



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° 798

Bogotá, D. C., martes, 25 de octubre 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

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 26 DE 2011, SENADO, NÚMERO 38 DE 2011 SENADO (ACUMULADOS)

por la cual se expide el Código Aeronáutico.

Antecedentes del proyecto

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 honorable Senador Ramón Elías 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 honorable 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 discu-

siones 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.

El proyecto de ley en mención es de mi autoría y fue presentado el 26 de julio de 2011, para trámite legislativo y ha sido puesto en consideración de la Comisión Sexta de Senado para su análisis pertinente.

El actual informe de ponencia para primer debate de este proyecto de Ley, vuelve acumular el **Proyecto de ley número 038 de 2011 Senado**, *por la cual se toman medidas para mejorar la seguridad en las operaciones aeronáuticas*, radicado el 2 de agosto de 2011 por el honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Como se manifestó en la exposición de motivos del proyecto de ley para la presentación se realizaron durante el año 2010 diferentes reuniones 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 compilara 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 Noguera 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 el 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 absoluta-

mente 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 Microtextura y la Macrotextura 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 N° 150/5320-12C.

Tabla 1

Manual de servicios de aeropuertos

34

Tabla 3-1. Niveles correspondientes a las condiciones de superficie de la pista

Test equipment	Numérico de ensayo		Profundidad del agua en ensayo (mm)	Objetivo de diseño de nuevas superficies de pista	Nivel previsto de mantenimiento	Nivel mínimo de rozamiento	
	Tipo	Precisión (fPa)					Velocidad en ensayo (km/h)
(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	0.28
Deslizamiento	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 rozamiento GRIPESTER	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 las 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), el 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.

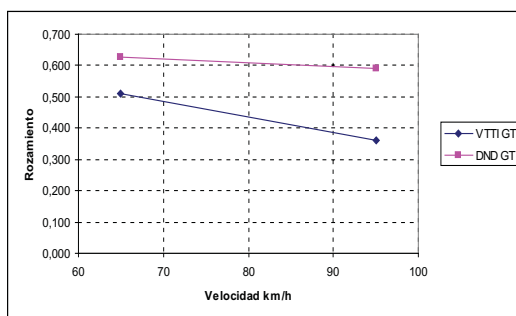


Figura 1 Datos obtenidos en el Annual NASA Wallops Runway Friction Workshop 2008 para la superficie A

Como conclusiones podemos establecer que en Colombia se debe evaluar las características de Macrotextura de las pistas. Actualmente la evaluación de estas característica 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 Macrotextura 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 número 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 décimocuarta del mismo donde podemos hacer las siguientes críticas, en el numeral 14.3.3.1.15. Superficie de las pistas, no especifican cuales 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, los cuales realizaron los aportes necesarios para enriquecer este proyecto, se logró llegar a un consenso general, para poder hacer de este código un conjunto de normas legales sistemáticas que regularán el transporte aéreo en Colombia.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Las modificaciones que se presentan al texto de proyecto son el fruto de las mesas de trabajo que se realizaron con la Aeronáutica Civil “Aerocivil”, la Fuerza Aérea Colombiana, ACIEM y las asociaciones del sector aeronáutico, que han buscado una mayor precisión y claridad en la norma.

En términos generales dentro de esta ponencia para primer debate se realizaron los siguientes cambios; no se hizo alusión a una entidad específica “Autoridad Aeronáutica”. Se fortalece la estructura de la autoridad aeronáutica con el Consejo Directivo, la Comisión intersectorial de seguridad de la aviación civil y la Comisión de Facilitación, cumpliendo de esta manera con lo previsto en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, instrumento que en sus Anexos 9 (Facilitación) y 17 (Seguridad de la aviación civil) exigen la creación de órganos interinstitucionales del más alto nivel que armonice el actual de las distintas instituciones estatales involucradas en la prestación del servicio de transporte aéreo.

Este Código Aeronáutico establece las políticas y criterios legales por los cuales debe regirse la autoridad aeronáutica para determinar las infracciones a la norma aeronáutica, al igual que la sanción a imponer, motivo por el cual desaparece del proyecto el capítulo correspondiente a infracciones. En el mismo sentido, y dadas la trascendencia de la aviación y las nuevas amenazas emergentes sobre el transporte aéreo, se llega a la conclusión de escindir del proyecto la parte correspondiente a delitos aeronáuticos para que el mismo sea un proyecto independiente que recoja todas las conductas que afectan la esfera de la aviación y el transporte aéreo.

Se empodera al explotador del aeropuerto al igual que al explotador de la aeronave, y de la misma manera se delimitan sus responsabilidades y las responsabilidades de la autoridad aeronáutica.

Se aclara el régimen aeroportuario actualizándolo a la realidad jurídica actual, la cual permite que los particulares sean empresarios aeroportuarios, ya sean como gestores directos del proyecto aeroportuario o como explotadores, mediante los distintos tipos contractuales de la utilización de aeródromos. Igualmente en la parte aeroportuaria se definen las responsabilidades del explotador del aeropuerto, precisando sus obligaciones y el alcance de las mismas.

Esta ponencia para primer debate aclara las facultades del comandante de la aeronave, respetando en todo momento su responsabilidad como garante

de la seguridad del vuelo, la seguridad de la aeronave y la disciplina a bordo, como la máxima autoridad a bordo de la aeronave.

Se dilucida la competencia de la autoridad aeronáutica para salvaguardar y garantizar la prevalencia y vigilancia de las superficies limitadoras del aeropuerto y la función que deben desarrollar las autoridades de policía con jurisdicción en el área donde se encuentra el aeropuerto.

De forma muy importante, esta ponencia logra encontrar un consenso para actualizar los montos indemnizatorios aplicables en el transporte aéreo, cambiando la unidad de medida de Gramo Oro puro por Derechos Especiales de Giro (DEG), e igualándolos a los montos previstos en instrumentos internacionales sobre la materia aprobados por la República de Colombia, de esta manera se alivia al empresario del transporte aéreo de los costos adicionales que debía asumir por caucionar responsabilidad suya en Colombia e iguala la canasta de costos que inciden enormemente sobre el costo del pasaje aéreo.

Por último, este Código Aeronáutico salvaguarda a las aeronaves de propiedad del Estado colombiano de pagar costos por derechos aeronáuticos y aeroportuarios, que afectaban su operación en aeropuertos públicos.

De forma particular, se realizaron las siguientes modificaciones:

En el artículo 2° se adicionó el siguiente postulado: En la industria aeronáutica es un mandato contar con el SMS que identifique oportunamente los riesgos de seguridad operacional y permita que la organización aeronáutica adopte oportunamente las medidas que neutralicen dichos riesgos antes que los mismos se tornen catastróficos.

En el artículo 5° se adiciona un término.

Se adiciona en el artículo 6° para concordarlo con lo pactado en el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago del 44).

En el artículo 7° se realiza una adición, en razón a que el componente ambiental de la aviación civil se encuentra reglamentado en el Anexo 16 al C. Chicago, el mismo se ajusta por entreno a los convenios de protección ambiental multilaterales en los cuales Colombia es parte, por ello la reglamentación, el control y la vigilancia deben seguir en cabeza de la autoridad aeronáutica colombiana como entidad especializada de aviación del país.

En el artículo 8° se adicionan unos términos de precisión.

Se adicionaron unas funciones al Consejo Superior de Aeronáutica Civil en el artículo 9°.

En el artículo 10 se adiciona y se aclara la conformación del Consejo Superior de Aeronáutica Civil.

Se modificó El Comité Nacional de Seguridad Aérea de la Aviación Civil consagrado en los artículos 11 y 12, y se estableció que actualmente existe la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria de la aviación civil conforme a los Decretos 1400 de 2002 y 1440 de 2009, el cual obra como

órgano estratégico del alto gobierno para garantizar la protección de la aviación civil contra actos de interferencia aérea, cumpliendo con el estándar OACI contenido en el numeral 3.1.5 del Anexo 17 al Convenio.

Se precisa la redacción del artículo 13 y se ajustan las prácticas de la industria aeronáutica.

En el artículo 14 se adicionan tres delegados a la Comisión Intersectorial de Facilitación de la Aviación Civil.

Se señala en el artículo 15 que las funciones son regulación, control y vigilancia, la certificación e inspección hacen parte de la función de control.

En el artículo 16 se aclara que la OACI no hace exigencias, adopta estándares que deben ser observados por los Estados Parte conforme al artículo 37 del Convenio de Chicago del 44.

En el artículo 19 es más acertado hablar de empresas y no de aeronaves colombianas.

En el artículo 21 se realiza una precisión, en cuanto a que hoy existe el concepto de espacio aéreo flexible con la posibilidad de ser usado por la aviación civil y de Estado de forma coordinada.

En el artículo 22 se hace una precisión, en que término no es provisional sino temporal.

En los artículos 24, 27, 29, 35 y 36 se realizan precisiones a su redacción.

Los artículos 40 y 43 son nuevos.

Se modificó el artículo 44, en el sentido de que el SMS permite prever los niveles de riesgo y su valoración motivo por el cual la autoridad aeronáutica no debe esperar que la condición sea peligrosa para tomar medidas, solo con el hecho de que existan riesgos debe adoptarse las acciones del caso. En el mismo sentido y por razones de responsabilidad debe agregarse un párrafo donde se consagre que el explotador de la instalación debe obtenerse de operar un aeropuerto cuando existan riesgos que puedan comprometer la seguridad de las operaciones.

Se adiciona el inciso 2 del artículo 46, por cuanto los aeropuertos civiles existentes en Colombia no son todos de la aeronáutica civil, algunos son de la nación y entregados en administración a la aeronáutica, otros son de propiedad de la aeronáutica y otros son de órganos o instituciones territoriales y ellas pueden entregarlos en distintas modalidades contractuales.

En los artículos 47 y 48, el texto agregado es necesario para darle mayor precisión y claridad a la norma.

En el artículo 49, se agrega un inciso en el cual se precisa que la aviación del Estado será gratuita.

En el artículo 54 se realizan algunas precisiones y se agrega un inciso en ese mismo sentido.

En el artículo 58 se agrega la palabra Estado, buscando precisión.

En el artículo 61 se cambia la palabra peligroso por riesgo. El SMS permite prever los niveles de riesgo y su valoración, motivo por el cual la autoridad aeronáutica no debe esperar que la condición

sea peligrosa para tomar medidas; solo con el hecho de que existan riesgos debe adoptarse las acciones del caso.

En el artículo 63 se realiza una precisión para dar mayor claridad.

En el artículo 65 se agrega una adición de la persona que debe realizar la acción, para dar mayor precisión.

Se realiza una precisión en el artículo 67.

En el artículo 69 se suprime el inciso segundo, pues se traslada al artículo 109.

Se adiciona el artículo 72 el cual habla que la bandera que se debe utilizar es la bandera mercante.

En el artículo 71 se agrega un inciso segundo el cual realiza una precisión sobre la matrícula.

Se realiza una adición al artículo 73, se agregan los numerales 4 y 7, dando más claridad sobre los motivos de cancelación de matrícula.

En el artículo 74 se precisó sobre el tiempo en los días. A su vez se agregó en el numeral segundo el literal d.

En el artículo 86 se agregó el término control de calidad para dar mayor precisión.

En el artículo 92 se adicionó el numeral 5, buscando dar mayor precisión.

En el artículo 98 se realizó una precisión sobre la inscripción del Registro Aeronáutico Nacional.

En artículo 108 se agrega el término personal de mantenimiento para garantizar los salarios de estos.

El artículo 111 se suprime.

Se adicionó texto en el artículo 113 para comprender a todo el personal aeronáutico.

En el artículo 114 se realiza una precisión, aclarando que son los pilotos y tripulantes de relevo.

Se agregan los numerales 6 y 7 del artículo 118 sobre la seguridad aérea.

En el artículo 124 se realiza una precisión con el término "ratificados".

En el artículo 126 se realiza una modificación al concepto de tiempo de servicio, para dar mayor claridad en este concepto.

Se suprime en los artículos 125 y 128 el nombre de la persona investida de las funciones de comandante; debe constar en la documentación de a bordo. No es necesaria esta aclaración. El artículo 123 indica de manera acertada que cuando no se establece quien es el Comandante, se presume como tal el piloto que encabece la lista de tripulación. De otra y por norma internacional, los documentos de abordaje tienen datos específicos que no incluyen el nombre del comandante (Certificado de Aeronavegabilidad, etc.).

Se introduce un artículo nuevo el cual será el 128, con el fin de dar la definición del tiempo de vuelo, para dar claridad a esta terminología.

Se introduce un artículo nuevo el cual será el 129, en el que se precisa el término de asignación y cuáles serían estos tipos.

Se introduce un artículo nuevo el cual será el 130, con el que se busca definir el concepto de descanso reglamentario.

Se aclara el artículo 129, en razón a que cuando el comandante no puede entregar la aeronave al explotador, sino que debe entregarla a una autoridad, no necesariamente esta debería ser la autoridad aeronáutica. Salvo los restos de un accidente y para efectos de investigación del mismo, generalmente la autoridad aeronáutica no tiene atribuciones de custodia sobre aeronaves, en cambio puede ser más frecuente que una aeronave deba ser entregada por su comandante a autoridades aduaneras o policiales.

En el artículo 130 se realizaron algunas precisiones en los términos, para dar más claridad en las abstenciones de iniciar el vuelo.

Se modifica el artículo 135, porque el Plan de Vuelo no se abre y menos se cierra, simplemente se elabora y puede ser objeto de modificaciones en vuelo, lo que se abre y cierra es el Libro de Vuelo que es un documento de abordaje que debe ser gestionado por el comandante. En el Libro de Vuelo se deja constancia de las situaciones de orden técnico o de orden jurídico ocurridas durante el vuelo. La bitácora es de orden técnico únicamente y para información del explotador.

Se realiza una precisión en el artículo 136 sobre las facultades especiales del comandante de la aeronave.

En el artículo 142, se suprime que 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. No es necesaria esta aclaración, los documentos de abordaje tienen datos específicos que no incluyen el nombre del comandante, situación que además estaría en contradicción con lo previsto en el Convenio de Chicago (Certificado de Aeronavegabilidad, etc.).

En el artículo 143 se realiza una precisión sobre lo que le corresponde a la autoridad aeronáutica.

En el artículo 149 se adiciona un inciso que dice que en caso de inspección por parte de la Autoridad Aeronáutica en la que el autorizado no demuestra que dispone de las condiciones y documentos que acreditan el cumplimiento de las capacidades antes indicadas, la Autoridad procederá con la suspensión preventiva de actividades hasta que este acredite su cumplimiento. Es necesario agregar este apartado con el propósito de asegurar que el autorizado cumple en todo momento con lo autorizado; adicionalmente se evita el aumento de riesgo a la seguridad aérea mientras se adelanta el proceso administrativo.

Se adiciona un texto al artículo 151 para no limitar los servicios aéreos, ya que en la práctica aeronáutica va desarrollando nuevos TAE, que no necesariamente quedan descritos en la norma (ej. gravimetría, etc.), por lo tanto debe agregarse la salvedad.

En el artículo 154 se hace una precisión en el texto con el término de “Trabajos” Aéreos Especiales, buscando dar puntualidad en el término.

Se aclara el artículo 155, con el cambio de un texto.

Se adiciona en el artículo 171, el por qué es necesario salvaguardar las facultades de la autoridad aeronáutica y prever que hacia el futuro puede originarse actividades aeronáuticas que quedarían excluidas dentro de la descripción taxativa de la norma.

Se adiciona el artículo 175, pues es necesario mostrar que lo indicado en este numeral es un mínimo, de no hacerlo, no podría exigirse la inclusión de las condiciones del contrato de trasporte.

Es necesario realizar una aclaración en el artículo 176, pues es imprescindible limitar el techo a esta reducción, en caso contrario puede llegar al cien por ciento (100%) como sucede en la actualidad, más la aplicación de penalidades, prácticas que son lesivo para el pasajero afectando la calidad del servicio, además que la autoridad aeronáutica no puede imponer un límite alguno porque la ley no la autoriza.

Se precisa el artículo 188, sobre las cláusulas del contrato.

En el artículo 189 es necesario unificar este término a dos años como se indica en el art 233 del proyecto.

En el artículo 193, se realiza una adición aclaratoria sobre el reconocimiento de compensaciones al pasajero.

En el artículo 194 se realiza una precisión con el término “instrucciones”.

En el artículo 195 se agrega maquinas o equipos porque el transportador opera escaleras portátiles, buses, etc.

En el artículo 229, es imperioso hacer esta precisión pues hoy no solo existe el valor del pasaje, en algunos casos es simbólico sino que además se aplican otros costos administrativos (Combustibles, seguros, agencias de viajes, etc.) adicionales al pasaje, que generalmente no son devueltos al pasajero pues no hace parte del pasaje propiamente dicho.

En el artículo 230 se elimina la expresión “de conformidad con las normas que, a tal efecto, dicte la Autoridad Aeronáutica”, en razón a que la Autoridad aeronáutica no está dado establecer el sistema de responsabilidad, ni los montos indemnizatorios, esa es una tarea que es exclusiva del legislador.

En el artículo 232 se elimina la expresión, “excepto si demuestra que sus dependientes no obraron en ejercicio de sus funciones o excedieron el límite de sus atribuciones”, por qué esta aclaración desconoce los derechos de la víctima y desprotege al pasajero, pues es la salida para que el transportador burle sus obligaciones culpando a sus dependientes.

En el artículo 237 se realizan unas precisiones para igualar los valores en el ámbito internacional.

En el artículo 238 se hacen unas precisiones para dar mayor claridad al artículo.

En el artículo 240 se realizan una precisión al texto para dar mayor claridad al artículo.

Se adicionó el numeral segundo en el artículo 242, que la norma es aplicable cuando el límite de la indemnización de único pero no cuando es variable, como es el caso del Convenio de Montreal de 1999.

Se agrega un inciso nuevo en el artículo 246, en el cual se busca clarificar que todas las aeronaves estarán sujetas a la presente ley y a la Reglamentación de la Autoridad Aeronáutica.

En el artículo 247 se da una aclaración en el texto, pues no es aviación privado sino la aviación en general.

En el artículo 249 se aclaró que los permisos que da la Aeronáutica deben ser previos.

En el artículo 250 se da precisión a un término.

En el artículo 252 se agregan las asociaciones de actividades áreas, pues estas son parte también de inspección y control.

Se precisa en el artículo 255.

Se agrega un artículo nuevo el cual será el 257, en el cual se habla de la reglamentación por parte de la autoridad aeronáutica las escuelas de aviación y aeroclubes.

En el artículo 256 se agregan dos incisos, que se refieren a la búsqueda y salvamento en situaciones de emergencia.

En el segundo inciso del artículo 258 se hace la precisión con respecto a las aeronaves de otros estados.

En el artículo 262 se precisa el periodo de tres años a dos años para darle concordancia a toda la presente ley.

Se adiciona en el artículo 263 para concordar con lo expresado en el convenio de Chicago, la investigación del accidente o incidente aéreo debe ser adelantada por investigadores de accidentes.

Se precisa el artículo 264, con respecto a que deben participar expertos en la investigación de accidentes.

El artículo 265 se ajusta a lo previsto en el Anexo 13 al Convenio de Chicago.

En el artículo 268 se realiza una aclaración los informes finales de accidentes.

En el artículo 271 se precisa los fenómenos de inicio y terminación del vuelo, para delimitar la responsabilidad y concordar con la descripción de la norma internacional.

En el artículo 274 se da una precisión en cuanto a la dependencia de la víctima.

Se realiza una precisión en el artículo 278 sobre la indemnización por daños a tercero.

En los artículos 281 y 287 se precisa el periodo de tres años a dos años para darle concordancia a toda la presente ley.

En el artículo 288 el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil fue reemplazado en el 2009 por la Parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos.

En el artículo 290 se precisa el tema del seguro con respecto a los daños causados contractualmente y extracontractualmente.

Se adiciona el artículo 293 con los Reglamentos Aeronáuticos, porque allí se describen las infracciones y parte del procedimiento de investigación, además se recibió suficiente respaldo de jurisprudencia por parte de la Corte Constitucional y el Consejo de Estado.

En el artículo 296 se modifica para citar de forma general a la autoridad aeronáutica, porque en caso de un cambio de nombre de la dependencia debe recurrirse al legislador para modificar la ley.

Se suprime los artículos comprendidos entre el artículo 298 al artículo 349 y reemplazarlos por el artículo 297, donde se trasfiere a la autoridad aeronáutica la facultad de establecer las conductas sancionables junto con el tipo y monto de la sanción. Por las siguientes razones:

1. Son las autoridades aeronáuticas las competentes para establecer las conductas sancionables, el tipo de sanción a ser aplicado y el monto de las mismas de acuerdo con su gravedad.

2. El legislador está en la autonomía de asumir la reglamentación de las sanciones por medio de la ley, pero en el caso en que el avance tecnológico o la práctica aeronáutica exijan la creación de nuevas conductas o variar el tipo o monto de una sanción, necesariamente debe agotarse el procediendo legislativo, situación que vuelve regido el sistema y afecta la flexibilidad propia de la industria aeronáutica, además de ocupar al legislador en actividades francamente intrascendentes.

3. La facultad reglamentaria propia de cualquier autoridad, además de abarcar el caso propiamente dicho (v.g. Certificación de una Aeronave) abarca las medidas coercitivas con el propósito de asegurar el cumplimiento de la norma. Así las cosas, si a la autoridad aeronáutica se le ha dado la facultad de reglamentar la aeronáutica civil, lo más coherente desde el hecho jurídico es que se le garantice la autonomía necesaria para ejercer con efectividad su autoridad.

4. Una cosa es la conducta sancionable y otra es la conducta punible, y si bien guarda ciertos rasgos de identidad, necesariamente tienen diferencias sustanciales como quiera que las conductas sancionables pueden ser determinadas por la autoridad administrativa siguiendo lineamientos precisos establecidos por el legislador.

5. Es necesario reservar a la autoridad aeronáutica cierta condición de flexibilidad en el manejo de los asuntos aeronáuticos.

6. Si lo que se quiere es hacer más altas las multas para disuadir al sujeto obligado a su incumplimiento entonces puede recurrirse a establecer montos mayores que los previstos actualmente.

7. El sistema sancionatorio de aeronáutica, tal y como está diseñado ha venido funcionando adecuadamente alcanzando sus objetivos; además, cuenta con amplio respaldo jurisprudencial de la más altas cortes del país y de máxima corporación de lo contencioso/administrativo, donde se ha encontrado ajustado a derecho las medidas sancionatorias apli-

cadadas por la autoridad aeronáutica. Igualmente, la honorable Corte Constitucional se pronunciado a favor de esta facultad tal y como ocurre en la Sentencia C-853/05 del 17 de agosto de 2005, Magistrado Ponente doctor Jaime Córdoba Triviño.

8. Si en Colombia se ha avanzado con éxito para que sea la autoridad aeronáutica la que determine las conductas sancionables, el tipo de y monto de la sanción y procedimiento a seguir enmarcado en precisas lineamientos legislativos, no es explicable retroceder en este punto; al contrario, debe revestirse a la autoridad aeronáutica de garantías para que se mejore en este aspecto.

9. En el mundo de hoy se trasfiere a las autoridades administrativas la totalidad de asuntos administrativos, nosotros en Colombia queremos desconocer esta realidad práctica.

En el artículo 350 se realiza una precisión a un término para darle mayor claridad.

Se suprimió los artículos 352 a 363 que contenía los delitos contra la aviación y transporte aéreo, para presentarlos como una modificación al Código Penal, proyecto de ley que se tramitará ante las comisiones primeras del Congreso de la República.

Se adiciona un artículo nuevo el cual será el 305, en este se refiere a la capacidad de celebrar convenios tanto nacionales como internacionales por parte de la Autoridad Aeronáutica.

Se amplió el término concedido en el artículo 364 a tres años, siendo el artículo 306 de acuerdo a las supresiones realizadas.

Por las adiciones de los artículos nuevos y las supresiones que se realizaron dentro del texto, se efectúa una reenumeración a este proyecto de ley.

Proposición

Dese primer debate favorable al Proyecto de ley número 26 de 2011 Senado, número 38 de 2011 Senado (acumulados), *“por la cual se expide el Código Aeronáutico”*, con pliego de modificaciones.

Cordialmente,

Carlos R. Ferro Solanilla,
Senador de la República.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 26 DE 2011 SENADO, 38 DE 2011 SENADO (ACUMULADOS)

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 uti-

licen 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.

Las actividades de aeronáutica civil incluidas las aeroportuarias, que se desarrollen en la República de Colombia, deben disponer de un sistema de gestión de la seguridad operacional que en todo momento garantice la gestión eficiente y segura de los riesgos implícitos en las actividades de aviación civil. La Autoridad Aeronáutica determinará los requisitos y condiciones que debe reunir referido sistema de gestión de la seguridad operacional.

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 aéreo nacional. Se entiende por espacio aéreo 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 que dicte la autoridad aeronáutica.

Cuando una determinada materia no esté específicamente prevista por este Código, se acudirá a los principios generales de derecho aeronáutico, 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°. Con el propósito de promover el desarrollo de la Aeronáutica Civil de manera segura, ordenada y eficiente, la legislación aeronáutica civil colombiana observará las normas y estándares técnicos emanados de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

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. Por lo tanto la autoridad aeronáutica y las autoridades ambientales observarán y harán cumplir los estándares ambientales previstos por la Organización de Aviación Civil Internacional.

TÍTULO II
DE LA ADMINISTRACIÓN
DE LA AERONÁUTICA CIVIL
CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 8°. La Autoridad Aeronáutica *en la República de Colombia* es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), *o la entidad que el futuro asuma las funciones que corresponden esta Unidad* y está adscrita al Ministerio del Transporte.

Corresponde a la Autoridad Aeronáutica expedir los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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. Emitir concepto sobre los asuntos especiales que le someta a consideración el Gobierno.

3. Orientar las estrategias, planes, programas y proyectos de la entidad, acorde con las políticas generales y verificar su cumplimiento.

4. Conocer y aprobar los planes, programas y proyectos de participación privada, pública o mixta del sector aéreo.

5. Aprobar el anteproyecto de presupuesto de la entidad y sus modificaciones de conformidad con la ley.

6. Proponer mecanismos que permitan a la entidad optimizar y ampliar la cobertura de captación de ingresos.

7. Estudiar los planes y programas que le presente a su consideración el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

8. Proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura orgánica y planta de personal de la entidad.

9. Analizar los tratados relacionados con la aeronáutica civil y proponer al Gobierno la denuncia de aquellos que considere contrarios al interés nacional en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

10. 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 Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá.

2. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo o su delegado.

3. Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado.

4. Ministro de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o su delegado.

5. Un delegado del Señor Presidente de la República.

6. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.

7. El Alto Consejero Presidencial para la Gestión Pública y Privada o su delegado.

8. El Director General de la Autoridad Aeronáutica.

Así mismo, El Director de Infraestructura y el Jefe de la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte Igualmente, asistirán con derecho a voz.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo de la Autoridad o quien haga sus veces en la entidad, actuará como Secretario del Consejo Directivo de la misma.

El Consejo podrá invitar a sus deliberaciones a personas o instituciones públicas o funcionarios públicos, particulares, representantes de las agremiaciones o a quienes estime necesarios para el adecuado desarrollo de la aviación civil o, puedan ilustrarlos sobre los asuntos a tratar en la respectiva sesión, quienes serán escuchados y consultados sesión especial.

Artículo 11. La Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria de la Aviación Civil, como órgano consultivo y colegiado estará facultado para:

1. Diseñar y formular las políticas, principios, métodos y procedimientos en materia de protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita, de conformidad con lo establecido en los estándares internacionales emanados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. Evaluar los riesgos de seguridad aeroportuaria que se presentan en el ámbito nacional que puedan afectar el desarrollo de la aviación civil y recomendar las medidas para contrarrestar sus posibles efectos.

3. Coordinar la aplicación de políticas, principios, métodos y procedimientos en materia de protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita que involucren cada una de las entidades que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria.

4. Diseñar, implantar y evaluar los métodos y procedimientos a seguir por cada uno de los organismos involucrados en la ejecución de métodos y procedimientos en materia de protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y vigilar su cumplimiento.

5. Verificar que las medidas y procedimientos de seguridad aplicados por cada entidad que integra la Comisión en los aeropuertos del país sean los adecuados para mantener un nivel óptimo de seguridad y enfrentar las amenazas a la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica.

6. Formular propuestas para la formación e instrucción en seguridad aeroportuaria del personal de cada uno de los organismos miembros de la Co-

misión Intersectorial que labora en los diferentes aeropuertos del país.

7. Recomendar a los organismos participantes en la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria la celebración de convenios interadministrativos para garantizar la operatividad de los sistemas de seguridad aeroportuaria.

8. Recomendar a los organismos competentes la adopción de medidas y procedimientos que faciliten la implementación de los controles de seguridad, previsto para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y de las normas nacionales.

9. Expedir su propio reglamento.

10. Las demás que le señale la ley o establezca el Gobierno Nacional.

Parágrafo. En todo caso, en la formulación de dichas políticas, principios, métodos, procedimientos y medidas generales en materia de seguridad aeroportuaria, deberá adoptarse las precauciones necesarias para evitar que su implementación interfiera o cause demoras innecesarias a las actividades de la aviación civil, las cuales siempre deben ser eficientes, ágiles y seguras.

Artículo 12. La Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria de la Aviación Civil, estará integrada por:

1. Ministro de Transporte o el Viceministro como su delegado, quien la presidirá.

2. Ministro de Defensa Nacional o su delegado.

3. Comandante General de las Fuerzas Militares o su delegado.

4. Director General de la Policía Nacional o su delegado.

5. Director o Subdirector del Departamento Administrativo de Seguridad o entidad que el futuro asuma sus funciones.

6. Director General de Impuestos y Aduanas Nacionales o su delegado.

7. Director General de la Autoridad Aeronáutica.

8. El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado.

9. Un representante de las asociaciones de personal aeronáuticos constituidas en Colombia, designado por ellas mismas.

10. Un representante de las asociaciones Colombianas de aviadores civiles designado por ellas mismas.

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

Parágrafo 1º. En caso de ausencia del Ministro de Transporte o del Viceministro, la reunión de la Comisión será presidida por el Director General de la Autoridad Aeronáutica.

Parágrafo 2º. La Comisión podrá invitar a sus deliberaciones a funcionarios públicos, particulares, representantes de las agremiaciones o a quienes consideren que puedan ilustrarlos sobre los asuntos a tratar en la respectiva reunión.

Parágrafo 3º. La Comisión tendrá un Secretario, cargo que será desempeñado por el Director Seguridad Aeroportuaria de la Autoridad Aeronáutica o quien haga sus veces.

Artículo 13. La Comisión Intersectorial de Facilitación de la Aviación Civil, es el órgano encargado de coordinar las acciones de los diferentes órganos gubernamentales, y velará por el cumplimiento de los reglamentos aeronáuticos que regulan el dinamismo y agilidad 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 sin comprometer el dinamismo y agilidad propios del transporte aéreo.

Artículo 14. La Comisión Intersectorial de facilitación de la Aviación Civil estará conformado por:

1. Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado.

2. Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural o su delegado.

3. Ministro de Salud Pública o su delegado.

4. Ministro de Trabajo o su delegado.

5. Ministro de Transporte o su delegado.

6. Ministro de Comercio, Industria y Turismo o su delegado

7. Director General de la Policía o su delegado.

8. Director del Departamento Administrativo de Seguridad (o entidad que en futuro asuma dichas funciones) o su delegado.

9. Director de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) o su delegado.

10. Director del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o su delegado.

11. Director de la Autoridad Aeronáutica, quien lo presidirá.

12. Un Representante agremiaciones de consumidores y/o de usuarios del transporte aéreo y de los aeropuertos, designado por ellas.

13. Un delegado de las asociaciones de personal aeronáutico, designado por ellas.

14. Un representante de las asociaciones Colombianas de aviadores civiles designado por ellas mismas.

15. Un delegado de las asociaciones de empresas aéreas, designado por ellas.

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 regulación, control y vigilancia 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 *los estándares que al efecto adopte* 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 empresas 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. El Gobierno *podrá* prohibir, *condicionar o* restringir, *por razones de interés* público, la utilización de los espacios, la navegación aérea sobre determinadas regiones, el uso de aeronaves así como el uso del espacio aéreo por aquellos objetos que sin ser aeronaves se desplazan o sostienen en el aire, o el transporte de determinadas cosas.

La designación o supresión de las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas o flexibles en el espacio aéreo nacional, estará a cargo de la *Autoridad Aeronáutica en coordinación con la Fuerza Aérea Colombiana*.

Artículo 22. En circunstancias excepcionales y en defensa del interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir o restringir, en forma *temporal*, 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 decolar, aterrizar o acuatizar dentro del territorio o en las aguas jurisdiccionales colombianas, las aeronaves deberán hacerlo *en instalaciones aeronáuticas previamente* autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, excepto en los casos en que medie autorización especial o en los de emergencia manifiesta, *caso en el cual el comandante de la aeronave debe rendir informe justificado a la autoridad aeronáutica dentro de las 24 horas siguientes a dicha operación*.

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 movilizada 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 los Reglamentos Aeronáuticos*.

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.

Salvo permiso especial de la autoridad competente, *ninguna persona o aeronave* podrá transportar *por vía aérea*, explosivos, material bélico, equipos destinados al levantamiento aerofotogramétrico, *minerales preciosos o de especial interés para el Estado*, elementos radioactivos u otros objetos y sustancias que sean expresamente determinados.

Se requerirá también permiso de la autoridad competente, para transportar objetos, sustancias, 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. El explotador y sus comandantes se abstendrán de operar *aeronave* y los responsables de su mantenimiento y del control de calidad sobre el mismo, al igual que la Autoridad Aeronáutica, impedirán su operación cuando:

1. La aeronave no se encuentra aeronavegable.
2. La aeronave no cuenta con los documentos de abordaje.
3. *La tripulación* no cuenta con la respetiva licencia, o certificación aeromédica o no se encuentre apta física o mentalmente para efectuar el vuelo.
4. La operación conlleve un riesgo para la aeronave, los pasajeros, la carga, las personas o cosas en tierra.
5. El explotador no cuente previamente con las autorizaciones de caso para llevar a cabo el vuelo.
6. Los inspectores y/o los 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.

Sin perjuicio de las normas técnicas aeronáuticas que le sea aplicable, 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, *certificados* como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Los aeródromos y aeropuertos se clasificarán, de acuerdo con la 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. Para explotar un aeródromo o aeropuerto, a cualquier título incluido el de concesión, se requiere que el empresario aeroportuario público o privado, demuestre ante la Autoridad Aeronáutica su capacidad técnica, administrativa y financiera en relación con las actividades que se propone desarrollar y obtener sus respectivas especificaciones y permiso de operación.

Artículo 41. 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 42. La Autoridad Aeronáutica clasificará los aeródromos y determinará los requisitos que deba reunir cada clase, teniendo en cuenta siempre las reglamentaciones internacionales.

Artículo 43. La Autoridad Aeronáutica está facultada para prohibir que se ejecuten u ordene que se retire o demuela toda instalación o actividad, pero sin limitarse a cables aéreos, líneas de conducción de energía, antenas y otras semejantes, cuando dichas instalaciones o actividades puedan de forma alguna, constituirse en obstáculos o peligros para la navegación aérea o sobrepasen las superficies de seguridad de un aeropuerto abierto a la operación pública. Las autoridades de policía por su parte deberán ejecutar de inmediato y sin dilación alguna la orden impartida por la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO II

Explotación y operaciones

Artículo 44. 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 45. 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, 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 *civiles* 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 46. 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 *de forma que ponga en riesgo la seguridad de las operaciones que en él se desarrollan.*

5. Cuando no se lleve el registro de aeronaves que operen en el aeródromo o no se cumplan las órdenes y los Reglamentos Aeronáuticos.

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 1°. Si el Permiso de Operación expira o es suspendido o cancelado la Autoridad Aeronáutica impedirá la explotación de dicho aeródromo.

Parágrafo 2°. El explotador de la instalación aeronáutica se abstendrá de operar la misma cuando se presenten riesgos que eventualmente puedan comprometer la seguridad en las operaciones aéreas que allí se desarrollan.

Artículo 47. 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 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 48. 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 Nacional.

Todo documento o contrato en virtud del cual se transfiera el uso o la operación de un aeródromo, incluida la concesión del mismo, conlleva transferencia de la calidad de explotador sobre él, y en

consecuencia debe registrarse en la oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

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 registrarse la parte pertinente de dichos contratos, en la Oficina Registro Aeronáutico Nacional.

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 49. Ningún aeródromo o aeropuerto público o *privado* 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 50. La Autoridad Aeronáutica a través de la *Oficina de Registro Aeronáutico Nacional* llevará un registro de aeródromos y *aeropuertos* en el cual se hará constar su clase y categoría, el nombre del explotador y demás datos pertinentes.

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

Artículo 51. 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.

El uso de los aeródromos y pistas, sus instalaciones y ayudas para la navegación por las aeronaves de Estado, será gratuito sea privado, público o concesionado.

Artículo 52. La Autoridad Aeronáutica podrá permitir transitoriamente la operación de aeronaves en superficies que no sean aeródromos.

Artículo 53. 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 235, 238 y 239.

CAPÍTULO III

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

Artículo 54. 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 la 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, relleños 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 55. 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 del propietario del obstáculo.

Artículo 56. Es obligación del explotador de una aeronave, máquina o equipo que perturbe el libre tránsito de las pistas, rampas o zonas de rodamiento de un aeródromo, removerlo tan pronto el *explotador del aeropuerto así* lo ordene. De no hacerlo dentro de un tiempo prudencial, dicho *explotador de aeropuerto* podrá disponer lo pertinente para su remoción, a expensas del *explotador de la aeronave*, dentro de lo que las circunstancias inmediatas aconsejen, y sin que a dicho *explotador* le quepa responsabilidad por los daños que puedan causarse a la aeronave, máquina o equipo.

En el Manual de servicio del aeropuerto se establecerá el procedimiento a seguir para la remoción.

CAPÍTULO IV

De las zonas de protección

Artículo 57. Es zona de protección de la infraestructura aeronáutica, el espacio aéreo sobre:

1. Los aeródromos civiles y de Estado.
2. Las inmediaciones terrestres o acuáticas de dichos aeródromos.
3. Las instalaciones de ayuda y protección a la navegación aérea.

Artículo 58. 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 máxi-

mas permitidas para la plantación y demás efectos a que se refiere el artículo 54.

Artículo 59. 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 60. La Autoridad Aeronáutica en los aeródromos públicos, privados o *Estado* 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, entre otros. 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 zona despejada 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 61. 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 62. Las entidades territoriales se asegurarán 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 Terri-

torial (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 63. La seguridad operacional de las actividades aeronáuticas deberá controlarse con un enfoque preventivo, adelantándose a identificar los *riesgos* y *buscando* que se implementen medidas correctivas necesarias para mitigar los riesgos.

Artículo 64. 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 65. El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública *debe notificar a la Autoridad Aeronáutica* el nivel de rozamiento y macrotexturizado de la pista.

Artículo 66. La superficie de una pista pavimentada se construirá de modo que proporcione niveles apropiados de rozamiento y macrotexturizado cuando la pista esté mojada.

Artículo 67. *El explotador del aeropuerto* debe medir periódicamente, *en los intervalos que determine la Autoridad Aeronáutica*, las características de rozamiento y macrotexturizado de la superficie de la pista con dispositivos certificados bajo estándares internacionales.

Artículo 68. 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 deteriore.

Artículo 69. 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 *que en él se desarrolla*.

TÍTULO V

DE LA AERONAVE

CAPÍTULO I

Aeronaves en general

Artículo 70. 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 71. Las aeronaves son bienes muebles sujetos a registro, de naturaleza especial, conforme al presente Código.

Artículo 72. La Autoridad Aeronáutica determinará las especificaciones técnicas necesarias para el diseño, certificación y manufactura de productos aeronáuticos en Colombia, conforme a estándares internacionales aplicables a dichas actividades. Igualmente, vigilará que las personas u organizaciones cumplan con dichas especificaciones dentro de los tiempos y formas previstos en los Reglamentos Aeronáuticos.

CAPÍTULO II

Nacionalidad y matrícula

Artículo 73. 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 74. El Registro Aeronáutico Nacional es de carácter público, dependiente de la Autoridad Aeronáutica y se regirá 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, contratos 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.

La matrícula en aeronaves será de carácter único y en ningún caso podrá reasignarse a otra aeronave.

Artículo 75. Toda aeronave matriculada en Colombia llevará, como distintivo de la nacionalidad, la bandera *mercante* 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 76. 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. Cuando sea antieconómica su reparación y así lo solicite su explotador.

5. Por destrucción o desaparecimiento debidamente comprobados o cuando se abandone la aeronave.

6. Cuando medie orden de Autoridad Aeronáutica o mandato judicial.

7. Cuando la aeronave sea utilizada en la comisión de un ilícito o hubiere sido adquirida con el producto de una actividad ilícita.

8. Por decisión de la Autoridad Aeronáutica o de autoridad competente, cuando se establezca que la matrícula ha sido irregularmente otorgada.

9. Cuando desaparezca cualquiera de los requisitos necesarios para su inscripción inicial; pero esta cancelación podrá estar condicionada a la presencia de la aeronave en territorio colombiano.

10. En los demás casos determinados por la ley.

En el caso de los ordinales 1º y 2º 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 77. Una aeronave se declarará:

1. Desaparecida cuando:

Por el transcurso de *treinta (30) días* continuos, desde la fecha en que debió llegar a su destino final o durante igual término se desconozca su paradero, o sea declarada la finalización de su búsqueda.

2. Abandono cuando:

a) Por la declaración del propietario.

b) Por indeterminación o carencia de marcas de nacionalidad y matrícula legítimas o se ignore su propietario.

c) Por permanecer inactiva por más de cinco (5) años continuos y no estar bajo el cuidado de su propietario o poseedor legítimo.

d) Por declaración de la autoridad aduanera.

Artículo 78. 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 79. 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 caste-

llano, tendrán pleno efecto en el territorio nacional, siempre que se inscriban en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 80. 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 81. La Oficina de Registro Aeronáutico Nacional dependerá de la Autoridad Aeronáutica, y llevará los libros que la ley o los Reglamentos Aeronáuticos determinen.

Artículo 82. La Autoridad Aeronáutica reglamentará la manera de llevar el Registro Aeronáutico Nacional.

CAPÍTULO IV

Propiedad y explotación sobre aeronaves

Artículo 83. 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 84. 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 solo se inscribirá en el Registro Aeronáutico Nacional, según el caso. La tradición se efectuará mediante dicha inscripción acompañada de la entrega material.

Artículo 85. Para los efectos de la entrega de aeronaves, el propietario o adquirente podrá solicitar amparo administrativo ante la Autoridad Aeronáutica para que está impida su operación.

CAPÍTULO V

Del explotador

Artículo 86. Es explotador de una aeronave es la persona inscrita como propietario de la misma en el Registro Aeronáutico Nacional. El propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la Autoridad Aeronáutica e inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 87. 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 88. Los explotadores de aeronaves civiles son responsables de la aeronavegabilidad, mantenimiento *y control de calidad*, 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 89. 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 inicia para el nuevo explotador, cuando se registra el contrato de utilización en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 90. 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 91. 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 92. 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 los perjuicios.

Artículo 93. 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 94. Son obligaciones especiales del fletante *o explotador*:

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.
5. *Velar por que la aeronave no sea empleada para la comisión de ilícitos.*

Artículo 95. 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 96. El fletante no estará obligado a emprender un viaje cuya duración previsible exceda considerablemente el término de duración del contrato.

Artículo 97. Salvo estipulación en contrario, los aeródromos de iniciación y terminación del contrato estarán situados en Colombia.

Artículo 98. 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 99. El fletante es responsable de los daños y perjuicios que sufra el fletador por culpa de aquel o de sus dependientes, cuando la nave no pueda efectuar el transporte en el tiempo fijado en el contrato.

Artículo 100. 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. *El caso de intercambio de aeronaves a título de arrendamiento implica transferencia en la calidad de explotador de las aeronaves, caso en el cual habrá que inscribirlo en Registro Aeronáutico Nacional.*

Artículo 101. 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 102. 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 103. 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 104. 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 105. 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 exigidos por los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 106. 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 107. Toda aeronave civil *nacional o extranjera* 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 108. 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 109. 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 consignent las especificaciones necesarias para su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

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

Artículo 110. La hipoteca comprenderá la célula, las unidades motopropulsoras, 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, prefiere 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 y personal de mantenimiento.
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 éste 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 111. 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 112. 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 Nacional.

CAPÍTULO IX

Embargo, secuestro y otras medidas cautelares

Artículo 113. 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 éste 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 114. Se denomina personal aeronáutico aquellas *personas* que 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; el control del tránsito aéreo, *los servicios de meteorología, telecomunicaciones e información aeronáutica*, los de salvamento y extinción de incendios *en aeropuertos*. 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 115. 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 vuelos a bordo de la aeronave, quienes deberán ser contratados directamente por la empresa de servicio aéreo 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. Instructores de vuelo.
5. Pilotos u otros tripulantes para relevo en vuelo.

Artículo 116. Tripulantes de Cabina de Pasajeros, son tripulantes responsables de: Contribuir a la seguridad 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 117. Las disposiciones contenidas en los artículos 115 y 116 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 118. 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 del 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 119. 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. Condiciones aplicables al tiempo de servicio, vuelo y descanso del personal aeronáutico.
7. Las atribuciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico.
8. 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 120. 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 éstas 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 121. Toda empresa Colombiana de aviación deberá ocupar personal aeronáutico de nacionalidad Colombiana 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 éstas.

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

Artículo 122. 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 123. El personal aeronáutico deberá recibir formación en el área aeronáutica bien sea a nivel de educación para el trabajo y desarrollo humano, técnico, tecnológico, pregrado o posgrado.

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 124. Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para operarla, 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 disponga el reglamento para casos especiales, como en el caso de los instructores, en las aeronaves colombianas de transporte público el comandante será de nacionalidad colombiana.

Artículo 125. 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 ratificados para Colombia.

Artículo 126. 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 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 127. Concepto de Tiempo de Servicio: Para efectos de lo dispuesto en el presente código, Se entiende por tiempo de servicio el periodo durante el cual el tripulante está a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse dos horas antes de la iniciación programada en vuelos Transoceánicos, una hora y media antes de los vuelos Intercontinentales y una hora antes de los vuelos Domésticos y se termina de contar treinta (30) minutos después de finalizar el vuelo.

Se considera también como tiempo de servicio:

1. El transcurrido en calidad de reserva.
2. El que de cualquier modo implique su traslado en condición de tripulante adicional.
3. El necesario para transportarse, por cualquier medio, hacia un lugar diferente a la base de residencia del tripulante y el regreso por cualquier medio a la misma.
4. Las horas destinadas a reentrenamientos periódicos en avión y simuladores de vuelo, prácticas periódicas de evacuación en tierra o en el mar.

Artículo 128. Tiempo de Vuelo: Es el transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por sus propios medios, hasta que se detiene completamente en su lugar de destino.

Artículo 129. Se entiende por asignación, la utilización que se hace de un tripulante en actividades propias de la empresa explotadora. Las asignaciones son:

1. Vuelo.
2. Reserva de vuelo.
3. Escuela de operaciones.
4. Tripulante adicional.
3. Simulador de vuelo.
4. Vuelo de entrenamiento.

Artículo 130. 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.

Los periodos 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,

vuelo, y descansos por parte del personal que presta servicios aeronáuticos.

Artículo 131. 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 132. 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, éstas 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.

Artículo 133. 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 éste 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 éstos 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 competente.

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 competente.

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 autoridad competente, 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 134. El Comandante se abstendrá de iniciar el vuelo, cuando en su criterio:

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

2. No haya recibido *del empleador o las autoridades* competentes la asistencia suficiente y las medidas necesarias que garanticen su segura y correcta realización.

3. Algún pasajero embarcado pueda representar *cualquier* peligro *para su realización*, específicamente *o perturbar su normal desarrollo*.

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 135. 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 numeral 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.

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

Artículo 136. 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 137. 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 138. 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 139. Son atribuciones del Comandante:

1. Abrir y *cerrar 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 *o incurra en actos de indisciplina* a bordo.

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

12. Dejar constancia escrita, en el libro de *vuelo*, de los nacimientos, defunciones y demás hechos

que puedan tener consecuencias legales *y técnicas*, ocurridas a bordo o durante el vuelo.

13. Las demás que le corresponda conforme a la naturaleza de su autoridad.

Artículo 140. 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, interrumpir *o desviar* 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.

Iguales facultades tendrá cualquier tripulante, cuando no se alcance a contar con la autorización del Comandante y con el fin de conjurar una situación *inminente* de inseguridad 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 141. El Comandante y el explotador son responsables penales, civiles 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 142. 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 143. 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 144. 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 145. 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 146. 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.

TÍTULO VII

SERVICIOS AÉREOS COMERCIALES

CAPÍTULO I

Servicio de transporte aéreo en general

Artículo 147. 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 *regulación, control* y vigilancia para la prestación adecuada de tales servicios.

Artículo 148. 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. 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 150. 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 151. 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 152. 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 proporcionado 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.

Artículo 153. 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.

En caso de inspección por parte de la Autoridad Aeronáutica en la que el autorizado no demuestra que dispone de las condiciones y documentos que acreditan el cumplimiento de las capacidades antes indicadas, la Autoridad Aeronáutica procederá con la suspensión preventiva de actividades hasta que éste acredite su cumplimiento.

Artículo 154. 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 155. 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 transporte público de pasajeros, correo o carga regular y no regular; y trabajos aéreos especiales como *pero sin limitarse a* aviación agrícola, aerografía, publicidad aérea, construcción, ambulancia aérea y actividades similares.

Artículo 156. 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 157. 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 158. Los artículos anteriores se aplicarán igualmente a los explotadores de *Trabajos Aéreos Especiales*.

Artículo 159. 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, a los respectivos *permisos* de operación a la existencia de una adecuada reciprocidad con explotadores colombianos.

Artículo 160. La explotación comercial del servicio público de transporte aéreo nacional, queda reservado a las empresas de transporte aéreo colombianas. 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 aún 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 161. 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 162. 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 163. 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 164. La Autoridad Aeronáutica suspenderá o revocará el permiso de operación, cuando su titular haya dejado de cumplir las condiciones con-

forme a los cuales fueron expedidos o en caso de transgresiones a la Ley.

Artículo 165. 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 166. 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 167. Los permisos de operación no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título.

Artículo 168. 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 169. 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 170. 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 171. El Gobierno Nacional podrá subvencionar la industria aérea y señalar los términos, condiciones y modalidades de dicha subvención.

Artículo 172. 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 173. 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 el Plan Nacional de Desarrollo, de acuerdo con lo que establezca la normatividad que

dicte el Gobierno, siempre y cuando cumpla la norma aeronáutica.

Artículo 174. Quedan sujetos a la aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica los convenios entre explotadores de servicio aéreos 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 175. 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, trabajos aéreos especiales y demás actividades aeronáuticas o aeroportuarias. Así mismo reglamentará las actividades relativas a la aviación con fines turísticos o recreativos, cuando estas sean remuneradas.

CAPÍTULO II

Contrato de transporte

Artículo 176. 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 177. 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 178. 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 que se refieran a las condiciones del transporte, podrán ser regulados por las empresas aéreas de transporte público mediante reglamentación que requiera aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

Tales reglamentos deberán ser exhibidos por las empresas en lugares en donde sean fácilmente co-

nocidos del usuario. La Autoridad Aeronáutica dictará las normas sobre el particular.

Artículo 179. El billete o boleto de pasaje, si se expide, independientemente del medio empleado para ello deberá contener, como mínimo:

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 180. 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, la cual no podrá superar el diez por ciento (10%) de los valores entregados transportados, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 181. El transportador podrá exigir a cada pasajero antes de embarcar la nave la documentación necesaria para desembarcar en el punto de destino.

Artículo 182. 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 183. 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 184. 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 salvadas al lugar de destino.

Artículo 185. Salvo lo dispuesto en normas especiales, el transporte deberá ser contratado con trans-

portadores 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 186. 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.

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

Artículo 187. 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 cargo 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 188. 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 desig-

nado 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 189. 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 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 190. 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 191. 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.

Artículo 192. El transportador solo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inexecución 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 efecto alguno y se tendrán por no escritas.

Artículo 193. Las acciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte prescriben en dos (2) 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 194. 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 195. 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 política 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 196. 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 197. 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. En todo caso, el reconocimiento de compensaciones al pasajero solo obrará como atenuante a favor del transportador.

CAPÍTULO III

Transporte de personas

Artículo 198. El pasajero estará obligado a pagar el pasaje y a observar las *instrucciones* de seguridad impuestas por el transportador y por los reglamentos 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 199. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de este, de conformidad con lo previsto en el artículo 241. Su responsabilidad frente a tal pasajero comprenderá, además, los daños causados por los vehículos máquinas o equipos utilizados por él.

Dicha responsabilidad solo 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 200. 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 201. 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, solo 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 efecto alguno.

Artículo 202. 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 203. 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 204. 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 205. 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 206. 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 obliga-

do al cumplimiento de estas obligaciones, desde el momento en que reciba a satisfacción la cosa transportada.

Artículo 207. 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 227.

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 efecto alguno.

Artículo 208. 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 209. El remitente deberá entregar las mercancías al transportador debidamente emba-

das y rotuladas, conforme a las exigencias propias de su naturaleza, so pena de indemnizar los daños que ocurran por 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 210. Tratándose de cosas corruptibles que empiecen a dañarse en el curso del transporte, el transportador 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 211. 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 212. 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.

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 213. 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 ocasiona 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 214. Cuando el reglamento dictado por el Gobierno así lo exija, el transportador estará obligado a expedir carta de porte.

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

Artículo 215. 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 216. Cuando se expida carta de porte los derechos reconocidos en este Capítulo al remitente o al destinatario solo podrán ser ejercidos por el tenedor legítimo de la misma, quien podrá exigir la restitución de la cosa devolviendo cancelada dicha carta.

Artículo 217. 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 referentes 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 218. El contrato, cuando falte la carta de porte, deberá probarse conforme a lo previsto en la ley.

Artículo 219. 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. Sin embargo, si el destinatario rehúsa la mercancía, o si no es hallado, el remitente recobrará su derecho de disposición.

Artículo 220. 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 209 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 221. Cuando el cambio de destinatario implique cambio en la ruta o un viaje más largo o más dispendioso, se deberá pagar por el remitente el excedente del flete y los mayores gastos que ocasiona 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 222. 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 223. El transportador solo 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 224. 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 225. 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 policiva del lugar. En todo caso deberá dar aviso oportuno y detallado al remitente.

Artículo 226. 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 solo 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 (5) 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 227. 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 quinto el artículo 207, 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 el 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 228. 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 229. 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 suplido.

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

Pasados treinta (30) 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 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 230. 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.

2. Que los débitos provenientes de los servicios prestados y los créditos por los abonos hechos se lleven bajo una misma cuenta.

Artículo 231. 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 232. El transporte aéreo de mercancías peligrosas será regulado de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos.

CAPÍTULO V

Responsabilidad contractual del transportador aéreo

Artículo 233. 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 la totalidad de los valores a él entregados por el pasajero*. El pasajero podrá en tales casos exigir la devolución inmediata *de dichos valores*.

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 234. 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 (100) Derechos Especiales de Giro.

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

Artículo 235. 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 236. 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.

Artículo 237. Todo reclamo por daños causados a los pasajeros se hará por escrito a la empresa aé-

rea con acuse de recibo, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho. La empresa deberá responder por el daño dentro de los sesenta (60) 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 (7) días hábiles para el equipaje facturado y de catorce (14) 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 (21) 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 *dos (2)* años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación.

Artículo 238. La responsabilidad consagrada al explotador no afectará el derecho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiere.

Artículo 239. 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 240. 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 de 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 241. 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 199 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 *montos por pasajero*:

1. Por muerte o por incapacidad total permanente, hasta *cientos veinte mil (120.000)* Derechos Especiales de Giro.

2. Por incapacidad parcial permanente, hasta *cientos veinte mil (120.000)* Derechos Especiales de Giro.

3. Por incapacidad parcial temporal, hasta veinticinco mil (25.000) Derechos Especiales de Giro.

4. Por demora o cancelación injustificada en el vuelo contratado, hasta *cuatro mil seis cientos noventa (4.690)* 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, *serán* ser revisados y actualizados de conformidad con los convenios internacionales sobre la materia *aprobados por la República de Colombia*.

Artículo 242. 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 *los valores recibidos del pasajero*. El pasajero podrá en tales casos exigir la devolución inmediata *de los valores entregados al transportador*.

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 243. 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 244. 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 trans-

portista se limita a cuatro mil seiscientos noventa (4.690) 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 mil ciento treinta y cinco (1.135) 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 diecinueve (19) 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 numerales 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.

Los límites de los montos indemnizatorios previstos en este Código, serán revisados y actualizados de conformidad con los convenios internacionales sobre la materia aprobados por la República de Colombia.

Artículo 245. 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 (200) derechos especiales de giro por todos los objetos de mano de cada persona.

Artículo 246. 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 247. 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 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 248. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro tendrá acción de repetición contra este.

Artículo 249. 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 250. La Aviación General comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus modalidades tales como aviación privada, civil del estado, *deportiva*, instrucción de vuelo y aviación experimental y está sujeta a lo establecido en la presente Ley y los Reglamentos Aeronáuticos.

Las aeronaves de aviación general, quedarán sujetas, en cuanto les sean aplicables, a las disposiciones de esta parte y a los reglamentos que para cada actividad distinta de la comercial determine la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 251. Las aeronaves de *aviación general* 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 de *aviación general* 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, de conformidad con los artículos 265 y 266 de este Código.

Artículo 252. Se entiende por Aviación privada a la operación de aeronaves al servicio de sus propie-

tarios 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 253. 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 254. 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 *previos* otorgados por la Autoridad Aeronáutica y se regulan de acuerdo con lo establecido por los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 255. Los vehículos aéreos no tripulados, están sujetos a la inspección, control y vigilancia de la Autoridad Aeronáutica y se regulan de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 256. Los Aeroclubes *o asociaciones de actividades deportivas aéreas* 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.

Artículo 257. *La Autoridad Aeronáutica deberá reglamentar las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes y entidades dedicadas al mantenimiento de aeronaves.*

TÍTULO IX

DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 258. 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 259. 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, mantienen, 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 260. 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 261. El servicio de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, tripulantes, pasajeros y bienes transportados, en caso de accidentes o incidentes aéreos, *es una actividad humanitaria* de interés público y estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica.

Cualquier situación que requiera la activación del sistema de búsqueda, rescate y salvamento por siniestro aéreo o marítimo, debe ser notificado inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica quien contactará de inmediato a sus entidades de apoyo.

En caso de ser requerido se aplicarán los protocolos operativos nacionales del Sistema Nacional para la prevención y atención de desastres.

Artículo 262. 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 263. La Autoridad Aeronáutica 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 de búsqueda, asistencia y salvamento requieran la participación de aeronaves de estado de otros estados, será necesaria autorización especial del Gobierno de acuerdo con lo previsto en la ley.

Artículo 264. 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 265. 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 266. 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 (20.000) Derechos Especiales de Giro por persona salvada, sin exceder de cien mil (100.000). Si ninguna persona ha sido salvada, no excederá la suma total de veinte mil (20.000) 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 267. Las acciones de qué trata este Capítulo prescriben por el transcurso de *dos (2)* años, contados desde el fin de la respectiva operación.

Artículo 268. 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, *obstáculo* 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 aéreas 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 269. Todo accidente e incidente de aviación civil, deberá ser investigado por la dependencia especializada en investigación de accidentes e incidentes de transporte del Ministerio de Transporte, contando con *expertos en la investigación de accidentes e incidentes aéreos de dicha dependencia*,

quienes estarán apoyados por un grupo interdisciplinario *de expertos aeronáuticos*.

Artículo 270. El grupo interdisciplinario *de apoyo al investigador estará integrado por expertos aeronáuticos*, como mínimo por:

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

Cualquier otro experto aeronáutico o aeroportuario que sea necesario en la investigación.

Este grupo *interdisciplinario se organizará conforme a las instrucciones del investigador*, 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.

Artículo 271. 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 272. 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 273. Los informes finales de accidentes e incidentes de aviación contendrán un capítulo específico de recomendaciones tendientes a evitar la repetición de sucesos originados en la misma la causa.

Artículo 274. 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 275. 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 276. Para los efectos de este Capítulo la aeronave se entenderá en vuelo desde el momento en que *empieza a moverse por cualquier medio* hasta cuando *se detenga en el lugar de destino*.

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

Artículo 278. 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 279. El demandado estará exento de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la víctima o *de los dependientes de esta*.

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 de 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 280. 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 281. 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 282. 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 283. Montos indemnizatorios:

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

a) Setecientos cincuenta mil (750.000) derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos.

b) Un millón y medio (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.

c) Tres millones (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.

d) Siete millones (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.

e) Dieciocho millones (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.

f) Ochenta millones (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.

g) Ciento cincuenta millones (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.

h) Trescientos millones (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.

i) Quinientos millones (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.

j) Setecientos millones (700.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500 000 kilogramos.

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

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

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

(2) Se debieron únicamente a la negligencia u otra acción u omisión indebida de otra *persona diferente al explotador o sus dependientes*.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de ciento treinta y tres mil (133.000) 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 lo previsto en convenios internacionales sobre la materia aprobados por Colombia.

Artículo 284. La limitación de responsabilidad no beneficiará al usuario ilegítimo; pero su responsabilidad se regirá por los artículos 241 y 275.

Artículo 285. 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 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 286. Las acciones fundadas en este Capítulo prescribirán en *dos* (2) años, contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños.

Artículo 287. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro tendrá acción de repetición contra este.

Artículo 288. 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 289. 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 consideran 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 290. 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 248 y 282.

Artículo 291. 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 a otros bienes a bordo, que no pertenezcan al explotador, según los artículos 241 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 numeral anterior.

Parágrafo. El explotador no podrá acogerse a los límites de responsabilidad en los casos contemplados en el artículo 235.

Artículo 292. La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a causa de abordaje prescribirá, a los *dos* (2) años, contados a partir de la fecha del hecho.

Artículo 293. 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 los Reglamentos Aeronáuticos* y los convenios internacionales.

Artículo 294. 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.

TÍTULO XII.

SEGURO

Artículo 295. Las empresas de *servicios aéreos comerciales* de transporte público quedan obligadas a caucionar la responsabilidad civil *contractual por daños derivados del incumplimiento o defectuoso cumplimiento del contrato de transporte aéreo; y extracontractual por daños a terceros en la superficie y por abordaje*, 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 la presente Código.

La caución se puede tomar por el cincuenta por ciento (50%) 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 establecido en la presente Código.

Las cauciones señaladas 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 296. 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 297. 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 298. Al contrato de seguro aéreo se aplicarán, en cuanto sean pertinentes, las normas relativas al seguro marítimo consignadas en el Código de Comercio.

TÍTULO XIII DE LAS INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 299. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica definir en los Reglamentos Aeronáuticos, las conductas sancionables e imponer la correspondiente sanción por infracciones a los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan el sector aeronáutico, de conformidad con el procedimiento administrativo fijado por la ley.

Artículo 300. 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 me-

didias 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 301. En aplicación de lo anterior, los inspectores de operaciones de aeronavegabilidad, *aeroportuarios u otros* funcionarios de la autoridad *aeronáutica* 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 inciso anterior.

Cuando se haya tomado medida preventiva de inmovilización o suspensión de actividades, la dependencia *de la autoridad aeronáutica* 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 302. Cuando se detecten hechos u omisiones que, aún sin constituir infracción, entrañen grave e inminente riesgo para la seguridad aérea o *aeroportuaria*, 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, la Ley y en *los Reglamentos Aeronáuticos* 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.

Autoridad Aeronáutica a través de la dependencia competente, dispondrá la inmediata suspensión de actividades de vuelo a aeronaves o sus tripulantes, cuando se detecten riesgos derivados de viola-

ción 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 *Autoridad Aeronáutica*, 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.

Los Reglamentos Aeronáuticos fijarán los criterios para la imposición de las sanciones de que trata el presente artículo.

Artículo 303. No habrá lugar a la sanción administrativa 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 *se impondrá* 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 304. Cuando, debido a la aparición de nuevas tecnologías o la adopción de 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, podrá definir uniformemente la que corresponda a la violación de cada nueva norma.

TÍTULO XIII DISPOSICIONES FINALES, TRANSITORIAS Y DEROGATORIAS CAPÍTULO I

Disposiciones finales

Artículo 305. La Autoridad Aeronáutica celebrará los convenios del caso con instituciones nacionales o extranjeras, con el propósito de disponer del personal debidamente calificado para atender adecuadamente las responsabilidades a su cargo y las contenidas en la presente ley.

Artículo 306. Dentro de *tres (3)* 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 *tres (3)* 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 307. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

Carlos R. Ferro Solanilla,
Senador de la República.
al anterior.