

PROYECTO DE LEY No. 75 DE 2025

“Por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA

Capítulo I. Disposiciones Generales

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer los parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, definidos por la reglamentación técnica expedida por las autoridades aeronáuticas competentes.

Asimismo, se pretende modificar la Ley 1801 de 2016 – Código de Seguridad y Convivencia Ciudadana, y la Ley 599 de 2000 – Código Penal, con el objetivo de crear nuevas conductas contrarias a la convivencia y circunstancias de agravación punitiva en el delito de terrorismo, respectivamente, en los casos en que el uso de estas tecnologías sea irregular o afecte gravemente bienes jurídicos protegidos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Ley constituyen normas de obligatorio cumplimiento por parte de todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que lleven a cabo actuaciones relacionadas con la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados en el territorio nacional.

Parágrafo. Lo dispuesto en esta Ley no aplicará a los desarrollos tecnológicos de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS del sector Defensa.

Artículo 3. Competencia. Para efectos de lo dispuesto en la presente Ley, la competencia para controlar la importación de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, conforme a sus funciones legales y reglamentarias.

La comercialización y adquisición de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de

Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS se regirán conforme a las normas generales aplicables en materia comercial y de protección al consumidor, las competencias de inspección, vigilancia y control estarán en cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC, en el marco de sus funciones de protección al consumidor y control de prácticas comerciales.

Parágrafo 1. La regulación control y vigilancia de las actividades relacionadas con la fabricación, registro y uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS corresponderá al Ministerio de Transporte, a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, en el marco de sus funciones legales y reglamentarias.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil podrá establecer requisitos técnicos o certificados como condiciones previas a la comercialización y adquisición de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, cuando ello resulte necesario para preservar la seguridad operacional y el uso adecuado del espacio aéreo.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil ejercerá sus funciones considerando el desarrollo de tecnologías emergentes, incluyendo aquellas basadas en inteligencia artificial, que puedan incidir en la evolución, el uso y los riesgos asociados a los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, con el fin de anticipar y gestionar escenarios técnicos, operacionales y de seguridad.

Lo anterior, sin perjuicio de las demás competencias que correspondan a otras entidades públicas, conforme a la normativa vigente y los reglamentos que se expidan en desarrollo de la presente ley.

La supervisión, control y vigilancia de las actividades relacionadas con la fabricación, comercialización y adquisición, registro, uso, tenencia, porte y transporte de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS corresponderá al Ministerio de Defensa Nacional y al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en el marco de sus funciones legales y reglamentarias. Estas entidades deberán reglamentar el uso de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Lo anterior, sin perjuicio de las demás competencias que correspondan a otras entidades públicas, conforme a la normativa vigente y los reglamentos que se expidan en desarrollo de la presente ley.

Artículo 4. Definiciones. Para los efectos de la presente Ley, se adoptan las definiciones establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC vigentes, en lo relativo a los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y demás conceptos técnicos aplicables.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil podrá complementar o actualizar dichas definiciones mediante los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, de conformidad con los avances

tecnológicos, operacionales y normativos en la materia, en armonía con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.

Parágrafo. En lo relativo a los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, las definiciones técnicas y operacionales serán adoptadas por el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la autoridad competente, conforme a sus funciones constitucionales y legales.

Cuando se trate de aspectos relacionados con el uso, gestión y control del espectro radioeléctrico, la definición y actualización de los conceptos técnicos corresponderá al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones con el apoyo técnico de la Agencia Nacional del Espectro – ANE, de conformidad con sus competencias legales.

Capítulo II. De los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS

Artículo 5. Importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados.

La importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, así como de sus partes y componentes asociados estará sujeta al régimen aduanero vigente. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN será la autoridad competente para administrar, verificar y controlar la declaración de importación de estos Sistemas, en coordinación con las entidades con competencia técnica sobre el uso, trazabilidad y seguridad de éstos.

Los requisitos para la importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados estarán supeditados a la reglamentación actual y que se expida para tal efecto por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley.

Quien desee importar o comercializar los productos señalados en el presente artículo, deberá registrarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo mediante la presentación de la respectiva solicitud. Este registro deberá actualizarse anualmente en la base del Registro Único Nacional de Importaciones y Comercializadores Autorizados, sin perjuicio de su articulación con el Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, administrado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, el cual funcionará como herramienta complementaria para el seguimiento integral de estos sistemas desde su ingreso al territorio nacional hasta su uso efectivo.

Artículo 6. Fabricación de Sistemas Aéreos no Tripulados – UAS, sus partes y componentes asociados.

El Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil reglamentará los requisitos aplicables para la fabricación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, en el marco de sus competencias y atendiendo al principio de colaboración armónica entre las entidades del Estado, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.

Esta reglamentación deberá armonizarse con los procesos de certificación técnica establecidos en la normativa aeronáutica vigente, en particular con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, incluyendo el procedimiento para la expedición del Certificado de Validación Técnico Operacional – CVTO o el documento que lo reemplace, modifique o adicione, así como con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI. Estas certificaciones constituyen un requisito indispensable para la operación legal de estos sistemas en el país.

Artículo 7. Comercialización y adquisición de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que comercialicen, adquieran o usen Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberán cumplir los parámetros que para el efecto definan el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, atendiendo a las directrices establecidas en la presente Ley.

Artículo 8. Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Transporte, a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, fortalecerá el Sistema de información actualmente existente para el Registro de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, con el fin de consolidar la información relacionada con la importación, fabricación, propiedad, tenencia, comercialización, uso y aseguramiento de estos sistemas.

El Registro RUAS deberá estar actualizado y permitir la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.

Toda persona natural o jurídica que importe, fabrique, comercialice, adquiera o utilice Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes o componentes asociados deberá registrarse y mantener actualizada su información en el Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS.

Parágrafo 1. El Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS deberá garantizar la protección de los datos personales conforme con lo establecido en la Ley Estatutaria 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.

Parágrafo 2. La interoperabilidad del Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS con sistemas de información de otras entidades, se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, atendiendo a los principios constitucionales de seguridad y defensa nacional, reserva legal y colaboración armónica entre autoridades.

Artículo 9. Uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. Los sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados serán usados en operaciones comerciales o sin ánimo de lucro conforme a los estándares establecidos por la Unidad Administrativa Especial

de Aeronáutica Civil – Aerocivil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC y demás normas concordantes.

Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que utilicen Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberán cumplir con los siguientes requisitos, de conformidad con la normativa vigente:

1. Estar registrados en el Sistema RUAS establecido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil conforme a lo previsto en la normativa aeronáutica vigente, incluyendo la identificación de las aeronaves, sus partes y equipos tecnológicos asociados.
2. Constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual cuyo valor y condiciones deberán atender al análisis técnico de riesgo de la operación, considerando factores como categoría operacional, entorno, peso y velocidad del sistema.
3. Obtener la autorización o certificación requerida según la categoría de operación prevista en el Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC.
4. Las operaciones con Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS deberán realizarse exclusivamente en las zonas habilitadas para tal fin, de acuerdo con la información publicada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil a través del Visor Geográfico UAS o el instrumento que lo complemente o sustituya, conforme a la normativa aeronáutica aplicable. Esta herramienta, administrada y actualizada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil constituye la referencia técnica obligatoria para identificar en tiempo real las áreas habilitadas, restringidas o sujetas a condiciones especiales para la operación de UAS en el espacio aéreo nacional.

En el caso de los espacios aéreos restringidos para el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, serán reglamentados por la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, reglamentará lo relacionado con la medición del riesgo para la determinación del valor de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS.

La reglamentación sobre la exigencia de pólizas de responsabilidad civil extracontractual deberá observar lo dispuesto en el Código de Comercio o la norma que lo sustituya o modifique, y las demás normas aplicables sobre el seguro, así como los principios de proporcionalidad y riesgo, en armonía con las categorías de operación previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Parágrafo 2. En los eventos en los que no se dé cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, se podrán aplicar los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas establecidas en la Ley 1801 de 2016, sin

perjuicio de las demás acciones que en derecho corresponda.

Parágrafo 3. En los eventos en que se realicen sobrevuelos de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS en áreas restringidas o prohibidas, establecidas por las autoridades competentes, así como en perímetros de unidades militares y de policía o de infraestructura estratégica, la Fuerza Pública podrá tomar las medidas necesarias para inhabilitarlos, incluyendo la destrucción inmediata.

Artículo 10. Tenencia de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. La tenencia de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados comprende su posesión en un bien inmueble previamente registrado ante el sistema correspondiente, junto con su código de identificación, sus partes, componentes asociados y demás datos definidos por la autoridad competente en el permiso respectivo.

La tenencia no confiere por sí sola la autorización de vuelo u operación estos sistemas en el espacio aéreo. El uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberá sujetarse a las condiciones, restricciones y autorizaciones establecidas por la entidad competente, conforme a la presente Ley y a la reglamentación que se expida para tal efecto.

Parágrafo. Los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados podrán ser utilizados con fines comerciales o sin ánimo de lucro en el espacio aéreo nacional, previa obtención de los permisos requeridos y conforme a lo dispuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y, en caso de uso en espacios aéreos restringidos, a la Fuerza Aeroespacial Colombiana. En todo caso, su operación deberá ajustarse a las normas sobre seguridad operacional, protección del medio ambiente, privacidad, convivencia y demás disposiciones aplicables.

Artículo 11. Porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes o componentes asociados se entiende como la acción de llevarlos consigo de manera inmediata o facilitar su disponibilidad directa, fuera del domicilio o lugar autorizado de guarda, para lo cual se deberá cumplir con los requisitos legales o reglamentarios establecidos por la autoridad competente para tal fin.

Artículo 12. Transporte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El transporte de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, así como de sus partes y componentes asociados podrá realizarse en el territorio nacional con fines de comercialización, uso, mantenimiento o práctica de vuelo, siempre que se cuente con el RUAS o los documentos que acrediten su tenencia o adquisición, tales como el manifiesto de aduana, el certificado de importación o la factura de compra, según corresponda.

Las disposiciones previstas en el presente artículo deberán armonizarse con los procedimientos establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y lo reglado por el Registro Único de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, que establece el marco vigente para su identificación, trazabilidad y control operativo.

Artículo 13. Vigilancia y control. La vigilancia y control de la tenencia, porte y transporte de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS estarán a cargo de la Fuerza Pública, atendiendo a los lineamientos establecidos en el presente Capítulo II de la Ley.

Capítulo III. De los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS

Artículo 13. Importación de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. La importación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, así como de sus partes y componentes asociados estará sujeta al régimen aduanero vigente y a la reglamentación que expidan el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, a través de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN y el Ministerio de Defensa Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN será la autoridad competente para administrar, verificar y controlar la declaración de importación de estos sistemas, en coordinación con las entidades con competencia técnica sobre el uso, trazabilidad y seguridad de estos.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo podrá aprobar las licencias o registros de importación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS previo aval del Ministerio de Defensa Nacional en aras de garantizar la seguridad y defensa del Estado. Dicho aval deberá ser obtenido por el importador antes de la presentación y aceptación de la declaración de importación.

Quien desee importar o comercializar los productos señalados en el presente artículo, deberá registrarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo mediante la presentación de la respectiva solicitud. Este registro deberá actualizarse anualmente en la base del Registro Único Nacional de Importaciones y Comercializadores Autorizados, sin perjuicio de su articulación con el del Registro de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS que para tal efecto cree el Ministerio de Defensa Nacional, el cual funcionará como herramienta complementaria para el seguimiento integral de estos sistemas desde su ingreso al territorio nacional hasta su uso efectivo.

Artículo 14. Fabricación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones reglamentarán los requisitos aplicables para la fabricación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, en el marco de sus competencias, atendiendo al principio de colaboración armónica entre las entidades del Estado, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.

La reglamentación deberá considerar de manera específica los riesgos asociados al uso del espectro radioeléctrico, la interferencia de señales y los posibles impactos en la infraestructura crítica. Para tal efecto, el

Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones participará en la definición de los requisitos técnicos y operativos para la fabricación de este tipo de tecnologías de conformidad con el régimen de telecomunicaciones y las normas vigentes en materia de uso del espectro. Asimismo, se deberán atender los lineamientos de seguridad y defensa que establezca el Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con las autoridades competentes.

Artículo 15. Comercialización y adquisición de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, partes y componentes asociados. Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que deseen comercializar o adquirir Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, deberán cumplir los parámetros que para el efecto definan el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Defensa Nacional, quienes reglamentarán estos aspectos en el marco de sus competencias legales, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.

Artículo 16. Registro de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Defensa Nacional creará el Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas RC-UAS, sus partes y componentes asociados, con el fin de consolidar la información relacionada con la importación, fabricación, propiedad, tenencia, posesión, comercialización, uso y aseguramiento de estos sistemas.

Parágrafo 1. La administración del Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS de aquellos Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS que se empleen en servicios de vigilancia y seguridad privada estará a cargo de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Defensa Nacional.

Parágrafo 2. El Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS, sus partes y componentes asociados, deberá estar actualizado y permitir la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.

Parágrafo 3. Toda persona natural o jurídica que importe, fabrique, comercialice, adquiera o utilice Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes o componentes asociados, deberá registrarse y mantener actualizada su información en el Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas.

Parágrafo 4. El Registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS deberá garantizar la protección de los datos personales, conforme con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.

Parágrafo 5. La interoperabilidad del Registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS con sistemas de información de otras entidades, se reglamentará por parte del Ministerio de Defensa Nacional conforme a sus funciones legales y en atención a la naturaleza estratégica y sensible de la información,

atendiendo a los principios constitucionales de Seguridad y Defensa Nacional, Reserva Legal y Colaboración Armónica entre autoridades.

Artículo 17. Uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. Los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados serán usados conforme a los estándares establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional. Las personas jurídicas públicas o privadas que cuenten con autorización para el uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados cumplirán con los requisitos establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación.

Parágrafo 1. El Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en la reglamentación determinará lo relacionado con la expedición de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, para lo cual se deberá coordinar con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en el marco de sus competencias legales y reglamentarias.

Parágrafo 2. En los eventos en los que no se dé cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, se podrán aplicar los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas establecidas en la Ley 1801 de 2016, sin perjuicio de las demás acciones que en derecho corresponda.

Parágrafo 3. En los eventos en que se usen C-UAS en áreas restringidas o prohibidas, establecidas por las autoridades competentes, así como en perímetros de unidades militares y de policía, o de infraestructura estratégica, la Fuerza Pública podrá tomar las medidas necesarias para inhabilitarlos, incluyendo su destrucción inmediata.

Artículo 18. Tenencia de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. La tenencia de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados comprende su posesión en un bien inmueble previamente registrado ante el sistema correspondiente, junto con su código de identificación, sus partes y componentes y demás datos definidos por la autoridad competente en el permiso respectivo.

La tenencia no confiere por sí sola la autorización para la operación de estos sistemas. El uso de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS deberá sujetarse a las condiciones, restricciones y autorizaciones establecidas por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación, conforme a la presente Ley.

Parágrafo 1. Los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados solamente podrán ser utilizados en el marco de actividades de seguridad, protección o defensa aérea conforme a lo estipulado por el Ministerio de Defensa Nacional, en coordinación con las autoridades competentes.

Artículo 19. Porte de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados se entiende como la acción de llevarlos consigo de manera inmediata o facilitar su disponibilidad directa fuera del domicilio o lugar autorizado de guarda, para lo cual se deberá cumplir con los requisitos legales o reglamentarios establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación para tal fin.

Artículo 20. Transporte de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes. El transporte de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, así como de sus partes y componentes asociados podrá realizarse en el territorio nacional con fines de comercialización, uso o mantenimiento, siempre que se cuente con los documentos que acrediten su tenencia legal o adquisición, tales como el manifiesto de aduana, el certificado de importación o la factura de compra, según corresponda.

El transporte deberá observar las condiciones de seguridad y trazabilidad que establezca el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional, conforme al tipo de sistema y su nivel de riesgo.

Artículo 21. Delimitación del uso del espacio aéreo. El Ministerio de Defensa en coordinación con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil determinará las zonas del espacio aéreo para el uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS sus partes y componentes asociados.

Capítulo IV. Modificaciones al Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana

Artículo 22. Adiciónese al Título XV de la Ley 1801 de 2016, el Capítulo IV y el artículo 148A, el cual quedará así:

CAPÍTULO IV. DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADOS – UAS Y SISTEMAS DE CONTRAMEDIDAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS – C-UAS, SUS PARTES Y COMPONENTES ASOCIADOS

Artículo 148 A. Comportamientos contrarios a la convivencia por el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, y por lo tanto no deben efectuarse:

1. Afectar la privacidad y la integridad de las personas a través del uso y operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, así como la toma y recolección no autorizada de imágenes y videos.

2. Almacenar, comercializar, distribuir Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia.
3. Alterar o modificar la carga útil establecida por el fabricante definido, de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, para lo cual la autoridad competente podrá realizar inspecciones de oficio.
4. Utilizar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin el lleno de los requisitos legales y reglamentarios establecidos por la autoridad competente.
5. Tener, poseer, transportar o alquilar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, sin demostrar su procedencia y utilización lícita sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia.
6. Desarrollar actividades diferentes a las expresamente autorizadas en los permisos otorgados para el uso u operación de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.
7. Sobrepasar los límites de vuelo establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil para la seguridad operacional al hacer uso, empleo u operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS.
8. Permitir, auspiciar, tolerar, inducir o constreñir la operación por niñas, niños o a adolescentes de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.
9. Operar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS bajo el efecto de alcohol o sustancias psicoactivas que puedan afectar el juicio del operador.
10. Portar o transportar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin contar con el permiso de autoridad competente cuando estas lo requieran.
11. No contar con póliza de responsabilidad civil extracontractual vigente por la propiedad o tenencia

Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, una vez el Gobierno Nacional expida la reglamentación sobre la materia.

12. Transportar en Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS materiales, sustancias u objetos considerados como peligrosos o prohibidos sin cumplir con las condiciones y procedimientos establecidos en la reglamentación aeronáutica vigente, en especial lo dispuesto en la Parte 175 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC o la norma que la sustituya o la reemplace.

La detección, control y seguimiento de los comportamientos contrarios a la convivencia establecidos en este artículo se podrán complementar a través del uso del Certificado de Valoración Técnica Operacional – CVTO o el documento que lo reemplace o modifique o adicione, el visor geográfico UAS y la Publicación de Información Aeronáutica, herramientas que permitirán verificar el cumplimiento de los requisitos operacionales, las zonas autorizadas para el uso de estos sistemas y las condiciones técnicas bajo las cuales fueron registrados.

Parágrafo 1. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados será objeto de la aplicación de las siguientes medidas:

Comportamientos	Medida Correctiva a aplicar
Numeral 1	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 2	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de la actividad, Decomiso
Numeral 3	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 4	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 5	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 6	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 7	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 8	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 9	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 10	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 11	Multa General tipo 4; Decomiso
Numeral 12	Multa General tipo 4; Decomiso

Parágrafo 2. En los términos establecidos en el artículo 164 de la Ley 1801 de 2016 concordante con el Decreto 1070 de 2015 – CVTO o la norma que lo modifique o adicione, una vez aplicado y ejecutado el medio de policía de incautación sobre un Sistema de Aeronaves no Tripulada – UAS o un Sistema de Contramedidas de Aeronaves no Tripulada – C-UAS, sus partes y componentes asociados, este será puesto a disposición y materializado por la autoridad territorial competente, quien deberá realizar la gestión correspondiente de acuerdo al marco legal expuesto en la presente Ley, y adecuará los lugares para el almacenamiento de estos dispositivos hasta que la medida correctiva de decomiso y su disposición final quede en firme por parte de la autoridad competente.

Las autoridades de policía podrán hacer uso de los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas para restablecer la convivencia frente a los comportamientos contrarios a la convivencia relacionados con los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.

Parágrafo 3. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, a través de la dependencia que delegue, definirá la destinación final de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes decomisados una vez la decisión sobre la medida correctiva se encuentre en firme conforme a la orden emitida por parte de la autoridad competente. Para la disposición final de los elementos decomisados se considerará la sostenibilidad ambiental en el procedimiento.

Parágrafo 4. En el evento de no identificar o individualizar al piloto u operador del Sistema de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistema de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, el personal uniformado de la Policía Nacional incautará los elementos correspondientes y los dejará a disposición ante las entidades territoriales competentes para su posterior disposición final, en los términos definidos en el parágrafo 3 del presente artículo. En estos casos, el bien se considerará en abandono y se procederá a ordenar su destrucción mediante auto de Policía.

Parágrafo 5. La Policía Nacional presentará un informe periódico a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil sobre los medios de policía y medidas correctivas implementadas por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, para que verifique si se encuentran en el Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas R-UAS y adelante las actuaciones administrativas correspondientes en el marco de sus competencias legales y reglamentarias.

Capítulo V. Modificaciones al Código Penal Colombiano

Artículo 23. Modifíquese el segundo inciso al artículo 343 de la Ley 599 de 2000, el cual quedara así:

Artículo 343. Terrorismo:

(...)

Si el estado de zozobra o terror es provocado mediante llamada telefónica, cinta magnetofónica, video, casete, escrito anónimo **o el uso de Sistemas Aéreos no Tripulados – UAS** la pena será de treinta y dos (32) a noventa (90) meses y la multa de ciento treinta y tres punto treinta y tres (133.33) a setecientos cincuenta (750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 24. Adiciónense los numerales 6, 7 y 8 al artículo 344 “terrorismo” de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 344. Circunstancias de agravación punitiva. Las penas señaladas en el inciso primero del artículo anterior serán de ciento noventa y dos (192) a trescientos sesenta (360) meses de prisión y multa de seis mil seiscientos sesenta y seis puntos sesenta y seis (6.6666.66) a cuarenta y cinco mil (45.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuando:

(...)

6. Cuando producto de uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, se cause daño a la vida o integridad de las personas,

7. Cuando por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, se cause afectación a la infraestructura estratégica del Estado.

8. Cuando por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS se cause afectación a la operación aérea.

Capítulo VI. Disposiciones finales

Artículo 25. Régimen de transición para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en operación. Los operadores de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley se encuentren realizando actividades bajo las disposiciones de la normativa aeronáutica vigente, deberán ajustarse a lo dispuesto en esta Ley y su reglamentación dentro del plazo que establezca la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, el cual no podrá ser inferior a seis (6) meses contados a partir de la expedición del reglamento correspondiente.

Durante el periodo de transición antes indicado, las operaciones de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS se registrarán por la normativa vigente a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, sin perjuicio de la aplicación preferente de las disposiciones relacionadas con seguridad operacional, la protección de derechos fundamentales o el interés público.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil en coordinación con las autoridades competentes podrá establecer mecanismos simplificados de convalidación, actualización o revalidación de registros, permisos u otras autorizaciones previamente expedidas a fin de facilitar la adecuación de los actores del sector a las nuevas disposiciones.

En cuanto a los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS que se encuentren en operación a la entrada en vigencia de la presente Ley, sus operadores deberán:

1. Realizar un inventario y reporte de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
2. Ajustar el uso y operación de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS a las disposiciones técnicas y de seguridad contenidas en la normativa sectorial correspondiente, dentro del plazo que establezca la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Este plazo no podrá ser inferior a seis (6) meses contados desde la expedición del reglamento técnico.

Parágrafo. La implementación del régimen regulatorio para los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS deberá articularse entre el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y las demás autoridades competentes, en función de los objetivos de defensa, seguridad nacional, protección de infraestructura crítica y cumplimiento de estándares internacionales.

Artículo 26. Facultades reglamentarias. En ejercicio de la potestad reglamentaria prevista en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, conforme a las funciones y competencias asignadas en la presente Ley, el Gobierno Nacional a través de todas las entidades competentes deberá expedir la reglamentación necesaria para su adecuada implementación y desarrollo institucional, en un plazo no superior a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

En ejercicio de la facultad reglamentaria, las entidades deberán atender al principio de colaboración armónica, garantizar la coordinación interinstitucional, de la seguridad operacional, la protección de los derechos fundamentales y la promoción del desarrollo tecnológico responsable de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados en el marco de sus competencias.

Parágrafo. Las disposiciones reglamentarias deberán respetar estrictamente la reserva de Ley y no podrán regular materias propias de competencia del Congreso de la República.

Artículo 27. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


El Ministro,


Pedro Arnulfo Sánchez Suárez
Ministro de Defensa Nacional

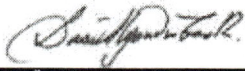
La Ministra


María Fernanda Rojas Mantilla
Ministra de Transporte

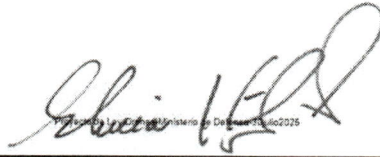
El Ministro


Julián Molina Gómez
Ministro de Tecnologías de la
Información y las Comunicaciones

Las y los congresistas



Representante Alejandro Toro
Ramírez



Senadora Gloria Flórez Schneider

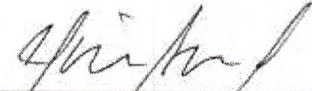
Representante Alirio Uribe
Muñoz



Senadora Isabel Cristina Zuleta
López



Representante Gabriel Ernesto
Parrado Durán



Representante Heráclito Landínez
Suárez

Representante Mary Anne Andrea
Perdomo



Representante Hermes Evelio
Pete Vivas



Representante Pedro Suárez
Vacca

Senador Julio Elías Chagüi

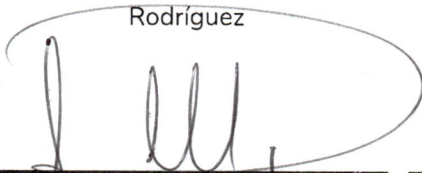
Senadora María José Pizarro
Rodríguez

Representante Álvaro Mauricio
Londoño

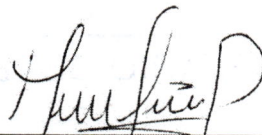
Representante Gloria Liliana
Rodríguez

Representante Leonardo Rico

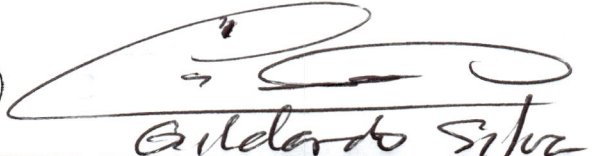
Representante Luz Ayda Pastrana



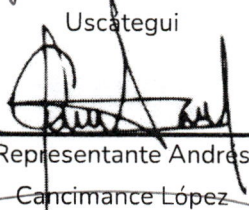
Representantes José Jaime
Uscátegui



Senadora Martha Peralta Epieyú

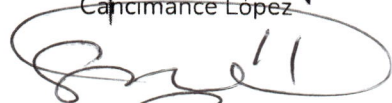



Representante Karmen Ramírez
Boscán



Representante Andrés
Cancimance López

Senador José Luis Pérez Oyuela


Sandra Ramirez
Senadora


Surman Alanco A
Senador

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 3 de 1992)

El día 30 del mes Julio del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 75 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Ministro de Defensa, Dr. Pedro Sánchez; Ministra de

Transporte, Dra. Francisca Rojas; Ministro TIA, Dr. Julian Polina


SECRETARIO GENERAL

“Por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Estado Colombiano ha venido identificando la necesidad de fortalecer la regulación relativa a la adquisición, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistema de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas – C-UAS (en adelante UAS, C-UAS por sus siglas en inglés, más conocidos como antidrones) sus partes y componentes asociados, teniendo en cuenta que, si bien la Sección 100 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (en adelante RAC) “OPERACIÓN DE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS UAS”, expedido mediante la Resolución 1983 del 27 de septiembre de 2023 y otras, regula el uso civil de los UAS y C-UAS, en lo que refiere a su uso como mecanismo de defensa, éste no se encuentra regulado.

Por tal razón, es esencial legislar sobre la materia con la finalidad de permitir que las autoridades puedan preservar la seguridad operacional aérea, conforme a las disposiciones vigentes, además de resultar primordial que, en implementación del principio de colaboración armónica entre las entidades, el Estado Colombiano le haga frente a aquellas amenazas donde por medio de las tecnologías mencionadas, se incurre en comportamientos que afectan la seguridad de la población civil, personal de la Fuerza Pública, instalaciones militares o de policía, entre otros bienes que resultan gravemente lesionados con el actuar de actores criminales.

En relación con lo anterior, esta legislación permite que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (en adelante Aerocivil), como autoridad en la materia y garante del uso seguro del espacio aéreo nacional en coordinación con la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado – AAAES, en cabeza de la Fuerza Aeroespacial Colombiana en virtud del Decreto 2937 de 2010, lideren la cooperación y coordinación de la aeronavegabilidad civil y militar que permita armonizar el uso seguro y eficiente del espacio aéreo en las operaciones de UAS utilizados u operadas en el territorio colombiano.

Por otra parte, es importante señalar que la presente iniciativa realiza algunas modificaciones dirigidas a la adquisición, uso y control de los UAS y C-UAS, sus partes y componentes asociados, manteniendo el cumplimiento de procedimientos operacionales y la implementación de medidas que garanticen la seguridad operacional. Todo esto en concordancia con los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.

I. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta el Plan Estratégico de Aviación No Tripulada 2023-2026 expedido por la Aerocivil, es importante señalar que la industria de la aviación no tripulada en Colombia ha aumentado de manera exponencial en los últimos años, generando la necesidad de establecer una visión de futuro alineada con los desarrollos tecnológicos, de manera que se garantice el uso seguro del espacio aéreo nacional. Actualmente, la operación de estos sistemas se encuentra regulada por el RAC 100, cuya aplicabilidad se extiende a los siguientes casos, conforme a la sección 100.001:

- Operaciones con UAS sin ánimo de lucro;
- Operaciones con UAS con fines comerciales;
- Centros de instrucción o entrenamiento (CIAC o CEAC) certificados bajo las normas RAC 141, 142 y/o 147 que ofrezcan formación en operación de UAS;
- Entidades públicas de carácter civil que requieran operar aeronaves no tripuladas en apoyo a sus funciones misionales;
- Entidades militares, aduaneras y de policía, como parte de la aviación de Estado, cuando operen UAS en desarrollo de sus funciones, salvo cuando se trate de operaciones de orden público (OP), conforme al RAC 91 y en concordancia con el artículo 1786 del Código de Comercio, sin perjuicio de las medidas de seguridad necesarias para proteger a las demás aeronaves.

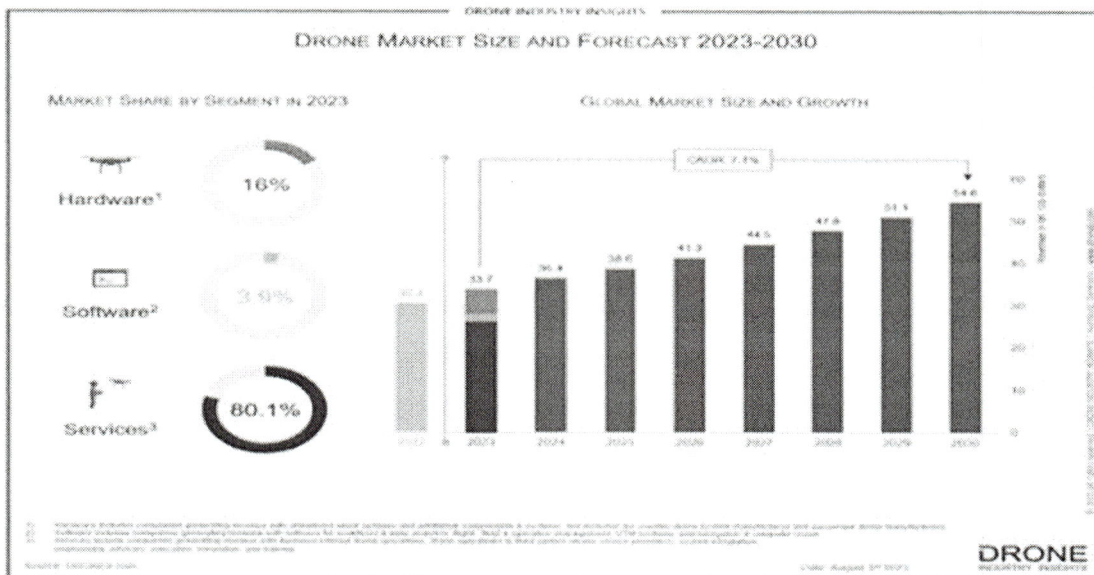
No obstante, en el contexto del accionar delictivo, las organizaciones criminales han desvirtuado el propósito legítimo de esta tecnología al emplearla como un medio letal, atentando contra el orden público y, especialmente, contra el derecho fundamental a la vida, consagrado como inviolable por la Constitución Política de Colombia.

Lamentablemente, estos actores han encontrado en los UAS un instrumento sofisticado para la ejecución de ataques bélicos contra la comunidad, particularmente dirigidos a la Fuerza Pública, organismos de seguridad del Estado y, en consecuencia, contra el propio Estado. Ante esta amenaza, el Estado colombiano, que debe actuar conforme al principio de legalidad y proporcionalidad, se ve en la obligación de emplear mecanismos legítimos de defensa diseñados para neutralizar estas acciones con el menor daño colateral posible.

Durante el año 2025, con corte al 29 de julio, se han registrado 162 ataques a la Fuerza Pública ejecutados mediante UAS modificados con cargas de explosivos, lo que representa un aumento del 138% frente al año anterior y que ha dejado como consecuencia 77 heridos y 8 asesinados. Estas aeronaves han sido adaptadas por la delincuencia organizada, que aprovecha conocimientos técnicos para convertirlas en plataformas de lanzamiento de artefactos explosivos, dirigidas contra instalaciones y unidades de la Fuerza Pública, entidades estatales, bienes estratégicos de la nación e incluso población civil, con el fin de causar el mayor daño posible.

Asimismo, el uso de UAS en la última década se incrementó debido al desarrollo comercial y militar, por tal motivo, el uso de estos instrumentos es cada vez más frecuente en la industria armamentista y como factor negativo los grupos armados ilegales han encontrado un medio sofisticado para lograr sus cometidos bélicos contra el Estado, organismos de seguridad y la comunidad en general.

Sumado a lo anterior, se encuentra la expansión en la comercialización de drones en el país. Según estudio de Allied Market Research, Colombia como uno de los países del mundo donde más aumenta el mercado de UAS. La misma publicación afirma que ese mercado se valoró para el 2020 en \$13.440 millones de dólares, llegando en 2030 a los \$21.690 millones de dólares. En la siguiente gráfica se visualiza el auge de esta tecnología en Colombia, tomando como prioridad el empleo y desarrollo de software y hardware de equipos tipo dron, lo que correspondería solo a un análisis desde la industria de este mercado durante la siguiente década, sin existir una lectura precisa sobre el uso ilegal que se les pueda dar a estos Sistemas.



II. CONTENIDO DEL PROYECTO

La presente iniciativa legislativa cuenta con 27 artículos agrupados en seis capítulos que establecen los parámetros generales la adquisición, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de UAS y C-UAS, sus partes y componentes asociados. A su vez, y atendiendo a los riesgos identificados en cuanto al uso inadecuado de UAS, principalmente, se crean nuevos comportamientos contrarios a la convivencia por el uso de estos sistemas; complementariamente, se incluye una modificación a la conducta de terrorismo y las circunstancias de agravación punitiva dispuesta en los artículos 343 y 344 de la ley 599 de 2000 – Código Penal, cuando esté asociada al uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS.

Por tal razón, se constituye en un proyecto que busca que el Ministerio de Transporte a través de la Aerocivil, en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y demás entidades concernidas donde se reglamente desde la adquisición de UAS y C-UAS hasta su destinación final, con la condición de que este último tenga las capacidades técnicas y logísticas aprobadas para que pueda operar la aeronave. Es por esta razón que resulta imperiosa la corresponsabilidad de

los pilotos u operadores de UAS y C-UAS, y de las autoridades de aviación, de policía y judiciales, para que las sanciones policiales, administrativas, penales y las implicaciones de responsabilidad civil extracontractual, en caso de no contar con la misma, sean efectivas para proteger a la población civil, al personal uniformado de la Fuerza Pública, los bienes, infraestructura, ante hechos que amenacen la seguridad.

Generalidades. Este proyecto fortalece el registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS en cabeza del Ministerio de Transporte a través de la Aerocivil, mediante el Registro de UAS – RUAS. Esta herramienta permite su identificación, trazabilidad y seguimiento conforme al marco normativo vigente, y crea el registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS, con el propósito de recopilar, consolidar y gestionar información relacionada con la importación, comercialización, adquisición, uso y aseguramiento de estos sistemas incluyendo sus partes y componentes asociados.

Como parte del seguimiento al Registro de los Sistemas UAS y C-UAS harán parte el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y Ministerio de Defensa Nacional en lo relacionado con la protección de la seguridad ciudadana y en virtud del artículo 113 de la Constitución Política de Colombia.

La reglamentación sobre la fabricación de partes y componentes asociados deberá atender criterios de proporcionalidad y viabilidad técnica, reconociendo que algunos componentes electrónicos pueden tener usos múltiples en otros sectores, lo cual exige enfoques diferenciados y mecanismos de control acordes con su naturaleza.

Por su parte, el Sistema de C-UAS será reglamentado por la entidad competente, en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el marco de sus respectivas competencias.

Esta iniciativa es necesaria ya que permite establecer mecanismos de trazabilidad y control sobre todo el proceso de comercialización, adquisición y uso de las tecnologías relacionadas con los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas – C-UAS, incluidas sus partes y accesorios. En el caso de los UAS, el seguimiento regulatorio debe tener en cuenta los diferentes tipos de operación establecidos en el RAC 100: la Categoría Abierta, orientada a las actividades recreativas o de bajo riesgo; la Categoría Específica, que comprende operaciones bajo condiciones operacionales particulares y con niveles de riesgo controlado; y la Categoría Certificada, que involucra operaciones de mayor complejidad, riesgo o impacto, como aquellas con fines comerciales, industriales o de seguridad.

Este marco facilita el desarrollo de aplicaciones en sectores como la seguridad nacional, la defensa, la investigación, el control de fronteras, la fotografía aérea, el aeromodelismo y otras actividades tanto civiles como gubernamentales. De esta manera, la regulación no solo garantiza un uso responsable y seguro de estas tecnologías, sino que también impulsa su integración ordenada y legal en el espacio aéreo colombiano.

De lo que se desprende que el fortalecimiento del registro correspondiente a los UAS y la creación del Registro de los Sistemas C-UAS responde, en primer lugar, a la necesidad de contar con mecanismos que permitan su trazabilidad, supervisión y control. Esta necesidad se acentúa frente al creciente proceso de globalización tecnológica, el cual exige respuestas normativas oportunas para garantizar la seguridad, prevenir su uso indebido y mitigar los riesgos asociados a su empleo no autorizado o ilegal.

Cabe destacar que en Colombia ya existe el registro de vehículos automotores, el registro de armas de fuego, el registro de armas traumáticas, el registro de instrumentos públicos, el Registro Único Tributario, entre otros, los cuales han mostrado lo positivo de estos instrumentos que son de vital apoyo para el Estado y las autoridades en diferentes requerimiento y situaciones. De esta forma, este Registro compartirá algunas semejanzas con los anteriores en cuanto a la metodología e implementación, regulaciones que han permitido obtener experiencias para la implementación de esta nueva propuesta.

De otra parte, es imperioso destacar que la Constitución Política en su capítulo 4, refiere al espacio aéreo como parte esencial del territorio nacional. Por tal razón, se determina que para el Estado Colombiano se hace necesario ejercer control sobre todos aquellos que hacen uso de este espacio aéreo, es así como, en el Código de Comercio en su libro quinto, segunda parte “De la Aeronáutica”, se nombra a la Aeronáutica Civil como responsable de dictar los reglamentos en esta materia.

Ahora bien, la iniciativa igualmente busca crear nuevos comportamientos contrario a la convivencia asociados al uso irregular de las UAS y C-UAS, que pongan en peligro la seguridad y convivencia asociada a:

1. Afectar la privacidad y la integridad de las personas a través del uso y operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, así como la toma y recolección no autorizada de imágenes y videos.
2. Almacenar, comercializar, distribuir Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia.
3. Alterar o modificar la carga útil establecida por el fabricante definido, de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, para lo cual la autoridad competente podrá realizar inspecciones de oficio.
4. Utilizar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin el lleno de los requisitos legales y reglamentarios establecidos por la autoridad competente.
5. Tener, poseer, transportar o alquilar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de

Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, sin demostrar su procedencia y utilización lícita sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia.

6. Desarrollar actividades diferentes a las expresamente autorizadas en los permisos otorgados para el uso u operación de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.
7. Sobrepasar los límites de vuelo establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil para la seguridad operacional al hacer uso, empleo u operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS.
8. Permitir, auspiciar, tolerar, inducir o constreñir la operación por niñas, niños o a adolescentes de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.
9. Operar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS bajo el efecto de alcohol o sustancias psicoactivas que puedan afectar el juicio del operador.
10. Portar o transportar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, sin contar con el permiso de autoridad competente cuando estas lo requieran.
11. No contar con póliza de responsabilidad civil extracontractual vigente por la propiedad o tenencia Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, una vez el Gobierno Nacional expida la reglamentación sobre la materia.
12. Transportar en Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS materiales, sustancias u objetos considerados como peligrosos o prohibidos sin cumplir con las condiciones y procedimientos establecidos en la reglamentación aeronáutica vigente, en especial lo dispuesto en la Parte 175 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC o la norma que la sustituya o la reemplace.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la Ley 1801 de 2016 “Código de Seguridad y Convivencia Ciudadana” tiene por objeto *“Las disposiciones previstas en este Código son de carácter preventivo y buscan establecer las condiciones para la convivencia en el territorio nacional al propiciar el cumplimiento de los deberes y obligaciones de las personas naturales y jurídicas, así como determinar el ejercicio del poder, la función y la actividad de Policía, de conformidad con la Constitución Política y el ordenamiento jurídico vigente”*, es decir, que estos medios y medidas correctivas están más orientadas a la prevención que a la sanción.

Por otro lado, con esta iniciativa legislativa, se busca generar no solo medidas de carácter preventivo sino sancionador, teniendo en cuenta que a nivel internacional y nacional, se han presentado diferentes casos en donde con el uso de UAS y C-UAS se han afectado derechos como la vida e integridad de la población civil, personal de la Fuerza Pública, bienes e infraestructuras, teniendo en cuenta que se vienen utilizando por grupos armados al margen de la ley para causar estas amenazas y zozobra a la sociedad. No sin restar menor importancia que, además, se presenta un déficit de mecanismos para derribarlos o neutralizarlos de forma segura en caso de ser necesarios.

Finalmente, se determina que, en Colombia como en el mundo, se viene presentado un crecimiento acelerado en el sector de UAS y C-UAS, que, en principio eran usados para actividades de la Fuerza Pública, pero que cada vez son más usadas para actividades comerciales, productivas o sin ánimo de lucro como se prevé en el RAC 100. Es por esta razón que muchos países están fortaleciendo su legislación frente al registro, uso y comercialización de estos equipos tecnológicos.

No obstante, como se ha expuesto, el país tiene la necesidad de fortalecer la normativa aplicable al uso y control en relación con UAS y C-UAS, para evitar vulnerabilidades identificadas, sobre todo en el ámbito de la defensa y seguridad, así como las actividades preventivas y sancionatorias, que permitan a las diferentes autoridades regular y controlar el uso de estas. Es por ello por lo que esta iniciativa es una solución integral a la problemática que hoy se presenta frente a su uso, siendo necesario disponer de herramientas a las entidades estatales, Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación, para mantener la seguridad en el territorio nacional.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

A nivel internacional se destaca que el uso de este tipo de dispositivos ha sido progresivo en el marco del conflicto entre Ucrania y Rusia¹, al igual que en el medio oriente y otras latitudes, siendo las modalidades más comunes el ataque bajo la figura de liberación de artefactos explosivos contra objetivos estratégicos y de alto valor como en el caso de la central de Zaporíyia en Ucrania y contra los generales de la Guardia Revolucionaria Iraní. Asimismo, se han registrado acciones ofensivas de Ucrania contra el territorio ruso a través de UAS, como lo fue la Operación Spiderweb llevada a cabo el 1 de junio de 2025².

Desde el año 2008, Estados Unidos ha incrementado el número de operaciones con UAS en ultramar de gran alcance, por ejemplo, en Paquistán se aumentaron los ataques con drones de 38 en 2008 a 375 en 2014 en el ataque contra militantes de Al Qaeda y el Talibán, donde la campaña de UAS ha sido responsable de más de 2.400 muertes a nivel mundial³.

Según datos de la Organización Internacional de Derechos Humanos Amnistía Internacional⁴, en los años 2010,

1 <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-65465292>

2 BBC News. (2025, junio 1). Ukraine drone blitz cripples Russian strategic airbases in Operation Spiderweb. BBC. <https://www.bbc.com/news/articles/cq69qnvj6nlo>

3 https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_Spanish/Journals/Volume-28_Issue-4/2016_4_02_farrow_s.pdf

4 <https://www.es.amnesty.org/en-que-estamos/reportajes/drones/>

2019 y 2020, se registraron 957 muertes en Pakistán, 35 campesinos asesinados en Afganistán y 53 ataques en Somalia, bajo el empleo de aeronaves no tripuladas y la modalidad de liberación de artefactos explosivos y enjambres afectando principalmente a la población civil en general.

El medio internacional de comunicaciones – CNN, compartió una importante nota informativa emitida por el gobierno del expresidente Barack Obama, en la cual se reveló la cifra de civiles fallecidos por bombardeos de aviones no tripulados. Según el informe, entre los años 2009 y 2015, el número de víctimas civiles oscilaría entre 64 y 116 personas⁵.

Por último, el canal gubernamental de televisión por suscripción informativo internacional France 24⁶, relató el ataque con UAS perpetrado en 2023, durante una ceremonia de graduación en una academia militar de la ciudad siria de Homs, el cual dejó al menos 100 muertos, según la última cifra reportada. Destacándose entre las víctimas fatales mujeres y niños, así como más de 200 heridos.

Afectaciones a la Fuerza Pública

A partir del año 2024, el uso de aeronaves no tripuladas por parte de los grupos armados ilegales se ha convertido en una de las modalidades más utilizadas para impactar a la Fuerza Pública. Mientras que en el año 2023 no se registró ningún ataque con UAS modificado para la carga de explosivos, durante el 2024 se registraron 105 ataques de esta naturaleza en contra de nuestras Fuerzas, y en lo transcurrido de 2025 las Fuerzas Militares han sufrido un total de 162 atentados a través del uso de estas herramientas, que han dejado 77 heridos y ocho asesinados, y representan un aumento del 138% respecto del mismo periodo del año anterior.

De otra parte, el Comité Internacional de la Cruz Roja – CICR ha advertido sobre los peligros emergentes de los Sistemas de Armas Autónomos – SAA, capaces de seleccionar y atacar objetivos sin intervención humana directa. La falta de regulación internacional clara y la posibilidad de que estos sistemas operen sin control humano efectivo representa un riesgo ético y legal sin precedentes, que debe ser considerado por las autoridades nacionales en la creación de políticas preventivas y restrictivas⁷.

Daños colaterales y afectación a la seguridad, defensa y convivencia ciudadana

Ante la laxitud en las exigencias previas y posteriores a la adquisición de un dispositivo aéreo no tripulado se abre una brecha enorme ante las amenazas, vulnerabilidades y riesgos latentes en las zonas de mayor conflictividad social, especialmente en unidades estratégicas de la Fuerza Pública, sin que para las agrupaciones criminales resulte de interés el concepto de enfoque diferencial territorial que demanda una serie de análisis particulares y acciones diferenciadas colectiva de territorio.

⁵ <https://cnnespanol.cnn.com/2016/07/02/ee-uu-revela-cuantos-civiles-han-muerto-por-ataques-con-sus-drones-en-varios-paises>

⁶ <https://www.france24.com/es/medio-orient/20231005-al-menos-100-muertos-en-un-ataque-con-drones-contra-una-academia-militar-en-siria>

⁷ <https://www.icrc.org/es/document/posicion-del-cicr-sobre-los-sistemas-de-armas-autonomos>

Ahora bien, en esta propuesta también se deben incluir herramientas jurídicas que permitan atacar las raíces de la problemática con UAS empleados con fines criminales. Se pretende entonces generar condiciones de seguridad que establezcan resultados visibles y con los cuales se precaven afectaciones a la vida de los habitantes del territorio, mediante la protección de las instituciones.

Retos para contrarrestar este fenómeno

Para efectos de referenciación del orden internacional, en materia de impacto negativo que merece la indebida utilización de aeronaves remotamente tripuladas en los territorios, Amnistía Internacional España, estableció el siguiente problema:

"Casi invisibles e implacables, los drones de combate se han convertido en una amenaza cotidiana para miles de personas en el mundo. Arma que simboliza como ninguna la "guerra del futuro", ya despierta una enorme preocupación: ¿Respetan los drones las leyes de la guerra, es decir, las normas internacionales que protegen a los civiles en los conflictos armados? o muy al contrario, ¿está su uso fuera de control?"

Frente a ello, esta organización ha recomendado:

- Todos los gobiernos deben prohibir la transferencia de UAS, sus componentes o su tecnología cuando exista riesgo de que se usen para cometer violaciones de los derechos humanos y del derecho internacional humanitario, incluidos los crímenes de guerra y las ejecuciones extrajudiciales.
- Las transferencias internacionales de UAS y su tecnología deben ser sometidas a estrictos controles de exportación, y su uso debe ser cuidadosamente supervisado.
- Los estados deben ser transparentes sobre el uso que hagan de la fuerza aérea letal. Esto incluye revelar públicamente la base legal que sostiene el uso de los UAS, la responsabilidad operacional, los criterios de selección de objetivos, procedimientos para evitar muertes colaterales, e información sobre investigaciones, entre otros.
- Las víctimas de los ataques aéreos ilegales, incluyendo la familia de víctimas de homicidios ilegítimos, deben tener acceso efectivo a la verdad, la justicia y la reparación.

IV. ANÁLISIS DE REGLAMENTACIÓN EN DERECHO COMPARADO

Reglamentación convencional

Partiendo de un plano convencional y transversal a la mayoría de los Estados en el mundo, es preciso atender a los criterios establecidos en los Convenios de Ginebra de 1949 y sus respectivos protocolos adicionales, así como

al derecho consuetudinario. En este plano, se aborda la problemática desde varias reglas con enfoques múltiples, en las cuales se evalúa la amenaza y características que exigen especial atención por los países donde se presente un conflicto armado externo o interno, destacando el reconocimiento de los actores armados a través de la taxonomía criminal de los mismos, observando en primer lugar, que la agrupación u organización no estatal tenga una mínima estructura, de modo que sea posible identificar a sus miembros. En segundo lugar, es imprescindible que las diferentes Convenciones de Ginebra le sean aplicables.

El tercer requisito es que la organización no estatal en cuestión constituya un colectivo armado capaz de llevar a cabo acciones antigubernamentales. En cuarto lugar, es necesario que el Estado involucrado en el conflicto combata a los miembros de la organización no estatal con sus fuerzas militares de carácter regular. Y en quinto y último lugar, resulta indispensable que el conflicto en cuestión sea objeto de discusión por parte del Consejo de Seguridad o la Asamblea General de Naciones Unidas. En cuanto al conflicto en sí mismo, resulta necesario que éste tenga una cierta intensidad, así como continuidad en el tiempo.

“Si aplicamos los anteriores criterios o requisitos a los supuestos de ataques con drones observamos los siguientes impedimentos. El primero es que el Protocolo Adicional II de las Convenciones de Ginebra de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados sin carácter internacional, tan sólo es aplicable a aquellos Estados que sean parte del mismo”

Este condicionamiento es totalmente aplicable a Colombia, en tanto cuenta con la firma y ratificación de dichos Protocolos. Ahora bien, de acuerdo con el último de los marcos legales en que sería posible justificar la realización de asesinatos selectivos mediante drones militares en el marco del conflicto internacional o interno, es el uso interestatal que se le daría a las fuerzas armadas del orden.

Por su parte, la Carta de Naciones Unidas prohíbe de forma explícita la utilización de la fuerza de estas aeronaves no tripuladas. Sin embargo, dicha prohibición cuenta con dos excepciones:

- *Que el Estado territorial en que se desarrollen las operaciones consienta el uso de la fuerza dentro de su territorio por parte de un tercer Estado, o bien que sea incapaz de atajar por él mismo dicha amenaza.*
- *Que el Estado que hace uso de la fuerza armada se encuentre legitimado por el derecho a la legítima defensa, ya sea ésta individual o colectiva”.*

La Carta de las Naciones Unidas prohíbe expresamente el uso de la fuerza (artículo 2.4), permitiendo únicamente la legítima defensa individual o colectiva en caso de un ataque armado. Sin embargo, la práctica internacional ha reconocido como excepción adicional la intervención territorial con consentimiento del Estado, tal como lo ha señalado la Corte Internacional de Justicia en el caso *Nicaragua vs. Estados Unidos* (CIJ, 1986, párrafos 246-249)⁸. De igual manera, la Resolución 1368 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, ha respaldado el uso de la fuerza en ejercicio de la legítima defensa frente a las amenazas originadas por actores no estatales⁹.

⁸ <https://www.icj-cij.org/node/103143>

⁹ [https://docs.un.org/es/S/RES/1368\(2001\)](https://docs.un.org/es/S/RES/1368(2001))

En el mismo sentido, es determinante precisar que Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, aprobado mediante la Ley 12 de 1947. En dicho instrumento internacional, el artículo 1 reconoce la soberanía exclusiva y absoluta de los Estados contratantes sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio. Por su parte, el artículo 3, literal d) establece que “los Estados contratantes, al expedir reglamentos para aeronaves del Estado, se comprometen a tomar en debida cuenta la seguridad de las aeronaves civiles en la navegación aérea”, y el artículo 4, titulado “Uso indebido de la aviación civil”, obliga a los Estados a no utilizar la aviación civil para fines incompatibles con los propósitos de la Convención.

De igual manera, el artículo 8, relativo a las “Aeronaves sin piloto”, dispone que *“ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin piloto sobre el territorio de un Estado contratante, sin permiso especial de dicho Estado y de conformidad con los términos de dicho permiso”*. Además, establece que “todos los Estados contratantes se comprometen a velar porque el vuelo de aeronaves sin piloto en las regiones abiertas al vuelo de aeronaves civiles se regule de tal modo que evite todo peligro a las aeronaves civiles”. Estas disposiciones reflejan el compromiso internacional asumido por Colombia en materia de soberanía aérea, seguridad operacional y regulación responsable de las aeronaves no tripuladas.

Es importante recalcar que el Convenio de Aviación Civil Internacional fue adoptado con el propósito fundamental de desarrollar la aviación civil internacional de manera segura y ordenada, promoviendo el entendimiento y la cooperación entre las naciones. Su espíritu se fundamenta en la convicción de que el futuro de la aviación debe contribuir a crear y preservar la paz entre los pueblos del mundo, evitando que su uso se desvíe hacia fines bélicos. Este Convenio fue creado como un instrumento esencial para fomentar la amistad y el entendimiento entre las naciones, facilitando el tránsito pacífico por los cielos del mundo.

Reglamentación en Estados Unidos

Estados Unidos ha sido pionero en la regulación del uso civil de UAS, adoptando un enfoque progresivo que busca equilibrar la innovación tecnológica con la seguridad operacional y la protección de la privacidad. En este sentido, la normativa emitida por la Federal Aviation Administration – FAA ha sentado precedentes relevantes a nivel internacional.

Uno de los principales hitos normativos en materia de UAS fue la promulgación de la Parte 107 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales (14 CFR Part 107), que entró en vigor en 2016 y establece los requisitos generales para la operación de UAS en el espacio aéreo nacional con fines comerciales. Esta norma define los parámetros técnicos, operativos y de certificación del piloto remoto, promoviendo un entorno seguro y predecible para las operaciones civiles.

Posteriormente se han adoptado normas complementarias como la “Remote ID Rule”, publicada el 15 de enero de 2021 (86 FR 4390), que exige a los UAS transmitir información de identificación y ubicación durante el vuelo, con el objetivo de facilitar la vigilancia del espacio aéreo y la gestión del tráfico aéreo no tripulado. Esta regla es

considerada como un paso fundamental para el desarrollo de la gestión de tráfico aéreo de aeronaves no tripuladas (UAS Traffic Management – UTM) y la integración segura de los UAS en espacios urbanos y de uso compartido.

Adicionalmente, la FAA ha promovido programas piloto y colaboraciones público-privadas que impulsan el uso de UAS en sectores como la logística, la agricultura, la inspección de infraestructuras críticas y la atención de emergencias. Estas iniciativas han contribuido a construir un ecosistema regulado que favorece la innovación responsable y la consolidación de mercados emergentes basados en tecnologías autónomas¹⁰.

En el Congreso de los Estados Unidos se debaten leyes contra los UAS que representan una amenaza para la seguridad de ese país, el cuerpo colegiado confirió potestades al Departamento de Justicia y al Departamento de Seguridad Nacional, autoridad para utilizar tecnología de mitigación de drones, la Ley de Prevención de Amenazas Emergentes, expiró en octubre de 2022. El Congreso se enfrentaba a la disyuntiva de dejarla expirar, prorrogar o "reautorizar". Sin embargo, el Congreso optó por prorrogar la ley hasta mediados de diciembre de 2022, después de las elecciones de mitad de mandato¹¹.

Con todo, en junio de 2024, la Cámara de Representantes de los estados Unidos de Norte América, aprobó la Ley de Autorización de la Defensa Nacional de Estados Unidos para 2025 (FY25 NDAA), una serie de legislaciones que asignan los gastos de defensa para el año siguiente¹², concediendo facultades para limitar la comercialización de tecnologías dron, custodiar los pilares de seguridad del Estado y condenar el accionar armado.

Reglamentación en México

En octubre de 2019, se aprobó la Norma Oficial Mexicana 107-SCT3-2019, y entró en vigor en noviembre del mismo año. Su objetivo es establecer el marco normativo mediante disposiciones legales aplicables, a efecto de que se realice la operación de los RPAS (aeronave pilotada a distancia) [del inglés Remotely Piloted Aircraft System, que se refiere a vehículo aéreo no tripulado] en una forma segura, armonizada y fluida equiparable con las operaciones de las aeronaves tripuladas. Establece obligaciones de piloto de UAS, entre los que destacan:

"1. No operar la nave si no se hace de manera segura. Esto significa que la persona usuaria de UAS, no debe dejar caer o arrojar objetos o materiales que puedan causar daño a cualquier persona o propiedad. "Manera segura" también refiere a la necesidad de una inspección pre-vuelo. Así como la evaluación del entorno, considerando los riesgos para las personas y bienes en las inmediaciones, tanto en la superficie como en el aire. La evaluación debe incluir las condiciones climáticas locales y conocer las restricciones de vuelo en la zona. La Norma agrega que todas las personas involucradas en la operación de un dron deberán recibir una sesión informativa que incluya las condiciones de operación, procedimientos de emergencia y contingencia, así como los deberes responsabilidades y posibles riesgos.

2. No operar en zonas prohibidas que son detalladas en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica.

¹⁰ https://www.faa.gov/uas/programs_partnerships/beyond

¹¹ <https://es.dedrone.com/blog/anti-drone-laws-the-future-of-counter-drone-legislation-is-looking-bright>

¹² https://www.elespanol.com/omicron/hardware/20240620/unidos-paso-prohibir-drones-dji-aprueban-ley-incluye-veto-compania-china/864413943_0.html

3. Mantener el control de la trayectoria de la aeronave en todo momento.
4. No operar la aeronave de forma negligente que ponga en riesgo la vida de otras personas.
5. No operar desde vehículos en movimiento
6. No operar más de un dron al mismo tiempo”.

Responsabilidades

En este apartado, la norma establece las siguientes obligaciones:

- “1. Responsabilidad por accidentes, daños o lesiones causados por la operación del dron.
2. Responsable sobre el uso de información obtenida durante la operación de la aeronave.
3. No operar la aeronave en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes o similares”.

La ley también establece sanciones a propietarios o poseedores de dichas aeronaves, que podrán ser impuestas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los supuestos normativos son los siguientes:

- a. La persona propietaria o poseedora, tendrá una multa de doscientas a cinco mil unidades de Medida y Actualización por incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en cualquier otra disposición aplicable. Además, les será suspendido cualquier permiso, certificado, registro, matrícula, autorización o licencia, atendiendo la gravedad de la infracción.
- b. El titular de un permiso, certificado, registro, matrícula, autorización o licencia, que hubiere sido revocado, no podrá obtener, directa o indirectamente, otro permiso dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.
- c. Cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.”

Reglamentación en Colombia

En Colombia, la legislación aún no está suficientemente desarrollada para enfrentar de manera integral los desafíos que plantean las UAS o drones utilizados con fines criminales o bélicos. Si bien en el ámbito de la aviación civil existen Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC que constituyen normas técnicas adoptadas conforme a los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, estos se enfocan principalmente en aspectos operacionales, administrativos y de seguridad aérea, sin contemplar de manera específica los usos indebidos de estas tecnologías. En consecuencia, ante la comisión de conductas delictivas, las autoridades deben recurrir a tipos penales en blanco o aplicar normas por remisión o reenvío normativo. A continuación, se presentan apartes del reglamento interno:

Cabe precisar que la Aerocivil, en su calidad de autoridad aeronáutica de la República de Colombia, y en cumplimiento del mandato previsto en el artículo 37 del artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; se encuentra facultada para expedir los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996

y el artículo 4 del Decreto 1294 de 2021.

Así mismo se indica que en abril del 2024, la Aerocivil expidió el RAC 100 – Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, basado en la “Operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas UAS”, en la cual se contempla lo siguiente:

“100.315 Restricciones para la operación de UAS en la categoría abierta

(a) Una UA en la categoría abierta no podrá operar:

- (1) En una zona prohibida;*
- (2) En una zona restringida;*
- (3) En una zona peligrosa;*
- (4) En una zona de entrenamiento;*
- (5) En una zona de no vuelo dron – ZNVD; Nota. – Las zonas de no vuelo dron – ZNVD se podrán consultar en la página web de la UAEAC.*
- (6) En un área de operación BVLOS;*
- (7) Con ánimo de lucro o fines comerciales;*
- (8) Para la realización de actividades de transporte, incluyendo animales vivos;*
- (9) Para arrojar objetos (sólidos o líquidos) desde el aire;*
- (10) Para realizar vuelos de instrucción;*
- (11) Para realizar operaciones tipo enjambre;*
- (12) Dentro de un radio de 2 kilómetros (1,1 millas náuticas) alrededor de cualquier lugar donde se encuentre el Presidente de la República;*
- (13) A menos de 2 kilómetros (1,1 millas náuticas) de distancia horizontal medidos desde el perímetro de bases militares o de policía, centros penitenciarios e infraestructura crítica del país;*
- (14) En un aeropuerto y/o dentro de un radio de 9 kilómetros (4,8 millas náuticas) medidos desde el punto de referencia del aeródromo (ARP), sin embargo, entre los 6 y los 9 km medidos desde el ARP se podrá efectuar la operación en categoría abierta, pero la altura de vuelo no deberá exceder 200 pies (61 m) por encima de la elevación del umbral más bajo;*
- (15) En un helipuerto (o helipunto o heliplataforma) y/o dentro de un radio de 3 kilómetros (1,6 millas náuticas) medidos desde el punto de referencia del helipuerto (ARH)”.*

En suma y atendiendo a estos preceptos imperativos, en el Estado Colombiano debe existir una regulación en materia de prohibición, limitación y sanción de conductas delictivas o contravencionales derivados de la utilización de UAS con propósitos criminales u omisivos, así como revestir a la Fuerza Pública en cabeza del ejecutivo de instrumentos jurídicos para contrarrestar desde el plano preventivo y coercitivo las amenazas y riesgos latentes.

En el mismo sentido la Fuerza Aeroespacial Colombiana como autoridad aeronáutica de aviación de Estado, mediante Resolución nro. 001 del 7 de diciembre de 2022, estableció las reglas de vuelo y operación para sistemas aéreos no tripulados y sistemas de aeronaves remotamente pilotadas, en el cual se determinan las responsabilidades operacionales aeronáuticas, requerimientos previos de vuelo, normas generales para la

operación en reglas de vuelo visual, reglas de vuelo por instrumentos, tripulantes de vuelo, limitaciones de tiempo de vuelo y descanso del personal aeronáutico, normas generales de seguridad en la operación, operaciones aéreas, reglamento aeronáutico colombiano de aviación de Estado, entre otros aspectos.

Además de las normas antes enunciadas, se indica que el artículo 146 del Código de Convivencia y Seguridad Ciudadana – Ley 1801 de 2016- regula los comportamientos contrarios a la convivencia en los sistemas de transporte motorizados o servicio público de transporte masivo de pasajeros de la siguiente manera:

(...) 10. Poner en peligro la seguridad operacional de los sistemas de transporte masivo, colectivo o individual, aéreo, fluvial o terrestre, con los siguientes comportamientos:

d) Operar, sin autorización de la autoridad aeronáutica, vehículos aéreos ultralivianos en aeropuertos controlados, parapentes, aerodelos, paracaídas, cometas tripuladas o no, y demás artefactos de aviación deportiva cerca de las cabeceras de las pistas o dentro de sus zonas de aproximación;

h) Contravenir las obligaciones que se determinen en los reglamentos y/o manuales de uso y operación, que establezcan las autoridades encargadas al respecto; (...)."

De lo anterior se desprende que el marco normativo actualmente aplicable al control de los UAS en Colombia se encuentra contenido en los literales previamente mencionados. No obstante, si bien existen disposiciones que abordan aspectos relacionados con la operación de estos sistemas, su alcance debe ser complementado con regulaciones relativas a la comercialización, adquisición y aseguramiento. En consecuencia, el paso siguiente para el Estado colombiano es avanzar en el fortalecimiento de dicho marco regulatorio, mediante la incorporación de parámetros más robustos sobre esas materias, así como el fortalecimiento del Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas y la creación del Registro de Contramedidas – C-UAS.

Aunado a lo anterior, es preciso señalar que, en materia de seguridad operacional, resulta preciso indicar que un primer riesgo el cual debe ser evaluado se encuentra enfocado en la privacidad, toda vez que, *"pese a esa utilización benéfica, el uso de drones también presenta una serie de desafíos. Por un lado, es evidente su capacidad para vulnerar la esfera privada de los ciudadanos"* (Chetman, 2015).

En la presente iniciativa legislativa se pretende regular aspectos referidos a los UAS y – C-UAS, teniendo en cuenta que los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) comprenden el conjunto del sistema aéreo no tripulado, incluyendo el vehículo aéreo (UAV), la estación de control y el enlace de comunicaciones entre ambos componentes. Por su parte, los Sistemas de Contramedidas contra UAS (C-UAS) corresponden a tecnologías o dispositivos orientados a la detección, identificación y, cuando sea autorizado, neutralización de operaciones de UAS que puedan representar una amenaza para la seguridad aérea o infraestructuras críticas, conforme a lo previsto en el marco de la aviación civil y en armonía con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En materia de operación de estos sistemas, y en ejercicio de ésta función principal de la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, la cual es la fijación de las pautas mínimas encaminadas a estandarizar las actividades

aeronáuticas desarrolladas por la Aviación de Estado en las materias aeronáuticas allí mismo establecidas, se expidió el Reglamento Aeronáutico para la Aviación de Estado RACAE 94 “REGLAS DE VUELO Y OPERACIÓN PARA SISTEMAS AÉREOS NO TRIPULADOS Y SISTEMAS DE AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS” (Diario Oficial No. 52.249 del día 15 de diciembre de 2022), normativa a través de la cual se establecen los lineamientos generales para una operación estandarizada y segura de Aeronaves no Tripuladas (UAS y RPA) por parte de la Aviación de Estado.

Igualmente, se propone la tipificación de un nuevo comportamiento contrario a la convivencia, acompañado de la definición de circunstancias agravantes cuando, a través del uso indebido de estos sistemas, se vulneren bienes jurídicamente tutelados como la seguridad pública y la integridad de la población civil. Estas medidas permitirán superar los vacíos normativos actuales y brindar mayor seguridad jurídica y operativa frente al uso de este tipo de tecnologías.

Los Sistemas UAS, vienen siendo un nuevo actor que compone el sistema aeronáutico mundial, y por lo tanto, las organizaciones internacionales (OACI) y distintos Estados han priorizado la necesidad de regularlos en el marco de su integración segura y eficiente en el espacio aéreo no segregado, de cara al impacto que esto conlleve con la aviación convencional sobre la seguridad operacional, aspecto que evidencia la necesidad imperiosa de fortalecer el marco normativo nacional estableciendo las condiciones necesarias para que los mismos puedan utilizar el espacio aéreo en condiciones de seguridad del tráfico aéreo.

A su turno, la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI ha señalado la creciente preocupación ante la posibilidad de que los UAS sean utilizados con fines ilícitos, poniendo en riesgo la seguridad operacional y la protección de instalaciones críticas. Esta preocupación ha sido abordada en el Manual sobre Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) (Doc. 10019, primera edición, OACI, 2015), el cual advierte que el uso malintencionado de estas aeronaves puede constituir una amenaza significativa para la aviación civil y militar, la infraestructura aeroportuaria y los servicios de navegación aérea.

Adicionalmente, el Anexo 6 de la OACI –Operación de Aeronaves, Parte IV, sobre Aeronaves no tripuladas–, así como la Parte 101 y la Parte 102 del modelo de reglamentación elaborado por la OACI, proponen lineamientos técnicos y operacionales para que los Estados implementen marcos normativos específicos que permitan gestionar el uso seguro y regulado de los UAS. Cabe resaltar que, si bien los RPAS constituyen una subcategoría dentro del concepto amplio de UAS, corresponde a cada Estado determinar si su legislación los regulará de manera conjunta o diferenciada, especialmente cuando se trata de operaciones más complejas que pueden implicar mayores niveles de riesgo para la aviación tripulada.

En un plano más orientado a la seguridad y defensa, la Organización del Tratado del Atlántico Norte – OTAN ha advertido que la proliferación de UAS, particularmente su potencial uso como armas no convencionales o plataformas de espionaje, constituye una amenaza de nivel estratégico.

En diversos foros de la Alianza se ha instado a los Estados miembros a robustecer sus normativas internas, con

el fin de contemplar, no solo la gestión segura de los UAS en el espacio aéreo compartido, sino también la implementación de C-UAS para detectar, prevenir y mitigar cualquier acción hostil. Esto refuerza la necesidad de reglamentaciones nacionales que integren la protección de la aviación comercial, la aviación de Estado y la seguridad colectiva frente al uso indebido de los UAS.

Mediante Decreto 2937 de 2010, le asignó a la Fuerza Aeroespacial Colombiana funciones específicas como Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado – AAAES, con el fin último de adoptar métodos y procedimientos mínimos aplicables en las actividades aeronáuticas allí descritas, transversalmente a los diferentes Entes de Aviación de Estado (art. 1775 Código de Comercio), para que de manera integrada, eficiente y sinérgica se enfrenten a los retos de un entorno en constante evolución, con el fin de promover una actividad Aeronáutica de Aviación de Estado ordenada y segura, procurando mitigar de manera continua los riesgos de seguridad operacional bajo estándares nacionales e internacionales, dentro del mismo espacio aéreo colombiano.

Así las cosas, le corresponde a la FAC en su condición de AAAES estandarizar la operación aérea de toda la Fuerza Pública a nivel nacional, en las actividades aeronáuticas descritas en el art 5° del Decreto 2937 de 2010, con el ánimo de ejercer una supervisión cercana sobre la seguridad operacional y los criterios generales de uso del espacio aéreo nacional, en coordinación con la Aerocivil.

V. IMPACTO FISCAL

En relación con el impacto que pueda tener la iniciativa frente al presupuesto público, el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone que “[l]os proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público”.

En ese sentido, se informa que este proyecto de ley no contempla gastos adicionales al presupuesto del sector Transporte ni el sector Defensa. Esto, por cuanto se circunscribe a establecer un marco jurídico que regule la importación, comercialización, fabricación, adquisición, uso, tenencia, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas - C-UAS, con lo que no se generan nuevos factores de gasto, no afecta el presupuesto proyectado y, por lo tanto, es consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo vigente y el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector Defensa.

No obstante, es preciso tener en cuenta que con ocasión de la incursión y desarrollo de estos sistemas a nivel mundial, el Estado Colombiano deberá incorporar en sus gastos el uso y perfeccionamiento de tecnologías UTM por sus siglas en inglés (Unified Threat Management o Gestión Unificada de Amenazas), lo cual implica inversiones significativas en infraestructura tecnológica, sistemas de monitoreo, interoperabilidad con la gestión del tránsito aéreo convencional y capacitación técnica especializada.

Adicionalmente, debe considerarse el impacto fiscal asociado al diseño, adecuación y operación de espacios destinados al almacenamiento de los UAS y C-UAS incautados. Por tanto, es necesario estimar con precisión los

costos relacionados y definir mecanismos de financiación que garanticen la sostenibilidad del sistema; también se considera el fortalecimiento del Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, así como la creación y operación del Registro de Sistemas de Contramedidas – C-UAS, lo cual requerirá esfuerzos en el Presupuesto General de la Nación para la ampliación de la infraestructura tecnológica existente, la actualización de plataformas informáticas y la contratación de personal técnico y administrativo adicional para su adecuada implementación y funcionamiento.

Dichos costos, sin embargo, pueden ser progresivos y modulables en función de la reglamentación que se expida posteriormente, y podrían ser gestionados dentro del marco de los planes institucionales de fortalecimiento tecnológico, modernización y mejora del servicio público a cargo de la autoridad competentes.

Con todo, se informa al Congreso de la República que este proyecto fue enviado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público con la finalidad de que estudie su contenido y las condiciones por las cuales este proyecto no representa un impacto fiscal para el Estado.

VI. CONFLICTO DE INTERESES – ARTÍCULO 291 DE LA LEY 5 DE 1992

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992”, el Ministerio de Defensa Nacional estima que de la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no se deriva un conflicto de interés particular, actual y directo de las y los autores, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 286 de la Ley citada, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019:

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

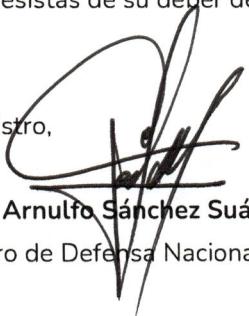
- a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

Lo anterior se soporta, además, en lo señalado por el Consejo de Estado, Sala Especial de Decisión Seis, en sentencia del Magistrado Ponente Carlos Enrique Moreno Rubio, con radicado 2019-02830-00:

“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se le alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la

participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.”

No obstante, se señala que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente Proyecto de Ley, conforme a las normas citadas previamente no exime a los y las congresistas de su deber de identificar causales adicionales.

El Ministro,

Pedro Arnulfo Sánchez Suárez
 Ministro de Defensa Nacional


La Ministra

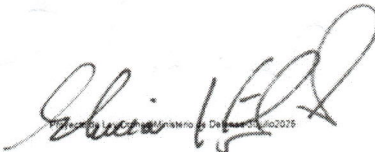
María Fernanda Rojas Mantilla
 Ministra de Transporte

El Ministro

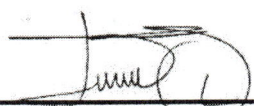
Julián Molina Gómez
 Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones


Las y los congresistas

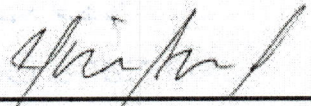

 Representante Alejandro Toro Ramírez


 Senadora Gloria Flórez Schneider

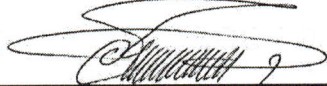
Representante Alirio Uribe Muñoz

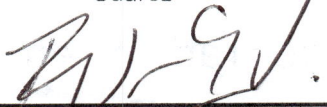

 Senadora Isabel Cristina Zuleta López


 Representante Gabriel Ernesto Parrado Durán

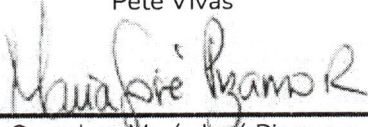

 Representante Heráclito Landínez Suárez

Representante Mary Anne Andrea Perdomo


 Representante Hermes Evelio Pete Vivas


 Representante Pedro Suárez Vacca

Senador Julio Elías Chagüi


 Senadora María José Pizarro Rodríguez

Representante Álvaro Mauricio Londoño

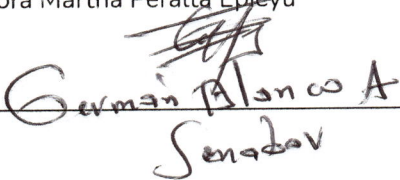
Representante Gloria Liliana Rodríguez

Representante Leonardo Rico

Representante Luz Ayda Pastrana

Representantes José Jaime Uscátegui


 Senadora Martha Peralta Epieyú


 Germán Alarcos A Senador



Defensa

[Handwritten signature]

Representante Andrés
Cancimance López

Representante Karmen Ramírez
Boscán

Senador José Luis Pérez Oyuela

[Handwritten signature]

Senadora Clara López Obregón

Representante María del Mar
Pizarro García

[Handwritten signature]

ALEJANDRO OCAMPO GIRALDO
Rep para

[Handwritten signature]

Senador Robert Daza Guevara

[Handwritten signature]

Representante Gabriel Becerra

[Handwritten signature]

Representante Cristóbal Caicedo

[Handwritten signatures]
Senador Sando Torres Carlos A. Baranda

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 30 del mes Julio del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº. 75 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: Ministro de Defensa, Dr. Pedro Sánchez Suarez; Ministro

de Transporte, Dra. Fernanda Rojas; Ministro TIC, Dr. Julián Polanco.

[Large handwritten signature]

SECRETARIO GENERAL