas, de conformidad con los artículos 234 y 272.

Artículo 286. La responsabilidad del explotador por abordaje de una aeronave no excederá, por lo que se refiere a daños causados a las personas, a las otras aeronaves o a los bienes a bordo, de los siguientes límites:

1. Por muerte, lesiones o retrasos causados a una persona a bordo; o a los objetos que se encuentran bajo la custodia de una persona a bordo, y por pérdida, daños o retrasos de cualesquiera otros bienes a bordo, que no pertenezcan al explotador, según los artículos 231 y siguientes.

2. Por pérdida o daños de la aeronave, su equipo y accesorios y demás bienes a bordo pertenecientes al explotador, el valor real al tiempo del abordaje, o el costo de su reparación o sustitución, tomando como límite el que sea menor, y

3. Por daños derivados de la no utilización de la aeronave, el 10% del valor de tal aeronave, determinado conforme al inciso anterior.

Parágrafo. El explotador no podrá acogerse a los límites de responsabilidad en los casos contemplados en el artículo 231.

Artículo 287. La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a causa de abordaje prescribirá, a los tres años, contados a partir de la fecha del hecho.

Artículo 288. Todo poseedor de un permiso de operación es responsable de la elaboración y aplicación de un programa de seguridad contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y los convenios internacionales.

Artículo 289. El poseedor de un permiso de operación, responderá por sus actos y omisiones ante la Autoridad Aeronáutica, los usuarios y terceros; igualmente, es responsable por los actos y omisiones:

1. De sus dependientes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones.

2. De terceros con los cuales hubiere contratado la prestación de un servicio.

CAPÍTULO III

Seguro

Artículo 290. Las empresas de transporte público quedan obligadas a caucionar la responsabilidad civil mediante:

1. Contrato de seguro.

2. Garantía otorgada por entidad bancaria, o

3. Depósito en efectivo o valores negociables en la bolsa.

Dichas cauciones o el seguro se constituirán por una cantidad mínima equivalente a los límites de responsabilidad establecidos en el presente Código.

La caución se puede tomar por el cincuenta por ciento de la capacidad total de la aeronave, sin que esto signifique que se altera el límite de la responsabilidad por cada pasajero.

Las empresas extranjeras que operen en Colombia deberán constituir caución por una suma no inferior a los límites establecidos en los convenios internacionales o, en su defecto, a lo estatuido en el presente Código.

Las cauciones señalados en este artículo, también cubrirán los derechos de los pasajeros en los eventos en que la empresa cese operaciones. En tal caso si se estuviere prestando el servicio de transporte aéreo se garantizará al usuario el pasaje aéreo de regreso, y si el servicio no se ha comenzado a prestar, se garantizará la devolución de los dineros a que hubiere lugar, incluido el valor de todos los impuestos y cargos de los pasajes aéreos adquiridos por el usuario.

Artículo 291. Las empresas colombianas de transporte público internacional deberán, además, constituir garantías hasta por los límites de responsabilidad que señalen los convenios internacionales de los que Colombia sea parte y con respecto a las operaciones internacionales.

Las demás aeronaves civiles que vuelen sobre territorio colombiano, sean nacionales o extranjeras, deberán asegurar su responsabilidad proveniente de daños causados a terceros en la superficie y por abordaje, hasta los límites señalados en este código.

Artículo 292. Las cantidades adeudadas al explotador por razón de las cauciones de que trata este Capítulo, no podrán ser embargadas ni secuestradas por personas distintas de las que sufran los daños a que se refieran dichas garantías, mientras no hayan sido indemnizados tales daños.

Artículo 293. Al contrato de seguro aéreo se aplicarán, en cuanto sean pertinentes, las normas relativas al seguro marítimo consignadas en el Código de Comercio.

TÍTULO XII
HECHOS ILÍCITOS
CAPÍTULO I

De las infracciones administrativas

Artículo 294. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica, sancionar administrativamente a los particulares, personas naturales o jurídicas relacionadas con el sector, por la violación de los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades del sector aeronáutico, de conformidad con el procedimiento administrativo fijado por la Ley 105 de 1993 y el Código Contencioso Administrativo.

Artículo 295. Cuando se trate de infracciones detectadas en flagrancia, cuya realización atente contra la seguridad aérea o aeroportuaria a juicio de las autoridades aeronáuticas, se tomarán las medidas preventivas inmediatas que sean necesarias para neutralizar la situación de peligro creada por el infractor, las cuales pueden incluir medidas de conducción y retiro de personas y bienes, para lo cual se contará con la colaboración de las autoridades policivas.

Artículo 296. En aplicación de lo anterior, los inspectores de operaciones y de aeronavegabilidad o funcionarios designados, podrán disponer como medida preventiva la suspensión del ejercicio de algún privilegio contemplado en el correspondiente permiso (de operación o funcionamiento) o licencia (de personal aeronáutico), la suspensión de actividades de vuelo de alguna aeronave, la remoción de cualquier aeronave o equipo en los aeropuertos, o la suspensión de trabajos de mantenimiento, reparación o alteración sobre aeronaves o partes, hasta tanto haya cesado la situación de riesgo.

Cuando la medida preventiva implique la suspensión de actividades de vuelo de aeronaves, licencias o permisos de operación o funcionamiento, el tiempo que dure esta, será imputable al tiempo de la sanción de suspensión que llegase a haber contra el implicado o investigado.

La medida preventiva se levantará, de oficio o a solicitud de parte, una vez el funcionario a cargo de la investigación tenga certeza que la situación de peligro ha sido neutralizada o conjurada.

Las medidas preventivas se cumplirán inmediatamente. En tal razón, el funcionario que las imponga ejecutará las acciones necesarias para su oportuna efectividad, sin detrimento de los recursos que, en el efecto devolutivo, procedan contra la respectiva providencia conforme al numeral anterior.

Cuando se haya tomado medida preventiva de inmovilización o suspensión de actividades, la dependencia competente para sancionar deberá dentro de un plazo máximo de diez (10) días contados a partir de la fecha en que se reciba la actuación, confirmar o revocar la medida.

Artículo 297. Cuando se detecten hechos u omisiones que, aun sin constituir infracción, entrañen grave e inminente riesgo para la seguridad aérea, o para la vida o bienes de las personas, en relación con las actividades aeronáuticas, igualmente se podrán adoptar medidas preventivas como las señaladas, tendientes a conjurar la situación de peligro creada. La adopción de estas

medidas, no estará sujeta a un procedimiento especial, pero habrá de tenerse en cuenta que la actuación que en tal sentido se surta, respete los derechos y garantías procesales del afectado, consagrados en la Constitución, ley y en estos Reglamentos, sin detrimento de su finalidad esencial relacionada con la preservación de la seguridad aérea en defensa del derecho fundamental a la vida de las personas.

La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, dispondrá la inmediata suspensión de actividades de vuelo a aeronaves o sus tripulantes, cuando se detecten riesgos derivados de violación al espacio aéreo o cuando tales operaciones den lugar a la interceptación de las mismas o afecten la seguridad aérea, y en general cuando se tenga conocimiento de situaciones que impliquen grave e inminente riesgo para la seguridad aérea o flagrante violación a las normas aeronáuticas. En estos casos, los controladores de tránsito aéreo nacionales o de otros países, inspectores de operación o de aeronavegabilidad, así como cualquier otro funcionario, o miembro de la fuerza pública u organismos de seguridad del Estado, tan pronto tengan conocimiento de los hechos contactarán a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, por el medio más rápido posible (radial, telefónico, AMHS, etc.) para que esta adopte la medida pertinente. Tal determinación será comunicada a más tardar al día hábil siguiente a la dependencia competente para conocer del hecho, a fin de que esta proceda conforme corresponda.

Artículo 298. Será sancionado con multa de tres (3) a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. La agencia de viajes y demás intermediarios que muestren mala calidad o deficiencias en la prestación del servicio en cuanto a información, reservas, expedición de tiquetes y demás deberes impuestos en los reglamentos aeronáuticos.

2. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que muestre mala calidad o deficiencia en el servicio ofrecido a los usuarios.

3. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular que incurra en sobreventa de un vuelo sin adoptar ninguna medida compensatoria frente a los pasajeros afectados, conforme a la ley y los reglamentos.

4. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que cause destrucción, pérdida o extravío de equipajes a sus pasajeros, sin tomar medidas compensatorias a favor de los mismos conforme a la ley y los reglamentos.

Artículo 299. Serán sancionados con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. Quien permita el embarque o desembarque de algún pasajero, de aeronaves extranjeras o colombianas en vuelos internacionales, careciendo de los documentos legalmente exigibles.

2. Quien, estando obligado en razón de sus funciones, no informe a las autoridades competentes del aterrizaje de cualquier aeronave extranjera, a sabiendas de que carece de los documentos legalmente exigibles.

3. Quien se niegue a atender las órdenes emitidas por las autoridades aeronáuticas relativas al control y vigilancia, o negarse a presentar sus documentos cuando su presentación sea exigible.

4. Quien incumpla o propicie el incumplimiento de las regulaciones existentes sobre operación o seguridad aeroportuarias.

5. La empresa de servicios aéreos comerciales que no remita oportunamente la información financiera, estadísticas y demás informes requeridos por la Oficina de Transporte Aéreo.

6. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular que incurra en demora superior a dos (2) horas para un vuelo, sin adoptar ninguna medida compensatoria a favor de los pasajeros afectados conforme a la ley y los reglamentos.

Artículo 300. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer, como sanción accesoria, la de suspensión de la licencia o funciones de que sea titular el infractor hasta por quince (15) días.

Artículo 301. Serán sancionados con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El Piloto al mando y el despachador de aeronave, que transporte cadáveres o enfermos contagiosos sin el permiso correspondiente o sin tomar las medidas preventivas necesarias.

2. El piloto al mando que abandone la aeronave, los pasajeros o la carga en lugar diferente al autorizado.

3. El piloto al mando y el despachador de aeronave que transporte pasajeros o carga mediante remuneración en aeronave no autorizada al efecto.

4. El piloto al mando y el despachador de aeronave de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, que preste servicios en rutas, itinerarios y frecuencias regulares.

5. El piloto al mando y el explotador de aeronave que emprenda vuelo, sin la autorización del plan de vuelo conforme corresponda, o lo varíe sin justificación.

6. Quien, estando obligado, no ponga la debida diligencia en las operaciones de búsqueda y salvamento.

7. El piloto extranjero que actúe como comandante en aeronaves colombianas de servicios aéreos comerciales de transporte público, en violación de lo previsto en este Código.

8. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que cancele un vuelo por causa imputable a ella, sin tomar medidas compensatorias a favor de los pasajeros afectados conforme a la ley y los reglamentos.

Artículo 302. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer, como sanción accesoria, la de suspensión de la licencia o funciones de que sea titular el infractor hasta por treinta (30) días.

Artículo 303. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. Quien arroje o tolere que se arrojen innecesariamente, desde la aeronave, objetos o lastres sin tomar las precauciones necesarias.

2. Quien use o permita usar aparatos aerofotográficos a bordo de aeronaves sin el permiso correspondiente.

3. El piloto al mando de aeronave que no aterrice cuando se le ordene.

4. El piloto al mando de aeronave que opere en aeródromo no autorizado con el respectivo permiso de funcionamiento, o fuera de su horario de operación.

5. El técnico, o quien efectúe la supresión, alteración o modificación de las marcas de nacionalidad, matrícula, utilización y demás distintivos reglamentarios de una aeronave, sin autorización de la Autoridad Aeronáutica.

6. El piloto al mando de aeronave que la opere sin ostentar las marcas de nacionalidad, matrícula, utilización y demás distintivos reglamentarios, o encontrándose estos alterados o modificados sin autorización.

7. Quien sin autorización dé una destinación diferente a la autorizada a los inmuebles o áreas recibidas de la Autoridad Aeronáutica en arrendamiento o a cualquier otro título no translativo del dominio.

Artículo 304. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer, como sanción accesoria, la suspensión de la licencia o funciones de que sea titular el infractor, hasta por sesenta (60) días.

Artículo 305. Serán sancionados con multa de veinte (20) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que sin justa causa, se niegue a transportar personas o carga o que de alguna manera, se niegue a prestar el servicio público al cual se obliga conforme al permiso de operación concedido.

2. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que injustificadamente niegue el transporte a personas heridas, enfermas, o discapacitadas físicas, o lo haga sin los cuidados ordinarios que estando a su alcance, dicho pasajero requiera.

3. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que establezca o aplique una tarifa nacional sin dar cumplimiento al procedimiento previsto en la Parte Tercera de este Reglamento o ejecute cualquier otra práctica que afecte las tarifas autorizadas por la Autoridad Aeronáutica.

4. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que altere el término de validez de un tiquete.

5. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que publique o promueva información engañosa para el usuario o no ajustada a las autorizaciones existentes sobre tarifas.

6. El establecimiento aeronáutico (empresa aérea, taller aeronáutico, centro de instrucción, etc.) que opere en una base no autorizada.

7. El club de aviación deportiva que no ejerza una adecuada vigilancia sobre la aptitud de sus pilotos o tripulantes afiliados, o sobre el mantenimiento y operaciones de las aeronaves (incluidos vehículos aéreos ultralivianos) afiliadas; o que permita que estos incumplan las normas que le atañen o ejecuten operaciones indebidas.

El explotador de aeronave colombiana de servicios aéreos comerciales de transporte público, en la que actúe como comandante un extranjero, en violación de lo previsto en este Código.

Artículo 306. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer,

como sanción accesoria, la suspensión del permiso de operación de que sea titular el infractor, hasta por sesenta (60) días.

Artículo 307. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. Quien ordene a los tripulantes o al personal técnico de mantenimiento de aeronaves, actos que impliquen violación a los reglamentos y disposiciones aeronáuticas, aunque tales actos no se ejecuten.

2. El explotador y el piloto al mando de una aeronave que sea internada en el país o llevada al extranjero sin cumplir con los requisitos exigidos en la ley y los Reglamentos Aeronáuticos.

3. El explotador de aeronave, que transporte cadáveres o enfermos contagiosos sin el permiso correspondiente o sin tomar las medidas preventivas necesarias.

4. El explotador de aeronave que expida billetes o boletos de pasaje, con infracción de las normas dictadas sobre el particular.

5. El operador de infraestructura aeronáutica o cesionario de aeropuerto que incumpla o propicie el incumplimiento a las regulaciones sobre seguridad y operación aeroportuarias, cuando la falta no sea sancionable de otra manera.

6. El explotador de aeronave que ejecute operación en violación de las disposiciones existentes sobre ruido.

7. El explotador de aeronave que ejecute operación sin tener vigentes las cauciones o pólizas de seguro, de que trata este Código.

8. El explotador de aeropuertos o aeronaves que incumpla las normas destinadas a garantizar condiciones especiales a las personas discapacitadas que utilicen sus servicios.

9. Quien omita la inscripción en el registro Aeronáutico Nacional de los actos y documentos registrables. Se considera omitido el registro cuando hayan transcurrido sesenta (60) días del otorgamiento de la escritura pública o acto correspondiente.

Artículo 308. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave (para los literales b, c y d) hasta por diez (10) días o la suspensión de la licencia o funciones de que sea titular el infractor por un término de hasta noventa (90) días.

Artículo 309. Serán sancionados con multa de cincuenta (50) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. La persona natural o jurídica que de cualquier manera haga publicidad promoviendo u ofreciendo servicios para los cuales se requiera de aprobación o permiso de la Autoridad Aeronáutica, sin contar con tal autorización.

2. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que establezca o aplique una tarifa internacional sin dar cumplimiento al procedimiento previsto en la Parte Tercera de este Reglamento o en los convenios internacionales aplicables, o ejecute cualquier otra práctica que afecte las tarifas correspondientes.

Artículo 310. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer,

como sanción accesoria, la suspensión del permiso de operación o funcionamiento de que sea titular el infractor o de la decisión sobre la solicitud presentada para tal permiso, por un término de hasta noventa (90) días.

Artículo 311. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El explotador de aeronave que altere o modifique las marcas de nacionalidad, matrícula, utilización y demás distintivos reglamentarios de una aeronave, sin autorización de la Autoridad Aeronáutica, o que autorice o permita tales trabajos.

2. El explotador de aeronave que opere sin ostentar las marcas de nacionalidad, matrícula, utilización y demás distintivos reglamentarios.

3. El propietario y/o el explotador de aeronave que sea matriculada en el Registro Aeronáutico de otro Estado, sin haber solicitado la cancelación de la matrícula colombiana; o la matricule definitivamente en el Registro Aeronáutico colombiano sin haber solicitado la cancelación de la matrícula extranjera.

4. El explotador de aeronave que transporte pasajeros o carga mediante remuneración en aeronave no autorizada al efecto o que en aeronave privada, ejecutiva, civil del Estado, experimental, de enseñanza o de trabajos aéreos, transporte pasajeros por remuneración o ejecute cualquier otra actividad aérea comercial no autorizada.

5. El explotador de aeronave que verifique entrada o salida hacia o desde el territorio colombiano, sin utilizar un aeropuerto internacional o aduanero.

6. La empresa de servicios aéreos comerciales que lleve a cabo alguna operación en violación de las autorizaciones existentes sobre rutas.

7. Quien opere de hecho (sin las debidas autorizaciones) una aeronave o pista.

8. La empresa de servicios aéreos comerciales que incumpla durante más de dos veces consecutivas itinerarios, frecuencias y horarios de vuelo registrados ante la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 312. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave (para los literales a, b, c, d y e) hasta por diez (10) días, o la suspensión del permiso de operación o funcionamiento, por un término de hasta de ciento veinte (120) días.

Artículo 313. Serán sancionados con multa de ciento cincuenta (150) a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El explotador que abandone la aeronave, los pasajeros o la carga en lugar diferente al autorizado.

2. La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, que sin autorización preste servicios en rutas, itinerarios y frecuencias regulares.

3. La empresa extranjera de servicios aéreos comerciales de transporte público que ejerza derechos de tráfico, o cualesquiera otros privilegios no autorizados, hacia y desde puntos situados en la República de Colombia.

4. La empresa extranjera de servicios aéreos comerciales de transporte público que efectúe servicios de cabotaje en el territorio colombiano.

Artículo 314. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave (para el literal a) o la suspensión del permiso de operación, hasta por ciento cincuenta (150) días.

Artículo 315. Serán sancionados con multa de doscientos (200) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

El establecimiento aeronáutico (empresa aérea, taller aeronáutico, centro de instrucción, etc.) que de cualquier manera ejerza privilegios o preste servicios para los cuales no cuente con la correspondiente aprobación o permiso de operación o funcionamiento, o no contemplados en dicho permiso.

Artículo 316. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer, como sanción accesoria, la suspensión del permiso de operación o funcionamiento existente, o la suspensión de cualquier decisión sobre el permiso que hubiese sido solicitado, hasta por ciento ochenta (180) días.

Artículo 317. Serán sancionados con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. Quien no porte la correspondiente licencia o certificado médico del cual sea titular, durante el ejercicio de sus atribuciones, o permita que personas a su cargo lo hagan.

2. El piloto al mando y el director de control de calidad del explotador de aeronave que no porte alguno de los documentos exigidos a bordo, aun cuando estos se encuentran vigentes.

3. El piloto al mando y el despachador que efectúen despacho sin consultar la información aeronáutica y meteorológica pertinente al vuelo.

4. El piloto al mando y el despachador de aeronave que efectúe operación sin llevar a bordo el correspondiente certificado de homologación de ruido.

5. El piloto al mando, y el copiloto si opera los comandos, de aeronave que efectúe operación en violación de las normas sobre ruido o los procedimientos de atenuación, o provoque la activación de alarmas de los sensores debidamente emplazados y operados al afecto.

6. El explotador que no de aviso a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los plazos estipulados, sobre los casos en que sus aeronaves hayan violado las disposiciones sobre atenuación de ruido.

Artículo 318. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se podrá imponer, como sanción accesoria, la de suspensión de la licencia al infractor, hasta por quince (15) días.

Artículo 319. Serán sancionados, con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El piloto al mando y copiloto de aeronave que vuele a una altura inferior a la que prescriben los reglamentos.

2. El piloto al mando de aeronave que realice vuelos acrobáticos, rasantes, en formación, o maniobras peligrosas sobre ciudades o centros públicos, o quien los realice en cualquier parte del espacio aéreo nacional sin la debida autorización.

3. El piloto al mando de aeronave que vuele sobre zonas prohibidas o restringidas sin el permiso correspondiente.

4. El piloto al mando y copiloto de aeronave que desobedezcan, sin justa causa, las órdenes que se reciban con respecto al tránsito aéreo.

5. El piloto al mando y copiloto de aeronave que se desvíe sin justa causa de la ruta autorizada por el control de tránsito aéreo.

6. El piloto al mando de aeronave que realice vuelos de demostración, pruebas técnicas o vuelos de instrucción sin el permiso correspondiente.

7. La persona natural o jurídica que, siendo titular de una licencia de personal aeronáutico, o permiso de operación o funcionamiento, como empresa de servicios aéreos comerciales, taller aeronáutico, o centro de instrucción aeronáutica, no informe a la dependencia a cargo de la radicación de documentos de la Oficina de Control y Seguridad Aérea, sobre cualquier cambio de dirección, dentro de los quince (15) días siguientes al mismo.

8. El director o responsable de operaciones del explotador, cuyas aeronaves hayan transgredido disposiciones sobre ruido o procedimientos de atenuación, o la activación de las alarmas de los sensores debidamente emplazados y operados, en más de una ocasión durante un mismo mes calendario.

Artículo 320. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se impondrá, como sanción accesoria, la de suspensión de la licencia al infractor, hasta por treinta (30) días.

Artículo 321. Serán sancionados con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. Quien ejerza funciones propias del personal aeronáutico para las cuales requiera licencia o habilitación, o certificado de aptitud sin ser titular de los mismos, de acuerdo con la actividad, clase o tipo de aeronave de que se trate o cuando tales documentos no se encuentren vigentes o no hayan sido debidamente revalidados, convalidados u homologados.

2. Quien tripule una aeronave que carezca del correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad o efectúe operaciones de vuelo no autorizadas conforme a dicho certificado.

3. El piloto al mando y el tripulante a cargo que no consigne de manera oportuna y veraz las anotaciones y reportes pertinentes en el libro de vuelo de la respectiva aeronave.

4. El tripulante, despachador o técnico que efectúe alguna operación con los tiempos de servicio o vuelo vencidos o que de cualquier manera infrinja las prescripciones existentes en relación tiempos de servicio, vuelo o descanso.

5. El tripulante que no verifique la correspondiente lista de chequeo antes de cualquier fase o procedimiento de vuelo que lo requiera.

6. El Auxiliar de a bordo o tripulante que no ponga la debida diligencia y cuidado durante las labores de evacuación o en situaciones de emergencia.

7. El despachador que efectúe despacho y el piloto al mando de aeronave que opere con sobrepeso o desatendiendo las prescripciones pertinentes sobre peso y balance.

8. El técnico de mantenimiento de aeronaves que no efectúe de manera reglamentaria (conforme a lo previsto en la Parte Cuarta de este Reglamento) los trabajos de conservación y mantenimiento de los equipos de vuelo, equipos auxiliares y demás servicios que se relacionen con la seguridad y eficiencia de la operación aérea o lo permita.

9. El técnico de mantenimiento que efectúe trabajos de mantenimiento, reparación o alteración sobre aeronaves o partes de estas, apartándose sin autorización de lo prescrito en los manuales aplicables.

10. El técnico de mantenimiento que emplee o permita que se empleen en los trabajos de reparación o de mantenimiento que se realicen, partes o repuestos no autorizados.

11. El técnico de mantenimiento y/o inspector que no consigne de manera oportuna y veraz las anotaciones y reportes exigidos en los libros y documentos pertinentes a los trabajos realizados.

12. El técnico o quien efectúe pruebas técnicas o corridas de motores en lugares no autorizados.

13. El técnico o quien contando con el correspondiente permiso emitido por la Autoridad Aeronáutica, incumpla las disposiciones relacionadas con el señalamiento o iluminación de los diferentes obstáculos conforme se establece en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Artículo 322. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se impondrá, como sanción accesoria, la de suspensión de la licencia al infractor, hasta por sesenta (60) días.

Artículo 323. Serán sancionados con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El responsable de Control de Calidad y almacenamiento de partes o repuestos que, no los tengan adecuadamente almacenados, y en regla los documentos que acrediten el historial y/o procedencia (*Traceability*) de los mismos, cada vez que se detecte.

2. El explotador de aeronave respecto de la cual no se consignen de manera oportuna y veraz las anotaciones pertinentes en el libro de vuelo.

3. El piloto al mando y el despachador de aeronave de carga que transporte pasajeros sin autorización o en cantidad superior cuando exista tal autorización.

Artículo 324. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se impondrá, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave (para el literal a) hasta por diez (10) días o la suspensión de la licencia al infractor, por un término de hasta sesenta (60) días.

Artículo 325. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El explotador de aeronave en la cual se realicen vuelos de demostración, pruebas técnicas o vuelos de instrucción sin el permiso correspondiente.

2. El piloto que realice operación encontrándose él o alguno de sus tripulantes bajo el efecto de bebidas alcohólicas o estupefacientes o de drogas que, prescritas o no, produzcan alteración síquica o física.

3. El explotador de aeronave que efectúe operación con algún documento de a bordo, diferente del Certificado de Aeronavegabilidad que no se encuentre vigente.

4. El Director de Operaciones o quien haga sus veces a nombre del explotador de aeronave, respecto de la cual se efectúe despacho u operación con sobrecupo o sobrepeso o desatendiendo las prescripciones pertinentes sobre peso y balance.

5. El tripulante o despachador de aeronave, que a sabiendas, admita a bordo estupefacientes o elementos calificados como mercancías peligrosas por las normas vigentes, sin la debida autorización o sin las precauciones debidas aun cuando se cuente con dicha autorización.

6. El piloto al mando de aeronave que la opere apartándose sin justa causa de las especificaciones de operación aprobadas a su explotador.

7. El Instructor de Tierra o Vuelo y el Director de Entrenamiento o Director de Centro de Instrucción Aeronáutica que adultere cualquier informe o certificación respecto de sus alumnos o la instrucción impartida.

8. El instructor de vuelo o chequeador de ruta que imparta la instrucción contrariando normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o apartándose del Programa de Entrenamiento aprobado al efecto o sin las debidas técnicas de enseñanza normales para estos casos.

9. Quien tripule y/o permita que alguien actúe como tripulante de una aeronave bajo la influencia de bebidas alcohólicas, estupefacientes o de drogas que, prescritas o no, produzcan alteración síquica o física.

10. Quien ocasione o permita que las aeronaves o equipos para su apoyo en tierra, estorben la circulación en los aeródromos.

11. Quien adultere los documentos que se relacionan con la aeronave o los concernientes al vuelo y despacho.

12. Quien permita a cualquier persona que no sea miembro del personal de vuelo tomar parte en las operaciones de la aeronave.

13. Quien opere en aeródromos que no sea apto para el tipo de aeronave sin justificación, o fuera de los términos del permiso con que cuente dicho aeródromo.

14. El inspector técnico autorizado o el responsable de mantenimiento y el piloto al mando de la aeronave que autorice, permita, inicie o continúe la operación de una aeronave con algún equipo o sistema inoperativo, o incumpliendo con los requerimientos de la Lista de Equipo Mínimo (MEL).

15. El responsable de mantenimiento y el Inspector técnico autorizado que toleren, permitan o acepten trabajos sobre aeronaves o sus partes que no sean efectuados de manera reglamentaria.

16. El responsable de mantenimiento y el inspector técnico autorizado que toleren, permita o acepten trabajos de mantenimiento, reparación o alteración sobre aeronaves o partes de estas, apartándose sin autorización de lo prescrito en los manuales aplicables.

17. El responsable de mantenimiento e inspector técnico autorizado que toleren, permitan o acepten que se empleen en los trabajos de reparación o de mantenimiento partes o repuestos no autorizados.

18. El titular de una licencia aeronáutica que ejerza sus privilegios cuando estos hayan sido suspendidos o cancelados por orden de la Autoridad Aeronáutica.

19. El titular de una licencia aeronáutica que no exhiba o aporte los documentos o información requeridos

o que no preste la colaboración solicitada por cualquier funcionario de la Autoridad Aeronáutica en el ejercicio de sus funciones.

20. La persona natural que construya, plante o levante obstáculos permanentes o transitorios dentro de las superficies de despeje o zonas de seguridad de un aeropuerto (Viviendas, locales comerciales, estaciones de servicio, redes de servicios públicos, antenas de telefonía celular, radiodifusión, televisión o de energía u otros similares, etc.) sin contar previamente con el correspondiente permiso otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

21. La persona natural que construya, plante o levante obstáculos permanentes o transitorios dentro de las superficies de despeje o zonas de seguridad de un aeropuerto (viviendas, locales comerciales, estaciones de servicio, redes de servicios públicos, antenas de telefonía celular, radiodifusión, televisión o de energía u otros similares, etc.) en condiciones diferentes a las indicadas en el permiso, o que de cualquier forma contravenga lo aprobado en el correspondiente permiso otorgado por la la Autoridad Aeronáutica.

22. La persona natural o jurídica que estando obligada, no ejecute o no permita que se ejecuten las obras de balizamiento –señalización o iluminación– de obstáculos ubicados dentro de las superficies de despeje o zonas de seguridad de un aeropuerto conforme se ordena en las normas aeronáuticas o el mantenimiento de las mismas.

Artículo 326. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se impondrá, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave hasta por diez (10) días, o la suspensión de la licencia al infractor, por un término de hasta noventa (90) días. Cuando se trate de instructores se podrá cancelar la licencia de instructor.

Artículo 327. Serán sancionados con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El explotador de aeronave que opere o esté en la línea de operación sin portar alguno de los correspondientes documentos de a bordo aun cuando estos existan y se encuentren vigentes.

2. Quien ejerza atribuciones o privilegios no contemplados en la licencia de que sea titular.

3. Quien efectúe trabajos de reparación o mantenimiento de aeronaves en lugar o instalaciones no autorizadas.

4. Quien adultere o falsifique alguna licencia o certificado de aptitud.

5. El piloto inspector delegado o inspector técnico autorizado que oculte, tolere o propicie irregularidades en las operaciones, mantenimiento o aeronaves objeto de inspección.

6. El director de operaciones y/o el director de mantenimiento o quien haga sus veces a nombre del explotador de aeronave, cuyos tripulantes, despachadores o técnicos efectúen alguna operación con los tiempos de servicio o de vuelo vencidos, o que de cualquier manera viole las prescripciones existentes en relación con tiempos de servicio, vuelo o descanso de alguno de sus tripulantes (pilotos, ingenieros de vuelo, navegantes, auxiliares de servicios a bordo) o permita que se programe alguna operación en violación de los mismos.

7. El piloto al mando de aeronave (privada, ejecutiva, civil del estado, de enseñanza, experimental o trabajo aéreo) que efectúe transporte remunerado de pasajeros, correo o carga sin la debida autorización o permiso de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público.

8. El piloto, director de operaciones, explotador de aeronave o quien estando obligado de otra manera, no informe oportunamente a la Secretaría de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica, acerca de los accidentes o incidentes ocurridos a estas, tan pronto tenga conocimiento de los mismos.

9. El responsable de mantenimiento, ingeniería y el inspector técnico autorizado que toleren, permitan o acepten trabajos de alteración sobre aeronaves o partes de estas sin la debida autorización.

10. Quien actuando como superior inmediato induzca o constriña a alguna persona para que ejecute cualquier actividad en violación de las normas aeronáuticas.

11. El instructor o chequeador de rutas que imparta instrucción en aeronave o simulador sin tener al día su licencia y demás requisitos para la vigencia de esta.

12. El piloto al mando que se desvíe de las técnicas de vuelo estipuladas en los respectivos manuales y en las técnicas de entrenamiento.

Artículo 328. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se impondrá, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave (para el literal a) hasta por diez (10) días, o la suspensión de la licencia al infractor, por un término de hasta ciento veinte (120) días. Además de lo anterior, el caso del numeral (k) todos los entrenamientos o chequeos que se hayan efectuado, serán nulos.

Artículo 329. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El explotador de aeronave, taller aeronáutico, empresa de servicios aeroportuarios especializados, centro de instrucción aeronáutica o empresa operadora o concesionario de aeropuerto, que directamente o a través de sus dependientes o contratistas, de cualquier manera impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores de aeronavegabilidad o de operaciones de vuelo de la Autoridad Aeronáutica debidamente acreditados, a las aeronaves, locales de empresas de aviación, talleres, hangares, centros de instrucción o aeródromos, así como áreas restringidas y demás instalaciones de dichos establecimientos, donde requieran ingresar para efectuar labor de inspección en ejercicio de sus funciones.

2. La empresa aérea, explotador de aeronave o taller aeronáutico cuyas partes o repuestos no estén adecuadamente almacenados o no tengan en regla los documentos que acrediten el historial y/o procedencia (trazabilidad) de los mismos cada vez que se detecte.

3. El explotador de aeronave que por fuera de los términos señalados por la Autoridad Aeronáutica, indebidamente impida u obstruya la circulación a otras aeronaves en pistas rampas o calles de rodaje de los aeródromos.

4. La empresa aérea, taller aeronáutico o centro de instrucción aeronáutica que no imparta la instrucción correspondiente, conforme a las directivas dadas por la Autoridad Aeronáutica o incumpla los programas de entrenamiento aprobados por dicha autoridad.

5. El taller de mantenimiento y el explotador de aeronave que ejecuten trabajos de reparación o mantenimiento de estas, en lugares o instalaciones no autorizadas al afecto.

6. El explotador de aeronave, taller aeronáutico, empresa de servicios aeroportuarios especializados, centro de instrucción aeronáutica o empresa operadora o concesionario de aeropuerto que directamente o a través de sus dependientes o contratistas, no exhiba o aporte los documentos o información requerida, o que no preste la colaboración solicitada por cualquier funcionario de la Autoridad Aeronáutica en el ejercicio de sus funciones.

7. La persona jurídica que construya, plante o levante obstáculos permanentes o transitorios dentro de las superficies de despeje o zonas de seguridad de un aeropuerto (Viviendas, locales comerciales, estaciones de servicio, redes de servicios públicos, antenas de telefonía celular, radiodifusión, televisión o de energía u otros similares, etc.) sin contar previamente con el correspondiente permiso otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

8. La persona jurídica que construya, plante o levante obstáculos permanentes o transitorios dentro de las superficies de despeje o zonas de seguridad de un aeropuerto (Viviendas, locales comerciales, estaciones de servicio, redes de servicios públicos, antenas de telefonía celular, radiodifusión, televisión o de energía u otros similares, etc.) en condiciones diferentes a las indicadas en el permiso o que de cualquier forma, contravenga lo aprobado en el correspondiente permiso otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

9. Quien suministre datos falsos o inexactos, se absente o se niegue a suministrar documentos e información requerida por la Autoridad Aeronáutica.

10. Quien impida u obstaculice la circulación aérea.

11. Quien altere un plan de vuelo sin autorización.

12. Quien impida a los representantes de la Autoridad Aeronáutica en ejercicio de sus funciones el acceso o la inspección a las aeronaves o a las instalaciones de mantenimiento de las mismas.

13. El explotador de aeronave que no instale a bordo de las mismas los equipos requeridos por la Autoridad Aeronáutica dentro del plazo establecido o su prórroga.

Artículo 330. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se impondrá, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave (para los literales a, b y c) hasta por diez (10) días o la suspensión del permiso de funcionamiento, por un término de hasta ciento cincuenta (150) días.

Artículo 331. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El explotador de aeronave que efectúe operación con Certificado de Aeronavegabilidad que no se encuentre vigente.

2. El explotador de aeronave que efectúe operación no autorizada conforme al correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad.

3. El Explotador de aeronave que autorice o permita la operación de una aeronave con algún equipo o sistema inoperativo, en violación de los requerimientos de la lista de equipo mínimo (MEL).

4. El explotador de aeronave que efectúe operación en la cual actúe como tripulante alguna persona que no sea titular de la correspondiente licencia o, cuando esta no se encuentre vigente o no incluya la habilitación que sea requerida para la clase o tipo de aeronave o dicha habilitación no sea vigente.

5. El explotador de aeronave que efectúe operación en la cual actúe como tripulante alguna persona que no sea titular del correspondiente certificado médico, o cuando este no se encuentre vigente, o no corresponda a la clase requerida.

6. El explotador de aeronave donde se transporten armas o elementos calificados como mercancías peligrosas por las normas vigentes, sin la debida autorización o sin las precauciones debidas aun cuando se cuente con dicha autorización.

7. El explotador de aeronave que, a sabiendas, transporte estupefacientes.

8. El taller aeronáutico y/o el explotador de aeronave que no efectúe de manera reglamentaria los trabajos de conservación y mantenimiento de los equipos de vuelo, equipos auxiliares y demás servicios que se relacionen con la seguridad y eficiencia de la operación aérea o lo permita.

9. El taller aeronáutico y/o el explotador de aeronave que efectúe trabajos de mantenimiento, reparación o alteración sobre aeronaves o partes de estas, apartándose sin autorización de lo prescrito en los manuales aplicables.

10. El Taller aeronáutico y/o el explotador de aeronave que emplee o permita que se empleen en los trabajos de reparación o de mantenimiento que se realicen, partes o repuestos no autorizados.

11. El taller aeronáutico y/o explotador de aeronave que no dé oportuno cumplimiento a las directivas de aeronavegabilidad aplicables.

12. El centro de instrucción aeronáutica que adultere cualquier informe o certificación respecto de sus alumnos o la instrucción impartida.

13. El explotador de aeronave que autorice el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, cuando la tripulación o el despacho no hayan recibido el respectivo entrenamiento y estén debidamente calificados para tal efecto.

14. El explotador de aeronave que autorice el transporte de mercancías sin el cumplimiento de los requisitos exigidos para tal efecto.

15. El explotador de aeronave que no ejerza los controles de inspección y vigilancia necesarias sobre equipajes, carga y pasajeros para detectar el envío y transporte de mercancías peligrosas.

16. El explotador o la empresa de servicios aéreos comerciales que no suministren oportunamente la información correspondiente a la tripulación, cuando se transporten mercancías peligrosas.

17. El explotador o la empresa de servicios aéreos que permita el transporte de mercancías peligrosas en cabina de tripulación o pasajeros.

18. El explotador de aeródromo que opere sin el correspondiente permiso de operación.

Artículo 332. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se impondrá, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave (para los literales a, b, c, d, e, f y g)

hasta por diez (10) días o la suspensión del permiso de funcionamiento, por un término de hasta ciento ochenta (180) días (para los demás casos).

Artículo 333. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes:

1. El explotador de aeronave cuyos tripulantes, despachadores o técnicos efectúen alguna operación con los tiempos de vuelo o servicio vencidos; o que de cualquier manera viole las prescripciones existentes en relación con tiempos de vuelo, servicio o descanso de alguno de sus tripulantes (pilotos, ingenieros de vuelo, navegantes, auxiliares de servicios a bordo) o permita que se programe operación en violación de los mismos. Esta sanción será impuesta tratándose de un solo tripulante, y se adicionará en cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por cada tripulante más con respecto al cual se incurra en la presente infracción.

2. El explotador de aeronave, titular de un certificado de operación para servicios aéreos comerciales de transporte público que no desarrolle regularmente un programa de entrenamiento para su personal aeronáutico.

3. El explotador de aeronave de carga que transporte pasajeros sin autorización, o en cantidad superior a la autorizada, si tuviere tal autorización.

4. El explotador de aeronave, (privada, ejecutiva, civil del Estado, de enseñanza experimental o trabajo aéreo) que efectúe transporte remunerado de pasajeros, correo o carga, sin la debida autorización o permiso de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público.

5. El taller aeronáutico y/o el explotador de aeronaves, que realicen, autoricen permitan o acepten trabajos de alteración sobre aeronaves o partes de estas, sin la debida autorización.

6. El centro de instrucción aeronáutica que imparta instrucción respecto de cursos o programas que requiriendo aprobación previa, no cuenten con tal aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

7. La empresa de servicios aéreos, que almacenen mercancías peligrosas en lugares donde se procesen o almacenen otro tipo de materiales o productos.

8. Las empresas de servicios aéreos, que reciban o acepten mercancías peligrosas para transportar por vía aérea, sin verificar, ni inspeccionar el contenido y estado de las mismas.

9. Las empresas de servicios aéreos, que permitan el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, sin cumplir la reglamentación existente.

10. La agencia de transporte de carga por vía aérea, que no dé cumplimiento a los procedimientos establecidos en las instrucciones técnicas de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), para el transporte de mercancías peligrosas.

11. El expedidor de mercancías peligrosas que incumpla la Reglamentación e Instrucciones Técnicas, para su transporte por vía aérea.

12. El expedidor que altere o modifique el contenido del documento de Transporte de Mercancías Peligrosas.

13. El explotador de aeronave que imparta instrucciones al personal aeronáutico, contrarias a la ley o los reglamentos aeronáuticos.

14. El explotador de aeronave, que realice trabajos aéreos especiales sin la correspondiente autorización de la Autoridad Aeronáutica.

15. El explotador de aeronave que inicie vuelo cuando esta no se encuentre aeronavegable.

Artículo 334. Además de las sanciones señaladas, para las anteriores infracciones se impondrá, como sanción accesoria, la de suspensión de actividades de vuelo a la aeronave (para los literales a, b, c y d) hasta por diez (10) días, o la suspensión del permiso de funcionamiento, (para los demás casos) por un término de hasta ciento ochenta (180) días.

Artículo 335. Serán sancionados con multa equivalente a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

1. El explotador de aeronave, el taller aeronáutico o centro de instrucción, que de cualquier modo induzca o constriña a algún miembro del personal aeronáutico, empleado o dependiente suyo, a ejecutar cualquier actividad en violación de las normas aeronáuticas.

2. El explotador de aeronaves, taller aeronáutico o empresa de servicios aeroportuarios especializados respecto del cual se compruebe la adulteración de los documentos concernientes a una aeronave o al vuelo y despacho de la misma.

3. El explotador de aeronave para la cual se efectúe despacho con sobrecupo o sobrepeso o desatendiendo las prescripciones pertinentes sobre peso y balance.

4. La empresa de servicios aeroportuarios especializados que efectúe despacho de aeronave con sobrecupo o sobrepeso o desatendiendo las prescripciones pertinentes sobre peso y balance.

5. La empresa de servicios aéreos comerciales que opere apartándose de sus especificaciones de operación aprobadas.

6. La empresa de servicios aéreos comerciales que no mantenga debidamente actualizados los documentos y manuales requeridos para sus diferentes áreas.

7. Quien de cualquier manera ejerza o intente coacción o amenaza contra un funcionario o inspector de la Autoridad Aeronáutica.

8. Quien dé u ofrezca dinero u otra utilidad a un funcionario o inspector de la Autoridad Aeronáutica para que realice o se abstenga de realizar un acto que deba ejecutar en desempeño de sus funciones o para que realice un acto que sea contrario a la ley o los reglamentos.

9. El explotador que opere aeronave cuando esta se encuentre suspendida de actividades de vuelo por orden de la Autoridad Aeronáutica.

10. El establecimiento aeronáutico que ejerza los privilegios de un permiso de operación o funcionamiento cuando hayan sido suspendidos o cancelados por orden de la Autoridad Aeronáutica.

11. El taller aeronáutico que opere básculas y que certifique pesos de aeronaves que no correspondan a la realidad o los expida de forma fraudulenta.

Artículo 336. Sin perjuicio de otras sanciones que sean aplicables conforme al reglamento, se procederá a la cancelación de la licencia al piloto de una aeronave civil y a la negativa del trámite de seis (6) meses a diez (10) años para obtener una nueva licencia, por;

1. Tripularla en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alcohólicas, psicotrópicas o estupefacientes.

2. Permitir que un miembro de su tripulación efectúe las funciones en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alcohólicas, psicotrópicas o estupefacientes.

3. Negarse injustificadamente a participar en operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, cuando le sea requerido por la autoridad aeronáutica.

4. Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares habitados, sin la autorización de la Autoridad Aeronáutica.

5. Violar normas de circulación aérea que atenten contra la seguridad operacional o la seguridad y defensa.

6. Incumplir las normas de seguridad aeroportuarias.

7. Incurrir en dos o más causales de suspensión de la licencia.

Artículo 337. Sin perjuicio de las multas que corresponda aplicar de conformidad con lo previsto en esta Ley, será sancionado con la cancelación del permiso, concesión o de otras licencias, según el caso a quien:

1. Incumpla una medida cautelar dictada por la Autoridad Aeronáutica.

2. Utilice o permita conscientemente el uso de los elementos destinados al transporte aéreo, como medios para coadyuvar en la comisión de delitos.

3. Omite el pago de los derechos o multas previstos en esta ley.

4. Incurra en otra causal distinta a las de este artículo, y que se encuentren previstas en los reglamentos dictados por la Autoridad Aeronáutica, o en los instrumentos contractuales.

5. Viole las disposiciones de restricciones a la circulación aérea, operación de aeronaves, obligación de aterrizar y de no lanzar objetos establecidos por las autoridades competentes, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico.

6. Incumpla las órdenes impartidas por la Autoridad Aeronáutica o del personal que preste los servicios de control y tránsito aéreo.

7. Incumpla las normas de seguridad establecidas por la Autoridad Aeronáutica y las especificadas en los manuales técnicos.

Artículo 338. La cancelación del permiso o concesión a personas naturales o jurídicas acarreará a estas, la inhabilitación por un período de diez (10) años para obtener otra, directa o indirectamente, salvo lo previsto en el artículo 289 de la presente ley. Dicho lapso se contará a partir del momento en que el acto administrativo quede definitivamente firme.

En el caso de las personas jurídicas, la inhabilitación se extenderá al administrador o administradores responsables de la gestión y dirección del explotador sancionado que hubieren estado en funciones durante el tiempo de la infracción, siempre que hayan tenido conocimiento de la situación que generó la revocatoria y no lo hayan notificado por escrito a la Autoridad Aeronáutica, antes de la apertura del procedimiento administrativo.

La inobservancia de las inhabilidades e incompatibilidades establecidas en el ordenamiento jurídico, acarreará a las personas naturales responsables de dicha trasgresión una inhabilitación especial para participar en el capital, ser administradores o directivos de empresas de transporte aéreo, sea directa o indirectamente, por un lapso de cinco años.

Artículo 339. La amonestación pública procederá como sanción accesoria en los casos en que la infracción haya incidido en la prestación del servicio de otro explotador de servicios aeronáuticos o en la seguridad aérea. El acto de amonestación será publicado a costa del infractor, de conformidad con los parámetros que establezca la Autoridad Aeronáutica, en un diario de mayor circulación a nivel nacional, dejándose constancia de la afectación que su conducta haya producido en la prestación de los servicios de otro explotador.

Artículo 340. Sin detrimento de las sanciones principales y accesorias a que haya lugar conforme a lo señalado en este Código se podrá imponer, como medida preventiva o correctiva el reentrenamiento del infractor titular de una licencia, mediante la asistencia a un curso de repaso o entrenamiento en simulador, con énfasis en el equipo, operación o procedimiento que dio lugar a la violación y examen ante inspector de la Autoridad Aeronáutica. Si se tratase de explotador de aeronave titular de un permiso de operación para servicios aéreos comerciales, taller aeronáutico, o centro de entrenamiento aeronáutico, la medida correctiva podrá consistir en la revisión y ajuste de las especificaciones de operación o programas de entrenamiento aprobados.

De igual manera se podrá imponer al infractor cualquier medida tendiente a evitar la repetición de los hechos u omisiones, motivo de sanción.

Artículo 341. El importe de las multas impuestas por la Autoridad Aeronáutica será destinada al Centro de estudios de la Autoridad Aeronáutica para capacitar a los funcionarios aeronáuticos y fomento de la seguridad aérea.

Artículo 342. Las multas establecidas en la presente ley son consideradas con relación a un viaje efectuado. Se considera como viaje efectuado a la operación realizada por una aeronave desde un punto de partida al punto de destino. Si es continuada la presunta infracción, podrá la Autoridad Aeronáutica suspender la actividad aeronáutica cuando represente riesgo a la seguridad operacional o de la aviación civil.

Artículo 343. Además de las anteriores infracciones especialmente señaladas, será sancionado de conformidad con el artículo 55 de la Ley 105 de 1993 quién a sabiendas cometa cualquier otra violación a las normas aeronáuticas (técnicas o administrativas).

Artículo 344. Cuando el sancionado sea titular de varios permisos o licencias, autorizaciones, o explotador de varias aeronaves; y como sanción accesoria se imponga la suspensión de aquellos o estas, la suspensión obrará en relación con el permiso o licencia, bajo cuyos privilegios cometió la infracción o en relación con la aeronave a bordo de la cual tuvo lugar la misma.

Artículo 345. La resolución que imponga una sanción prestará mérito ejecutivo, en los términos del artículo 68 del Código Contencioso Administrativo y en consecuencia su cumplimiento será exigible por jurisdicción coactiva, si transcurridos treinta (30) días a partir de su ejecutoria, este no se ha hecho efectivo, de conformidad con los artículos 64 y 65 del mismo estatuto, en concordancia con los artículos 112 de la Ley 6ª de 1992 y 52 de la Ley 336 de 1996.

Artículo 346. Las infracciones cometidas por los talleres aeronáuticos colombianos en el exterior u otros establecimientos aeronáuticos en el extranjero, autorizados por la Autoridad Aeronáutica Colombiana serán informadas a la Autoridad Aeronáutica pertinente para

que proceda como corresponda según sus normas; sin detrimento de la competencia que pudiera corresponder a esta Autoridad.

Artículo 347. Las infracciones a las normas aeronáuticas cometidas, en ejercicio de sus funciones, por funcionarios públicos al servicio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o de cualquier entidad oficial, serán investigadas y sancionadas de conformidad con el régimen sancionatorio dispuesto en el presente título.

Artículo 348. A partir de la apertura de la investigación y/o notificación del pliego de cargos, el implicado podrá dentro de los diez (10) días hábiles siguientes cancelar el valor de la multa estipulada para la infracción considerándose confeso; en este evento se procederá a la terminación anticipada del proceso contra dicho implicado o investigado.

En todo caso, el funcionario que inició la investigación remitirá las diligencias practicadas a la dependencia competente para aplicar la terminación anticipada del proceso en relación con dicho investigado.

Artículo 349. El implicado o investigado, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del pliego de cargos, podrá cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa estipulada para la infracción por la cual se le inició la investigación, y si así lo acredita con el respectivo recibo de pago, esta se entenderá pagada en su totalidad, sin que haya lugar a la aplicación de sanciones accesorias. En este caso, también procederá la terminación anticipada del proceso en relación con dicho implicado.

En el caso de infracciones que tengan prevista sanción pecuniaria oscilante entre un máximo y un mínimo, se tomará como base para el pago anticipado de la multa, el valor equivalente a la sanción mínima establecida para esa infracción, a fin de que el implicado pueda cancelar la mitad de dicho valor.

La terminación anticipada por pago de la multa enunciada en el artículo anterior procederá frente a todo tipo de infracciones aeronáuticas.

Artículo 350. No habrá lugar a la sanción administrativa de que tratan los artículos precedentes cuando el investigado, que no sea reincidente, demuestre que la conducta que hubiere afectado la seguridad operacional obedeció a un error involuntario y no a una violación consciente, a condición de que haya tomado las medidas conducentes a evitar su repetición. En estos casos podría imponerse una amonestación privada, con copia a la hoja de vida y/o carpeta de la empresa. Si la conducta fuere cometida nuevamente por el mismo sujeto será sancionada con la multa que corresponda a la infracción cometida agravada como reincidencia, sin posibilidad de acogerse a este beneficio.

Artículo 351. Cuando, debido a la aparición de nuevas tecnologías o la adopción nuevos estándares internacionales para la aviación civil, sean expedidas nuevas normas aeronáuticas y en consecuencia surjan nuevas conductas que deban ser sancionables con ocasión de su violación, la autoridad aeronáutica, estableciendo criterios para la imposición de las sanciones, podrá definir uniformemente la que corresponda a la violación de cada nueva norma, siempre y cuando dichas sanciones se encuentren dentro de los tipos de sanción señalados en este código.

CAPÍTULO II

De los Delitos Contra la Aviación y Transporte Aéreo

Artículo 352. El que sin justa causa y con violación de las normas aeronáuticas conduzca una aeronave o algún objeto que se desplace o sostenga en el aire, en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas causando riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación, incurrirá en prisión de seis meses (6) a un (1) año.

Si, impartida la orden de aterrizar, no la cumpliere, será interceptado y obligado a hacerlo, con utilización de medios persuasivos o represivos por parte de la Fuerza Pública, y la pena se aumentará hasta en la mitad.

Artículo 353. El que conduzca y maniobre aeronave que ingrese al territorio colombiano por lugares distintos a los establecidos por la Autoridad Aeronáutica, poniendo en peligro la circulación aérea, incurrirá en prisión de uno (1) a tres (3) años, salvo lo previsto en casos de emergencia establecidos en esta Ley.

En la misma pena incurrirá quien aterrice o despegue de un aeródromo o aeropuerto distinto al autorizado por la autoridad competente.

Si, impartida la orden de aterrizar, no la cumpliere, será interceptado y obligado a hacerlo, con utilización de medios persuasivos o represivos por parte de la Fuerza Pública, y la pena se aumentará hasta en la mitad.

Artículo 354. El piloto al mando que se desvíe de su ruta aérea sin causa justificada, utilice una de manera fraudulenta o demore injustificadamente el tránsito entre dos aeródromos, incurrirá en prisión de tres (3) a cinco (5) años. En la misma pena incurrirá quien tramite, obtenga u otorgue ruta aérea de manera fraudulenta.

Si el desvío injustificado de la ruta persigue un provecho ilícito o causa falsa alarma, la pena se aumentará hasta en una tercera parte.

Se aplicará igual pena a quien altere las rutas establecidas o explote una aeronave sin marcas de nacionalidad, matrícula o señales de individualización.

Artículo 355. Quien transporte o autorice ilícitamente el transporte por vía aérea de mercancías peligrosas, incurrirá en prisión de seis (6) a ocho (8) años.

Si son armas, municiones de guerra, gas tóxico, inflamables, bacteriológicas, químicas o cualquier otra similar, la pena se aumentará hasta una tercera parte.

Con la misma pena será sancionado quien las introduzca, almacene o abandone dichas mercancías en aeropuertos o las coloque en su zona perimetral.

Si causa terror o temor a las personas, pone en peligro la seguridad física de dichas instalaciones, propiedades, infraestructuras, calles de rodajes y pistas o cualquier otro espacio similar, la pena se aumentará hasta en la mitad.

Artículo 356. Quién incumpla las instrucciones impartidas por el comandante de aeronave o piloto al mando que involucre la seguridad de la comunidad viajante, incurrirá en prisión de dos (2) a cuatro (4) años.

Artículo 357. Quien altere un detector de humo u otro dispositivo de seguridad a bordo de las aeronaves, incurrirá en prisión de dos (2) a cuatro (4) años.

Artículo 358. Quien hurte o destruya chalecos o botes salvavidas y demás equipos de emergencia y supervivencia de las aeronaves, incurrirá en prisión de cuatro (4) a seis (6) años.

Artículo 359. Quien intencionalmente incumpla las normas, métodos o medidas aplicables al mantenimiento, reparación o alteración de aeronaves, partes o equipos de aviación, y con ello ponga en riesgo la seguridad aérea, incurrirá en prisión de cuatro (4) a seis (6) años.

Artículo 360. Quien agrede, intimide o amenace, física o verbalmente, a cualquier miembro de la tripulación de aeronave en ejercicio de sus atribuciones, o a pasajero abordo, incurrirá en prisión de dos (2) a cuatro (4) años.

Artículo 361. Quien falsifique o altere documentos o información relativa al mantenimiento u operación de aeronaves, incurrirá en prisión de cuatro (4) a seis (6) años.

Artículo 362. El empleador que acose, intimide, persiga laboralmente, o cancele el vínculo laboral del personal de vuelo, despacho, mantenimiento y administrativo, para sabotear o interferir denuncias contra la seguridad aérea, o como consecuencia evidente de haberlo hecho, se presentare siniestro aéreo, incurrirá en prisión de ocho (8) a diez (10) años.

Artículo 363. El titular de una licencia aeronáutica que ejerza sus atribuciones bajo el efecto según los máximos establecidos por el Instituto de Medicina Legal o quien haga sus veces de sustancias psicoactivas, incurrirá en prisión de seis (6) a diez (10) años y se procederá a la suspensión de aquella por igual tiempo al de la pena principal impuesta.

TÍTULO XIII

DISPOSICIONES FINALES, TRANSITORIAS Y DEROGATORIAS

CAPÍTULO I

Disposiciones Finales

Artículo 364. Dentro de dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, la Autoridad Aeronáutica adecuará los reglamentos aeronáuticos exigidos en el presente instrumento normativo, dictando las normas necesarias que sean de su exclusiva competencia.

Parágrafo 1°. Dentro de dos (2) años siguientes de la entrada en vigencia de la presente ley, la Autoridad Aeronáutica procederá a revisar todos los certificados, permisos y licencias emitidos con anterioridad, a la entrada en vigencia de las presentes disposiciones, adecuándolos a la normativa establecida en esta Ley.

Parágrafo 2°. Las personas naturales o jurídicas que al momento de entrar en vigencia el presente código posean certificados, permisos o licencias o cualquier otro derecho relacionado con la actividad aeronáutica, otorgado legalmente continuarán en el pleno goce del mismo hasta su vencimiento y a más tardar hasta el vencimiento del término establecido por la autoridad aeronáutica para adecuarlos a la normativa establecida en el presente Código.

CAPÍTULO II

Disposiciones Derogatorias

Artículo 365. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

Carlos R. Ferro Solanilla
Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Durante el periodo legislativo 2009-2010 fue radicado por el honorable Senador Ramón Elías López Sabogal, el **Proyecto de ley número 06 de 2009 Senado por la cual se expide el Código Aeronáutico Colombiano – El Estatuto del Comandante de Aeronave y se dictan otras disposiciones.**

Reconociendo la enorme experiencia que el Senador López tiene en el transporte aéreo, ya que al ser piloto comercial de la Escuela de Aviación del Pacífico y miembro activo de la Patrulla Aérea, ha podido plasmar un documento ejemplar y completo para el transporte aéreo.

El Proyecto de Ley número 06 de 2009 Senado de autoría del Senador Ramón Elías López Sabogal, es un documento que contiene un conjunto de normas legales sistemáticas que abarca todo el transporte aéreo, buscando poder tener unos principios globalizantes para este sector, pues la actual regulación jurídica que existe en nuestro país es dispersa y demasiado flexible. Por eso la decisión de haber presentado este proyecto, del Senador Ramón Elías López Sabogal es trascendental para el futuro de la aviación del país.

El proyecto fue tramitado por el Senado de la República y cursó primer debate en el Senado, faltándole sólo un debate para su aprobación en el Senado. Sin embargo, fue archivado por vencimiento de términos según lo dispuesto en el artículo 190 de la Ley 5ª.

El actual proyecto de ley presentado a consideración es el resultado del texto aprobado en las discusiones sostenidas en la Comisión Sexta del Senado, y la acumulación del **Proyecto de Ley número 158 de 2010 Senado, por la cual se toman medidas para mejorar la seguridad en las operaciones aeronáuticas**, radicado por el honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia.

I. Generalidades

Para la presentación de este proyecto se realizaron diferentes mesas de trabajo y se recibieron comunicaciones de los actores involucrados, donde se expresaron los diferentes puntos de vista de cada uno, entre ellos la Aeronáutica Civil “AEROCIVIL”, Las Fuerzas Militares de Colombia (Fuerza Aérea Colombiana y Ejército Nacional), Policía Nacional, Universidad Militar “Nueva Granada”, Universidad del Rosario, Universidad Externado de Colombia, Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, Asociación del Transporte Aéreo en Colombia “ATAC”, Instituto Nacional para Ciegos, Gestión legislativa y Gobierno Javier Hoyos, Integrated Engineering Services S.A.S., la Asociación Nacional de Bomberos Aeronáuticos de Colombia.

Se argumentó que el carácter de internacionalidad que hoy se le atribuye al derecho aeronáutico permite pensar que la regulación debe ser acorde con los principios globalizantes del sector. Es decir que este debe ser legislador que establezca los principios y directrices básicas.

Las principales ideas de este proyecto de ley son las siguientes:

- Los reglamentos aeronáuticos de Colombia deberán dirigirse estrictamente en la parte técnica.
- Se compilará la normatividad existente en un solo instrumento normativo, escindiendo la segunda parte del libro V del Código de Comercio e integrando las leyes y decretos que reforman permanentemente el esquema de transporte aéreo. Así mismo, se deberán regular otros aspectos ignorados u omitidos como el de la jurisdicción especial aeronáutica y la profesionalización del personal aeronáutico.

• Es necesario codificar las políticas de la actividad aeronáutica para que de esta manera se delimiten y reasignen funciones aún más coordinadas al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Cabe resaltar que el derecho aeronáutico es una de las novísimas ramas del derecho y sus fuentes naturales son el derecho civil, comercial, administrativo, laboral, marítimo internacional y comparado, público y privado.

En Colombia, se aplica la definición de derecho aeronáutico que hace el argentino Federico Videla, cuando dice que este es el “conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional que rigen instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificaciones de ella”.

Entre los primeros convenios internacionales que tratan el derecho aeronáutico se encuentran:

- La Conferencia de La Haya celebrada en 1907, cuyo objetivo se centró básicamente en la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde el aire.

- La Convención Internacional de Navegación Aérea en 1919 constituida por un consejo supremo cuyo fin primordial fue el reconocimiento de soberanía a las altas partes contratantes sobre su espacio aéreo y la libertad de paso inofensivo sobre su territorio, salvo ciertas restricciones en cuanto a transporte comercial.

- En 1944 con la participación de 54 naciones se reunieron en Chicago EU para establecer derechos comerciales en el transporte aéreo, es allí donde nace la propuesta de crear un Organismo Internacional con amplias facultades para dirimir los conflictos que surjan como resultado del ejercicio de la actividad aeronáutica, allí se nombró un organismo encargado de la administración el cual se denominó Organización de la Aviación Civil Internacional O.A.C.I, se llevó por 50 partes el 4 de abril de 1947.

- Luego en 1963 se efectuó el Convenio de Tokio, sobre infracciones ante el problema de apoderamiento ilícito de aeronaves y desvío de las mismas.

En Colombia el 5 de diciembre de 1919 se firmó en la notaría segunda de Barranquilla la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo, la constituyeron los señores Werner Kammerer, Albert Tietjen, Stuart Hosie, Ernesto Cortissoz, Jacobo Correa, Aristides Noquera y Rafael Palacio.

Luego de esto, por medio de la Ley 126 de 1919 se autorizó por primera vez al Ejecutivo para que reglamentara todo lo relacionado con la aeronavegación; después se crea la Ley 89 de 1938, *por medio de la cual se centralizó el control de la aviación en un organismo especial denominado Dirección General de la Aeronáutica Civil*, encargado especialmente de los servicios aeródromos, rutas aéreas, radiocomunicaciones aeronáuticas, meteorología, vigilancia de personas, materiales e instalaciones destinadas a la navegación aérea y funciona como dependencia del Ministerio de la Guerra de la Dirección General de la Aviación Militar.

El reglamento Aeronáutico Colombiano incorpora toda la reglamentación operativa y técnica del sector y se divide actualmente de la siguiente manera:

- Definiciones.
- Personal Aeronáutico.
- Actividades aéreas civiles.

- Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves.

- Reglamento del aire.
- Aeródromos e instalaciones.
- Régimen sancionatorio.
- Seguridad aérea.

- Certificación de tipo y fabricación de productos aeronáuticos.

- Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas.
- Normas ambientales para la aviación.

Como se mencionó anteriormente, el tema del personal aeronáutico se encuentra armonizado dentro del Convenio Internacional de la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI del cual Colombia hace parte, apoyando los procedimientos y métodos para la formación de pilotos, mecánicos, ingenieros, inspectores, controladores, bomberos, entre otros. Pero sin embargo pese a esto, esta preparación no es equitativa, pues en este momento haciendo referencia al Ministerio de Educación o al Instituto Colombiano de Fomento para la Educación Superior ICFES, no se consideran ni se encuentran registradas como profesiones, ni como técnica, tecnológica ni mucho menos como un pregrado, por ende es necesaria la profesionalización.

Del honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia, se incluyó todo el articulado del Proyecto de ley número 158 de 2010 Senado, *por la cual se toman medidas para mejorar la seguridad en las operaciones aeronáuticas*. Este proyecto que está enfocado a la seguridad aeronáutica es un complemento importantísimo para este conjunto de normas de este Proyecto de Ley “Código Aeronáutico”.

La Seguridad Aeroportuaria es un tema de vital importancia a nivel mundial, teniendo en cuenta los últimos acontecimientos tanto nacionales como extranjeros, es trascendental que Colombia esté a la vanguardia en esta materia, lo cual hace absolutamente necesario analizar y evaluar las disposiciones normativas existentes en aras de confrontar su vigencia material, tomando en consideración los avances que a nivel mundial se han venido realizando producto de las diferentes investigaciones en materia de Seguridad Operacional Aeroportuaria.

Muchos de los accidentes ocurridos a nivel mundial, relacionados con aviones que se salen de las pistas de aterrizajes por lo extremos o costados, están relacionados con deficiencias en las características de rozamiento de las superficies de los pavimentos.

La resistencia al rozamiento es la fuerza que se desarrolla cuando se previene la rotación parcial o total de la llanta en su interacción con el pavimento.

Diferentes investigaciones internacionales han identificado claramente las principales variables que caracterizan las propiedades de rozamiento de una superficie de pavimento. Entre ellas las más relevantes son: la MICROTTEXTURA y la MACROTTEXTURA de la superficie.

Dada la importancia de este problema, muchos equipos han sido desarrollados en diferentes países, los cuales son capaces de evaluar las características de rozamiento de una superficie de pavimento. Estos equipos no necesariamente operan bajo los mismos principios y su diseño no está estandarizado internacionalmente.

Investigaciones recientes han demostrado que la comparación de parámetros de fricción obtenidos con varios equipos medidores de fricción en la misma superficie es inapropiada, ya que se ha observado que diferentes equipos obtienen diversas mediciones de fricción cuando son utilizados en la misma superficie. Este fenómeno se ha observado incluso en equipos que operan bajo el mismo principio operacional y que además son fabricados por el mismo productor. Se ha llegado a la conclusión, que existe una necesidad de utilizar modelos matemáticos para estandarizar las medidas de rozamiento obtenidos por los diferentes equipos a un índice estándar que sea independiente al equipo utilizado para medir el coeficiente de rozamiento.

Después del experimento internacional (PIARC International Experiment) que tuvo lugar en España y Bélgica en el año 1992, con el fin de estudiar el fenómeno de rozamiento a fondo, el modelo matemático del Índice de Fricción Internacional (IFI) fue creado para estandarizar mediciones de fricción obtenidos por cualquier equipo. Este modelo incorpora las variables principales que afectan el fenómeno de rozamiento, que son la MICROTEXTURA y la MACROTEXTURA de la superficie del pavimento.

En Colombia el tema de rozamiento no se ha estudiado adecuadamente hasta el momento. La UAEAC no especifica ningún nivel mínimo de fricción. Básicamente lo que se ha hecho es copiar las regulaciones internacionales, específicamente las utilizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, y la Federal Aviation Administration, FAA. Estas instituciones constantemente se encuentran trabajando en proyectos investigativos en el área de rozamiento, ya que se han dado cuenta de las múltiples deficiencias que presentan sus métodos y regulaciones actuales.

El método actual para monitorear las características de rozamiento de una pista de aterrizaje puede ser resumido en la siguiente tabla. La Tabla 1 aparece en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), Parte 14, Sección 7.9. También aparece en el Manual de Servicios de Aeropuertos, Sección 3.2. Sin embargo, el documento que originalmente presentó la Tabla 1 fue la FAA Advisory Circular **AC número 150/5320-12C**.

TABLA 1

Tabla 3-1. Niveles correspondientes a las condiciones de superficie de la pista

Test equipment	Neumático de ensayo		Velocidad en ensayo (km/h)	Profundidad del agua en ensayo (mm)	Objetivo de diseño de nuevas superficies de pista	Nivel previsto de mantenimiento	Nivel mínimo de rozamiento
	Tipo	Presión (kPa)					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
Remolque medidor del valor Mu	A	70	65	1,0	0,72	0,52	0,42
	A	70	95	1,0	0,66	0,38	0,26
Deslizómetro	B	210	65	1,0	0,82	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,74	0,47	0,34
Vehículo medidor del rozamiento en la superficie	B	210	65	1,0	0,82	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,74	0,47	0,34
Vehículo medidor del rozamiento en la pista	B	210	65	1,0	0,82	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,74	0,54	0,41
Vehículo medidor del rozamiento TATRA	B	210	65	1,0	0,76	0,57	0,48
	B	210	95	1,0	0,67	0,52	0,42
Remolque medidor TRUNAR	B	210	65	1,0	0,69	0,52	0,45
	B	210	95	1,0	0,63	0,42	0,32
Remolque medidor de asimiento GRIPTESTER	C	140	65	1,0	0,74	0,53	0,43
	C	140	95	1,0	0,64	0,36	0,24

En diferentes medios académicos e investigativos se han expuesto las diferentes deficiencias que presenta el uso de la mencionada tabla. Entre las cuales podemos mencionar las siguientes:

La tabla no incorpora mediciones de la MACROTEXTURA del pavimento. Como se ha mencionado anteriormente, la MACROTEXTURA es uno de los parámetros principales utilizados para caracterizar las

propiedades de rozamiento de una superficie de pavimento. Específicamente, es utilizada para evaluar la sensibilidad de las características de rozamiento de una superficie a la velocidad.

Los operadores de los aeropuertos en Colombia no saben claramente cómo evaluar los niveles mínimos de la pista. Actualmente se limitan a comparar los valores medidos con los encontrados en una tabla reglamentada por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI. Esta tabla tiene muchas falencias que han sido claramente discutidas e ilustradas en diversos reportes internacionales.

Fue desarrollada después de correlaciones con respecto a un equipo que se utilizó como estándar el Mu Meter. Este equipo -Mu Meter- opera bajo principios muy diferentes de los demás equipos presentados en la tabla, por tanto estas correlaciones presentan serias dudas que han sido plasmadas y estudiadas en diferentes proyectos de investigación liderados por entidades como NASA y Transport Canada. En documentos recientes de la European Aviation Safety Agency (Proyecto de investigación EASA.2004/4) se expresaron los serios problemas que contiene la citada tabla. A nivel nacional, estas deficiencias han sido evaluadas a través de estudios preliminares realizados en la Universidad del Norte, Barranquilla.

Como resumen se puede decir que el Mu Meter es un equipo especializado para evaluar las características de rozamiento en curvas de pavimentos, sus mediciones después se asumen como estimaciones de las características de rozamiento de tramos rectos. Este equipo fue utilizado dada su gran popularidad en los años 80. Pero en los últimos años gracias a los avances en las investigaciones conducidas por NASA gracias al Annual NASA Wallops Runway Friction Workshop se ha demostrado que este equipo no debe ser utilizado como el equipo estándar.

Se recomienda el uso del Índice de Fricción Internacional (IFI), la cual es una metodología avalada por la American Society for Testing and Materials (ASTM), para la estandarización de medidas de rozamiento.

La Tabla 1, asume que un equipo desarrollado por un fabricante es representativo de toda la familia de equipos desarrollada por el mismo fabricante, lo cual se ha demostrado es falso. Muchas investigaciones han demostrado que cuando se utilizan por ejemplo muchos GRIPTESTER (Equipo sugerido en la Tabla), para evaluar las características de rozamiento en el mismo pavimento, estos presentarán diferentes mediciones, demostrando que un equipo no es representativo de su familia.

Dado este grave problema la NASA ha desarrollado su Annual NASA Wallops Runway Friction Workshop, donde diferentes equipos de todo el mundo acuden anualmente para calibrar sus equipos para el cumplimiento de los parámetros del IFI. La Figura 1 presenta datos obtenidos en Annual NASA Wallops Runway Friction Workshop 2008. Se puede ver claramente que los resultados de dos GRIPTESTER evaluados en la misma superficie de pavimento presentan resultados completamente diferentes.

En la Figura 1, VTTI GT representa los datos obtenidos usando el GRIPTESTER del Virginia Tech Transportation Institute y el DND GT representa los datos obtenidos usando el Canadian Department of National Defense GRIPTESTER.

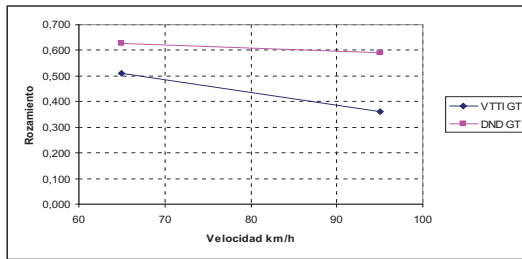


Figura 1 Datos obtenidos en el Annual NASA Wallops Runway Friction Workshop 2008 para la superficie A

Como conclusiones podemos establecer que en Colombia se debe evaluar las características de MACRO-TEXTURA de las pistas. Actualmente la evaluación de estas características solo es recomendada en aeropuertos que no cuenten con equipos capaces de evaluar la resistencia al rozamiento. El Reglamento Aeronáutico de Colombia parte 14, en el numeral 14.3.3.1.15.3 sólo hace referencia al espesor de la textura superficial, no exige su evaluación para las pistas, no especifica la metodología utilizada para tal fin. Por otra parte, investigaciones recientes, han demostrado que el valor de textura debe estar en el rango de 1.5 mm con el fin de garantizar la seguridad operacional de las pistas. La periodicidad de la medición de la textura debe ser la misma con la cual se mide el coeficiente de rozamiento de conformidad con la tabla A5-3 del Manual de Servicio de Aeropuertos parte 2. La evaluación de la MACRO-TEXTURA debe ser efectuada por dispositivos que cumplan con los requisitos establecidos por la norma ASTM E1845.

Las entidades reguladoras de la seguridad operacional de los aeropuertos deberían enfatizar la importancia de las mediciones de las características de rozamiento y MACROTEXTURIZADO. Estas mediciones se deben "imponer" y su cumplimiento debe ser monitoreado y controlado, para garantizar unas condiciones de seguridad a los usuarios y evitar que futuros accidentes ocurran.

Se debe utilizar el Índice de Fricción Internacional como herramienta para evaluar las características de rozamiento y texturizado de las pistas de aterrizaje. Esta metodología garantizará que la seguridad operacional en la pistas en Colombia esté acorde con el conocimiento contemporáneo en el tema de rozamiento a nivel mundial.

Se debe exigir que las empresas que realizan los ensayos de rozamiento en el país certifiquen sus equipos de acuerdo a la ASTM E 1960, garantizando así que estos presenten una certificación de calibración internacional y la confiabilidad de los resultados arrojados. El Apéndice 3 del Manual de Servicios de Aeropuertos, en la parte 2 concerniente al Estado de la Superficie de los Pavimentos especifica sobre la certificación de nuevos equipos, sin embargo no dice nada sobre la calibración de los equipos que se encuentran actualmente en operación. Anualmente diferentes equipos de todo el mundo son llevados a una base de la NASA localizada en Wallops, Virginia, para el Annual NASA Wallops Runway Friction Workshop, donde sus equipos son certificados para realizar mediciones de rozamiento de conformidad con la ASTM E 1960.

Dado que las mediciones de rozamiento evaluadas utilizando diferentes GRIPTESTER en una misma pista arrojan resultados diferentes, tal como se muestra en la figura No.1, es posible que en Colombia se estén

certificando pistas basados en resultados no confiables o errados, poniendo en riesgo la seguridad operacional al subestimar la inminente posibilidad de accidentes aéreos.

Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia no son suficientes para garantizar la seguridad aeronáutica, existen muchas falencias, otro ejemplo que podemos citar, es en la parte décimo cuarta del mismo, podemos hacer las siguientes críticas, en el numeral 14.3.3.1.15. Superficie de las pistas, no especifican cuáles son los niveles de irregularidades que se deben controlar, se deja muy general, las irregularidades en un pavimento se evalúan a través de Índice de Rugosidad Internacional (IRI), lo cual no se hace en el momento.

Es necesario señalar que gracias a la colaboración de cada uno de los actores que hicieron los aportes necesarios para enriquecer este proyecto, y hacer de este un conjunto de normas legales sistemáticas que regularán el transporte aéreo en Colombia.

De los honorables Congresistas,

Carlos R. Ferro Solanilla
Senador de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (artículo 139 y s.s. Ley 5ª de 1992)

El día 26 del mes de julio del año 2011 se radicó en este Despacho el Proyecto de ley número 26, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por honorable Senador *Carlos R. Ferro Solanilla*

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 26 de julio de 2011

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 26 de 2011 Senado**, por la cual se expide el código Aeronáutico, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 26 de julio de 2011

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Juan Manuel Corzo Román

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.