

REPUBLICA DE COLOMBIA  
BIBLIOTECA ENRIQUE LOW MURTRA  
PALACIO DE JUSTICIA

Nº INVENTARIO: \_\_\_\_\_

COMPRA \_\_\_\_\_ CAME \_\_\_\_\_ DONACION \_\_\_\_\_

FECHA: 27 MAYO 2006

TÍTULO: \_\_\_\_\_

PROCEDENCIA: \_\_\_\_\_

PAIS: COLOMBIA SUPREMA DE JUSTICIA

NUMERO  
CLASIFICACION

C  
348.5  
L785c  
1949  
Ej.

REPUBLICA DE COLOMBIA—FUERZA AEREA COLOMBIANA

---

FELIX JOSE LIEVANO BARAYA  
Y  
JOSE ANTONIO SANCHEZ BERNAL

# COMPILACION AEREA NACIONAL

(Aviación Militar—Aviación Civil y Militar—Radiocomunicaciones—Correos  
Aduanas—Convenciones internacionales).

JAIME TOBON VILLEGAS  
DONACION



1916-1948

## INTRODUCCION

*Este trabajo lo dedicamos con todo gusto al personal aeronáutico nacional, a la juventud estudiosa del país y, en especial, a nuestros gobernantes, legisladores, jueces, abogados y funcionarios, llamados por derecho propio al estudio y solución de los problemas que hacen relación con la legislación aérea nacional e internacional.*

*La actual legislación aérea colombiana no sólo carece de normas que permitan solucionar los muchos problemas por resolver en sus relaciones con el derecho público y el derecho privado, sobre todo en lo que toca con la responsabilidad civil en el transporte aéreo y de la aviación en general, base imprescindible de todo sistema jurídico aeronáutico, sino que quedó deficiente frente a las grandes transformaciones provocadas por la última guerra.*

*Nuestra honrosa trayectoria en la vida del aire y el puesto de honor que le corresponde a Colombia como el primer país del continente sur; que estableció servicios aéreos comerciales sobre el río Magdalena y que llevó con éxito en 1925 un vuelo intercontinental hasta las costas de los Estados Unidos de Norte América, a través de los países de la América Central, Méjico y Cuba, con la admiración del mundo civilizado, nos compromete preferentemente al estudio y dedicación en tales materias.*

*Esta compilación presenta las distintas leyes, decretos, resoluciones ejecutivas y resoluciones ministeriales sobre aviación militar y civil, expedidas desde 1916 hasta hoy, en orden cronológico, arregladas y divididas en dos partes principales, cada una con sus correspondientes títulos y capítulos en forma de facilitar su consulta. Además, cada disposición lleva sus anotaciones en relación con otras disposiciones de la misma materia o bien, con aquellas que indiquen cualquier modificación al respecto. Se ha atendido también al arreglo de los índices en las formas comúnmente establecidas, aparte de uno general de todas las disposiciones contadas en esta compilación.*

LOS AUTORES

Es permitido a todos reproducir las leyes constitucionales y comunes, decretos, ordenanzas departamentales, acuerdos municipales, reglamentos y demás actos públicos, bajo la obligación de conformarse puntualmente con la edición oficial.

Pueden también los particulares publicar los códigos y colecciones legislativas con notas y comentarios, siendo cada autor dueño de su propio trabajo.

(Artículo 17. Ley 86 de 1946. "Diario Oficial" número 26317, de 30 de diciembre de 1946).

## A LOS LECTORES

Desde hace años en Colombia se han expedido disposiciones meditadas e inteligentes sobre la reglamentación de todos los servicios que requiere el efectivo funcionamiento de la Aviación Militar y Civil en el país; algunas han tenido el alcance y comprensión que se merecen, otras, quizá las más interesantes, permanecen casi vírgenes, estampadas en el papel oficial, ampliamente respaldadas por gobernantes previsivos las cuales no se han puesto en acción por causas que no está a mi alcance definir, pero que en todo caso, no han colocado a la Aviación Nacional de Colombia en el lugar que efectivamente le corresponde.

Ha pasado también la época en que a la aviación se la consideró como deportiva y exclusiva de la juventud. Hoy en día es otra la verdadera realidad y es menester deslindar claramente aquellas actividades del aeródromo con la gran obligación de la oficina. Ninguna aviación se la dirige exclusivamente desde la pista de vuelo; la profesión es cada vez más compleja y abarca numerosas disposiciones disciplinarias que reglamentan el procedimiento real y legal y exigen una especialización que trate de abarcar y guiar las normas en toda la dimensión de sus alcances; así se aumentará el rendimiento de lo existente y se palpará la utilidad, más en consonancia con su propio objetivo y desarrollo.

No es menester entre nosotros buscar textos antiguos; a todos nos ha correspondido estudiar y buscar la aprobación de disposiciones sobre aviación, pero no todas se cumplen hoy en día y debemos reconocer que si algo falta, se debe a regular interpretación, a poco estudio o a mil otras causas que hacen olvidar lo establecido.

Es por eso por lo que que la aparición del importante trabajo, que en feliz ocurrencia se dedicaron a reunir pacientemente los señores Capitán Félix J. Liévano B. y el doctor José Antonio Sánchez, constituyéndolo en guía para todos cuantos tenemos a nuestro cuidado partes vitales de la aviación en Colombia, constituye un acontecimiento de singular interés para los profesionales.

Los señores Capitán Liévano B. y doctor Sánchez, nos presentan y colocan ante un libro indispensable que no podía faltar en la aviación de Colombia; yo puedo asegurar que muchos de los miembros de la Aviación Nacional lo esperaban.

*Con esta aparición, cualquier puesto directivo o de comando, grande o pequeño, encontrará todo cuanto en Colombia se ha legislado al respecto y será fácil encauzar tantas actividades que hoy por hoy no todas se ajustan a la finalidad para que fueron concebidas.*

*Este trabajo: "Compilación de las Leyes, Decretos y Resoluciones sobre Aviación en Colombia", elaborado con constancia y seriedad, es digno de presidir toda oficina de Comando ya que en él se concretan y ordenan todas las reglas, ideas y procedimientos sobre aviación y será el fundamento sobre el cual se levante lo que nos falta.*

*Todos conocen las actuaciones de los señores Capitán Liévano B. y doctor Sánchez, y su amor al estudio y su cariño por el arma aérea; por eso su loable empeño, salvando dificultades y adentrándose en el terreno de la crítica, les merece la más calurosa felicitación.*

*Llena esta obra un vacío existente; por esto debe ser leída y consultada con interés aun por los más exigentes, sin olvidar que se opera sobre un cuerpo lleno de vitalidad que puede modificarse en razón de la experiencia y del raudo progreso de la aviación en el mundo.*

*Es el anticipo de una doctrina lo que se persigue y por eso se le debe tomar con flexibilidad. La facilidad de su estudio nos dará nuevas rutas por abrir, nuevas luces, mejores recursos.*

*Los lectores conscientes y amantes de su profesión, sabrán interpretar la labor de los autores, ya que no siendo un producto total de sus ideas personales, sí es el conjunto de todas las ideas de quienes han pensado.*

*La compilación de disposiciones gubernamentales sobre aviación en Colombia, es de gran utilidad.*

*Coronel LUIS A. RODRIGUEZ M.,  
Director General Fuerza Aérea.*

**PRIMERA PARTE**  
**AVIACION MILITAR**

---

**TITULO I—DISPOSICIONES FUNDAMENTALES**

## **CAPITULO I—CREACION Y ORGANIZACION DE LA AVIACION MILITAR**

### **LEY 15 DE 1916**

(septiembre 7)

por la cual se dispone el envío al exterior de dos comisiones de estudios.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º Facúltase al Gobierno para enviar al exterior una comisión de oficiales del Ejército, de las armas de Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Tren, la cual se denominará Comisión de Estudios Militares. Para el envío de dicha comisión se procederá así: el primer año se despacharán cuatro oficiales, y en cada uno de los años sucesivos otros cuatro, hasta completar el número de doce. Cuando esto suceda, regresarán al país los cuatro nombrados el primer año, y se enviarán sus correspondientes reemplazos; al año siguiente regresarán los que fueron nombrados el segundo año, y se enviarán sus reemplazos respectivos y así se continuará por tiempo indefinido.

Parágrafo. Dicho comisión estudiará los nuevos procedimientos de guerra, los sistemas de armamento y de táctica, la aviación militar, administración del Ejército, defensa de puertos con submarinos y minas, y todas las demás cuestiones técnico-militares que el Ministerio de Guerra le señale. Los oficiales a que se refiere este artículo serán seleccionados en las diferentes armas de que se compone el Ejército, y cada uno se dedicará al estudio y perfeccionamiento del arma a que pertenece. Dichos oficiales cumplirán además todas las órdenes que les comunique el Gobierno, y rendirán a él informes pormenorizados sobre el curso de sus estudios.

Artículo 2º Las designaciones para miembros de la Comisión de Estudios Militares las hará el Gobierno por el sistema de concurso, previos los siguientes requisitos: que los aspirantes exhiban el grado de Subteniente, Teniente, Capitán, Mayor, Teniente Coronel, Coronel o General con su correspondiente hoja de vida y las calificaciones de las respectivas Escuelas; que disfruten de buena salud; que hayan sido calificados en el servicio por sus aptitudes intelectuales y sus condiciones morales; que posean por lo menos un idioma extranjero; que hayan hecho con

buen éxito, si se trata de oficiales superiores, los estudios del Curso de Aplicación o Estado Mayor, y si de oficiales inferiores, el Curso Militar de la Escuela Militar de la Nación o de alguna otra Escuela o Academia de Guerra extranjera aceptada por el Gobierno, y que además hayan servido por lo menos seis meses con buen éxito en las filas del Ejército colombiano.

Parágrafo. Al concurso a que se refiere este artículo serán admitidos los oficiales que hayan hecho estudios militares en el exterior, estén o no en el servicio activo del Ejército.

Artículo 3º Los oficiales de la Comisión de Estudios Militares, una vez que terminen satisfactoriamente su misión, serán empleados en el Ejército Nacional de acuerdo con su categoría, la especialidad a que se dedicaron y el concepto que de ellos dieren los jefes o superiores extranjeros cerca de los cuales sirvieron o estudiaron y quedan con la obligación de prestar sus servicios durante un tiempo triple al de su permanencia en el exterior, para lo cual firmarán compromiso legal ante el Ministerio de Guerra.

Artículo 4º Por el Ministerio de Relaciones Exteriores se harán las gestiones que sean necesarias para la admisión de los oficiales colombianos en los Ejércitos o Institutos Militares extranjeros.

Artículo 5º Los sueldos de los oficiales de la Comisión de Estudios Militares serán los siguientes:

Los Generales . . . . .	\$ 220.00
Los Coroneles . . . . .	200.00
Los Tenientes Coroneles o Mayores . . . . .	170.00
Los Capitanes . . . . .	150.00
Los Tenientes . . . . .	145.00
Los Subtenientes . . . . .	140.00

Estos sueldos no están sujetos a los descuentos de que habla la Ley 87 de 1915.

Para los gastos de ida, de instalación y de regreso de cada uno de ellos se les asignará quinientos pesos (\$ 500.00).

El Gobierno situará los fondos para hacer estos pagos en los respectivos Consulados.

Artículo 6º El Gobierno reglamentará esta Ley armonizándola en lo posible con las disposiciones de la Ley 77 de 1914, de manera que a la Comisión de Estudios Militares se adscriban las funciones de las comisiones de que trata la expresada Ley.

Artículo 7º Además de los oficiales a que se refiere el artículo 1º de esta Ley, el Gobierno enviará un grupo de jóvenes colombianos al exterior, donde harán un curso completo de aviación. Dicho grupo podrá integrarse con oficiales, suboficiales y aun simples civiles, que reúnan las condiciones establecidas en el Reglamento de Aptitud Militar. El tiem-

po que tales jóvenes permanezcan en el extranjero no podrá exceder de dos años, y cuando ellos regresen al país estarán obligados a prestar en el Ejército servicio de aviadores y el de directores y profesores de una Escuela de Aviación.

Parágrafo. Queda el Gobierno autorizado para fijar los sueldos y viáticos del grupo de jóvenes de que se trata y asimismo, las demás condiciones que deban establecerse.

Artículo 8º El Gobierno procederá también a establecer en el país una Escuela de Aviación Militar, para lo cual contratará en el exterior los maestros o directores que creyere conveniente.

Parágrafo 1º Facúltase igualmente al Gobierno para que subvencione hasta con mil pesos oro anuales los clubes o centros científicos particulares de Aviación que se establezcan en el país, consultando los caracteres de duración, seriedad y competencia de los mismos.

Parágrafo 2º Aprópiase una suma que podrá ser hasta de cincuenta mil pesos (\$ 50.000) para atender a los gastos que demanda el establecimiento de este Instituto, para las subvenciones y para adquirir los aviones y demás aparatos que se consideren necesarios para tal objeto y para el servicio de aviación en el Ejército.

Artículo 9º Las partidas necesarias para atender a los gastos que demanda la presente Ley se considerarán incluidas en los presupuestos de ésta y de las sucesivas vigencias.

Dada en Bogotá, a cinco de septiembre de mil novecientos dieciséis.

Poder Ejecutivo.—Bogotá, septiembre 7 de 1916.—**JOSE VICENTE CONCHA**.—El Ministro de Guerra, **Salvador Franco**.

("Diario Oficial" número 15891).



LEY 126 DE 1919 (1)  
(diciembre 31)

por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre aviación.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º Introdúcese en el Ejército la Aviación, que constituirá la quinta arma.

Artículo 2º Autorízase al Poder Ejecutivo para reglamentar el arma de Aviación, en todo lo relativo a dotaciones de personal, materiales, instrucción, grados, servicios que debe desempeñar, reclutamiento, movilización y demás disposiciones que deben caracterizar esta arma.

(1) Decretos reglamentarios: 2172 de 1920—357 de 1921.

Artículo 3º Autorízase al Gobierno para adquirir las dotaciones necesarias de máquinas y demás elementos, cuyo valor se incluirá en el presupuesto de rentas y gastos de la próxima vigencia.

.....

Artículo 17. El Poder Ejecutivo reglamentará por medio de decretos las disposiciones de la presente Ley, la cual comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a treinta y uno de diciembre de mil novecientos diecinueve.

Poder Ejecutivo.—Bogotá, diciembre 31 de 1919.—Publíquese y ejecútese. MARCO FIDEL SUAREZ.—El Ministro de Guerra, **Jorge Roa**.

(“Diario Oficial” número 17016).

---

### DECRETO NUMERO 2172 DE 1920

(diciembre 10)

por el cual se establece una Sección de Aviación.

**El Presidente de la República,**

en uso de facultades legalés,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Créase una Sección destinada al servicio de la Aviación Militar de la República, dependiente directamente del Ministerio de Guerra, tanto para las operaciones tácticas y técnicas como para la administración general de la Aviación.

Artículo 2º Esta Sección tendrá por atribuciones:

- 1) Reglamentar y asegurar la organización de las unidades y de las Escuelas de Aviación (instrucción de los alumnos pilotos, observadores de Estado Mayor, fotógrafos, ametralladores, mecánicos, meteorólogos, etc.);
- 2) Asegurar la adquisición, la recepción, la conservación y la administración del material;
- 3) Reclutar el personal de las categorías mencionadas arriba y reglamentar la situación especial y el ascenso del personal de Aviación;
- 4) Escoger y organizar dentro del territorio de la República, los campos de aterrizaje, y mejorarlos constantemente de acuerdo con las directivas del Ministerio de Guerra;
- 5) Hacer construir y conservar en buen estado los hangares, talleres, cuarteles y depósitos de materiales, ingredientes y combustibles, etc.;
- 6) Preparar y someter a la aprobación del Ministerio de Guerra todas las medidas conducentes para asegurar y facilitar el empleo de la Aviación Militar;

7) Asegurar la movilización de los elementos de aviación militar y civil que se hallen en el territorio de la República; formar la estadística de la última y establecer un riguroso control sobre la misma;

8) Tener al corriente al Ministerio de Guerra del progreso de la aviación en los países extranjeros, siguiendo su marcha constante;

9) Establecer y sostener las relaciones aeronáuticas con los países extranjeros y con las personas civiles (sociedades, prensa, etc.);

10) Asegurar por medio de convenios con las autoridades civiles los medios para obtener el mejor rendimiento posible de la aviación y el socorro en caso de accidente;

11) Mantener los archivos de la Aviación Militar de Colombia y preparar su historia.

.....

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 10 de diciembre de 1920.—MARCO FIDEL SUAREZ.—El Ministro de Guerra, **Jorge Roa**.

---

### DECRETO NUMERO 357 DE 1921

(marzo 11)

por el cual se organiza la quinta arma del Ejército, en desarrollo de la Ley 126 de 1919.

**El Presidente de la República,**

en uso de facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Organízase la quinta arma del Ejército, la cual se dividirá en Escuadras, Grupos y Escuadrillas.

Artículo 2º Cada Escuadra se compondrá de dos o tres Grupos, y cada Grupo de dos o tres Escuadrillas.

Artículo 3º El Cuerpo de Aviación del Ejército se compondrá por ahora de tres Grupos de dos Escuadrillas cada uno, correspondientes a las tres zonas militares en que está dividido el territorio nacional.

En caso de guerra cada uno de estos Grupos servirá de base para la formación de una Escuadra.

Artículo 4º El personal y el material del Cuerpo de Aviación será el que indica el reglamento de dotaciones de paz y de guerra presentado por el Ministerio de Guerra, el cual se aprueba por el presente Decreto.

Artículo 5º El reclutamiento en tiempo de paz y la movilización en caso de guerra se harán entre el personal educado en la Escuela Militar de Aviación.

Artículo 6º Los tres Grupos de que trata el artículo 3º se denominarán **primero**, **segundo** y **tercero** y las Escuadrillas "Antioquia", "Atlántico", "Cauca", "Huila", "Magdalena" y "Valle".

Los aviones se marcarán con la letra **A** y el número de orden correspondiente dentro del Cuerpo de Aviación.

Artículo 7º Las Escuadras serán comandadas por un Coronel, los Grupos por un Teniente Coronel y las Escuadrillas por un Mayor.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 11 de marzo de 1921.  
MARCO FIDEL SUAREZ.—El Ministro de Guerra, **Jorge Roa**.

---

DECRETO NUMERO 1680 DE 1942. (1)

(julio 15)

por el cual se modifica el marcado con el número 991 de mayo 29 de 1941, orgánico de la Fuerza Aérea.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, de las autorizaciones que le otorga el artículo 8º de la Ley 89 de 1940 y de las facultades extraordinarias contenidas en el artículo 16 de la Ley 128 de 1941,

**Decreta:**

SECCION I

**Organización — Formación del personal — Reclutamiento — Jerarquía — Nombramientos y ascensos del personal de la Fuerza Aérea.**

CAPITULO I

**Organización.**

(2) Artículo 1º La Fuerza Aérea es una rama de las Fuerzas Militares del Estado. Como tal depende del Ministerio de Guerra. Su organización y reglamentación se rigen por sus propios estatutos.

Parágrafo. La actividad de la Fuerza Aérea se extiende a todo el territorio nacional definido en el artículo 3º de la Constitución Nacional y a todo el espacio atmosférico que cubre el territorio terrestre y el mar territorial, sin ninguna limitación.

Artículo 2º La Fuerza Aérea tendrá un Comando Superior con: un Estado Mayor de Aviación; Departamentos, Secciones y Servicios que el Gobierno determine.

Parágrafo. El Comando Superior de la Fuerza Aérea se ejercerá por un oficial de Aviación Militar, hasta el grado de General, con la denominación de **Director General**.

Artículo 3º Por lo menos el 90% de los oficiales de la Fuerza Aérea deben ser pilotos calificados para el vuelo en máquinas de guerra. Es entendido que en este porcentaje no quedan incluidos los oficiales que, habiendo sido pilotos hayan perdido posteriormente su aptitud para el vuelo.

---

(1) Decretos reglamentarios: 3094 de 1947—2129 de 1948.

(2) Consultar artículo 1 y s.s. de la Ley 102 de 1944.

Artículo 4º La dotación de oficiales, personal de clases técnicas, personal administrativo, suboficiales y soldados de la Fuerza Aérea, será fijada por el Gobierno en estatuto especial.

Artículo 5º La Fuerza Aérea se organiza en escuadrones. Dos o más escuadrones forman un grupo y dos o más grupos constituyen una brigada. Los grupos y brigadas pueden ser homogéneos o mixtos, pero los escuadrones deben ser siempre homogéneos.

Parágrafo. La composición orgánica de estas unidades así como sus dotaciones de personal y material, serán determinadas por el Gobierno.

Artículo 6º Los escuadrones, grupos y brigadas de la Fuerza Aérea deben estar comandados siempre por oficiales aviadores. Entendiéndose por tales los oficiales que, además de haber cursado los estudios militares necesarios, hayan adquirido conocimientos teóricos y prácticos de vuelo, hayan sido licenciados para pilotear aeronaves de guerra por autoridad competente y mantengan su entrenamiento y capacidad para conducir su unidad al combate.

Artículo 7º Son dependencias de la Fuerza Aérea las bases aéreas, marítimas o fluviales, terrestres o mixtas; las unidades tácticas; las escuelas de formación y preparación militar y técnica que se dediquen a la enseñanza de las distintas ramas de la Aviación Militar; los depósitos, talleres, almacenes y cualesquiera otros servicios que por cualquier causa se consideren vinculados a la Fuerza Aérea.

## CAPITULO II

### Formación del personal de la Fuerza Aérea.

Artículo 8º El personal de la Fuerza Aérea está constituido por oficiales, clases técnicas de Aviación, personal administrativo, servicio de Sanidad, suboficiales y soldados.

Parágrafo 1º Los oficiales se clasifican en las siguientes especialidades:

#### 1º **Oficiales navegantes:**

- Pilotos.
- Observadores.
- Aerofotógrafos.
- Bombarderos.
- Radio-operadores.
- Médicos de vuelo.

#### 2º **Oficiales técnicos:**

- Aeronáuticos.
- De radio.
- Ingenieros, y
- Otras especialidades.

### **3º Oficiales de los Servicios:**

Intendentes.  
Oficiales de Administración.  
Médicos.  
Odontólogos.  
Asesores Jurídicos.  
Auditores de Guerra.

El personal de médicos y odontólogos que presta servicios en la Fuerza Aérea dependerá, en todo lo que no se refiera a disciplina y régimen interno, de la Dirección General de Sanidad Militar.

Parágrafo 2º El personal de clases técnicas se divide en las siguientes especialidades:

#### **Navegantes:**

Mecánicos de vuelo.  
Aerofotógrafos.  
Radio-operadores.  
Bombarderos.  
Ametralladores, y  
Paracaidistas.

#### **Mecánicos de taller:**

Electricistas de radio.  
Ajustadores de motores.  
Ajustadores de automotores.  
De instrumentos.  
Laminadores.  
Soldadores.  
Armeros artificieros.  
De maquinaria.  
Inspectores de trabajo.  
De hélices.

#### **Especialistas:**

Enteladores.  
Pintores.  
Carpinteros de aviación.  
Aerólogos.  
Almacenistas técnicos.  
Fundidores.

Parágrafo 3º Los suboficiales de servicios se clasifican así:

#### **De Intendencia:**

Ecónomos.  
Guarda-almacenes.

Mayordomos.  
Jefes de rancheros.  
Panaderos.  
Peluqueros.  
Cocineros.  
Sastres.  
Zapateros.  
Carpinteros.

**Auxiliares:**

Albañiles.  
Lancheros.  
Avioneros.  
Choferes.  
Motoristas.  
Otras especialidades.

Parágrafo 4º El Servicio de Sanidad se clasifica así:

**Servicio de Sanidad:**

Médicos.  
Odontólogos.  
Practicantes.  
Farmacéuticos.  
Enfermeros.  
Inspectores de Sanidad.

Parágrafo 5º Todo el personal no incluido en los anteriores parágrafos, a excepción del personal de trabajadores que se pagan por planilla, constituye el personal administrativo, cuya planta, asignaciones y funciones serán fijadas en decreto especial y sus prestaciones sociales, que en cada caso serán objeto de resoluciones del Ministro de Guerra, serán las mismas señaladas en los artículos 54, 55 y 56 del Decreto 1123 de 1942.

(1) Artículo 9º Todo el personal que actualmente sirve en la Aviación Militar, con exclusión del personal administrativo, queda incorporado militarmente en la Fuerza Aérea, con sus actuales asignaciones y con las denominaciones que prescribe este Decreto, según la categoría y

---

(1) El Decreto 1680 modificó las disposiciones generales vigentes hasta entonces sobre carreras de suboficiales de las Fuerzas Militares, pero únicamente en cuanto a los individuos que al entrar en vigencia se hallaban prestando sus servicios en la Fuerza Aérea Nacional. En efecto, el artículo 9º transcrito al disponer la militarización del personal no administrativo de la Fuerza Aérea, creó nuevas denominaciones, saliéndose por tanto de la órbita precisa de las disposiciones que regían la materia, y que restringían los grados militares de los suboficiales a los sargentos primeros, sargentos segundos, cabos primeros y cabos segundos, creando los de suboficiales de los servicios de la Fuerza Aérea, con las denominaciones de suboficial chofer, suboficial lanchero, suboficial avionero y demás semejantes. No otra cosa significa el que la disposición establezca —que dicho personal... “queda incorporado militarmente a la Fuerza Aérea... con las denominaciones que prescribe este Decreto...”.

Sentencia del Consejo de Estado, de fecha 29 de abril de 1947.

especialidad con que cada cual ha venido figurando. El Gobierno dictará los Decretos a que haya lugar en desarrollo y ejecución del presente artículo.

Artículo 10. Son cadetes de la Fuerza Aérea los alumnos de la Escuela de Aviación. El grado de alférez de Aviación, junto con el título de piloto, se conferirá a los cadetes que terminen satisfactoriamente los estudios de la Escuela de Aviación Militar.

Parágrafo. El grado de Subteniente será otorgado a los alféreces de Aviación después de un año de servicios como pilotos de la Fuerza Aérea, según las condiciones establecidas en el artículo 12.

### CAPITULO III

#### Reclutamiento.

(1) Artículo 11. La fuente principal para el reclutamiento de oficiales navegantes de la Fuerza Aérea, será la Escuela Militar de Cadetes, de la cual pueden ser tomados para la Escuela de Aviación los alumnos que hayan terminado satisfactoriamente el tercer año de estudios o que hayan obtenido la categoría de alférez o recibido el título de Subteniente. Los demás oficiales serán reclutados en la forma siguiente: los de Intendencia, Sanidad y Justicia de acuerdo con las leyes del Ejército: los oficiales técnicos aeronáuticos, técnicos de radio, técnicos de otras especialidades y de ingeniería aeronáutica, entre los individuos con título profesional en las respectivas materias; y los oficiales técnicos mecánicos por selección entre las clases técnicas de categoría de jefe, que hayan servido más de tres años en esta categoría y que reúnan los requisitos que determine el Gobierno.

Parágrafo 1º Los alféreces procedentes de la Escuela Militar de Cadetes recibirán al mismo tiempo que el título de piloto, el grado de Subteniente de Aviación.

Parágrafo 2º Subsidiariamente podrá incorporarse en la Escuela de Aviación a jóvenes que hayan cursado y aprobado todas las materias del bachillerato oficial y que reúnan las condiciones de aptitud que señalen los reglamentos de dicho Instituto.

Artículo 12. Al personal de que trata el parágrafo 2º del artículo anterior, una vez que haya terminado satisfactoriamente los estudios en la Escuela de Aviación, se le conferirá el grado de alférez de Aviación y continuará por un año en actividad, como piloto, al cabo del cual podrá el Gobierno incorporarlo definitivamente al servicio activo de la Fuerza Aérea con el grado de Subteniente si su rendimiento y aptitudes lo justifican; en caso contrario pasará a la reserva como Subteniente.

(2) Artículo 13. El personal de clases técnicas de la Fuerza Aérea se recluta:

(1) Consultar: Ley 100 de 1946, artículo 4º—Ley 82 de 1947, artículo 1º—Artículo 9º—Artículo 11—Artículo 40—Decreto número 94 de 1946.

(2) Consultar: Ley 100 de 1946, artículo 4º—Artículo 10—Artículo 11—Condiciones de ingreso.

1º Por incorporación en la Escuela de Mecánicos de jóvenes que reúnan los siguientes requisitos:

a) Ser natural colombiano; y

b) Poseer la preparación intelectual y reunir las condiciones de aptitud física que señalen los reglamentos.

2º Mediante enganche, en calidad de aprendices, de soldados que después de un año de servicio como conscriptos o voluntarios demuestren aptitudes especiales y reúnan además los requisitos mencionados en los incisos a) y b) del numeral anterior, para ser incorporados en la Escuela de Mecánica.

Artículo 14. El personal de clases administrativas se recluta entre los civiles que reúnan las condiciones de idoneidad física e intelectual y moral requeridas para el puesto de que se trata, de acuerdo con los reglamentos internos del ramo.

(1) Artículo 15. El personal de soldados de la Fuerza Aérea se recluta así:

1º Por conscripción, en la forma establecida por la ley sobre Servicio Territorial y de Reemplazo; y

2º Por enganche voluntario, mediante condiciones que fijará el Gobierno.

Artículo 16. El personal de suboficiales, ametralladores y soldados de los Servicios de de Intendencia y Auxiliares se reclutará de preferencia entre los reservistas de la Fuerza Aérea.

(2) Artículo 17. Las clases técnicas y los suboficiales de la Fuerza Aérea serán enganchados mediante compromiso para servir por el tiempo y en las condiciones que fije el Gobierno.

Artículo 18. El Gobierno podrá, cuando lo estime conveniente, disponer traslados de oficiales de la Fuerza Aérea al Ejército o a la Marina, bien en forma temporal, hasta por un año, o de manera definitiva, si los oficiales trasladados reúnen las condiciones exigidas por los reglamentos de las respectivas ramas de las Fuerzas Militares.

Artículo 19. Podrá asimismo el Gobierno trasladar a la Fuerza Aérea oficiales del Ejército o de la Marina, hasta Capitán o Teniente de Navío, temporalmente hasta por un año, o de manera definitiva, si dichos oficiales reúnen los requisitos exigidos por los reglamentos de la Fuerza Aérea y si las necesidades del servicio lo requieren

## CAPITULO IV

### Jerarquía.

(3) Artículo 20. La jerarquía de los oficiales de la Fuerza Aérea en orden ascendente, es la siguiente:

Alférez.

---

(1) Consultar: Ley 1ª de 1945.— Decreto 2200 de 1946—

(2) Reglamentado por Decreto número 3094 de 1947.

(3) Consultar: Artículo 6º Ley 82 de 1947.

Subteniente.  
Teniente.  
Capitán.  
Mayor.  
Teniente Coronel.  
Coronel.  
General.

Parágrafo 1º Para efectos de clasificación por categoría los oficiales se agrupan así:

- a) Oficiales Generales;
- b) Oficiales Superiores (Coronel, Teniente Coronel y Mayor);
- c) Oficiales Capitanes; y
- d) Oficiales inferiores (Teniente, Subteniente y alférez).

Parágrafo 2º La jerarquía de los oficiales de la Fuerza Aérea podrá llegar hasta los grados siguientes:

Oficiales navegantes: hasta General.

Oficiales de Intendencia, Sanidad y Justicia: hasta Coronel.

Oficiales técnicos: hasta Capitán.

(1) Artículo 21. La jerarquía de las clases técnicas de la Fuerza Aérea comprende las siguientes categorías en orden descendente:

Clase de categoría de jefe.

Clase de categoría de subjefe.

Clase de primera categoría.

Clase de segunda categoría.

Clase de tercera categoría.

Artículo 22. La jerarquía de los suboficiales de la Fuerza Aérea será la siguiente:

Sargento 1º.

Vice-sargento 1º.

Sargento 2º.

Cabo 1º.

Cabo 2º.

Parágrafo. El grado de vice-sargento 1º es simplemente honorífico, y disfrutará del beneficio de una prima de \$ 5.00.

## CAPITULO V

### Nombramientos y ascensos (2).

#### A) De oficiales.

Artículo 23. Para el ascenso de los oficiales, desde alférez hasta General, se requieren las siguientes condiciones:

(1) Consultar: Artículo 16 Ley 101 de 1946.

(2) Consultar: Ley 82 de 1947—Artículos 1º, 2º y 3º—Artículos 4º y 5º—Artículo 6º—Artículo 12.

- a) Capacidad física.
- b) Condiciones intelectuales, morales.
- c) Condiciones de suficiencia técnica.
- d) Tiempo mínimo de servicio en el grado.

Parágrafo. La comprobación de las condiciones de que trata el artículo anterior se hará en la forma que determine el Gobierno.

Artículo 24. Los oficiales que no acrediten sus capacidades en forma satisfactoria para el ascenso, de acuerdo con la reglamentación que se expida, tendrán derecho a una segunda prueba que deberá surtirse dentro del término de un año a partir de la anterior.

Si en la segunda prueba el oficial no obtiene calificación satisfactoria será retirado del servicio y pasado a la reserva por incapacidad intelectual o técnica.

Artículo 25. Fíjense para efecto de los ascensos los siguientes tiempos mínimos de servicio en cada grado para los oficiales de la Fuerza Aérea:

	Años
Alférez . . . . .	1
Subteniente . . . . .	3
Teniente . . . . .	4
Capitán . . . . .	4
Mayor . . . . .	4
Teniente Coronel . . . . .	4
Coronel . . . . .	2

Artículo 26. Para ascender a Teniente Coronel y de este grado en adelante es requisito indispensable haber hecho un curso de Estudios Superiores, bien en la Escuela Superior de Guerra, o en un Instituto similar extranjero o en la Escuela de Estudios Superiores que para este fin establezca el Gobierno con destino a la Fuerza Aérea.

Artículo 27. Los ascensos de los oficiales de la Fuerza Aérea de los grados de Teniente Coronel y siguientes hasta General se someterán a la aprobación del Senado de la República, de conformidad con lo establecido en el ordinal 4º del artículo 91 de la Constitución Nacional (1).

Artículo 28. La antigüedad de los oficiales de la Fuerza Aérea en cada grado se contará desde la fecha del decreto de ascenso. Si hubiere igualdad de fechas en los despachos o nombramientos de un mismo grado, para establecer la antigüedad se tendrán en cuenta los despachos o nombramientos que acrediten el grado anterior.

**B) De las clases técnicas.**

Artículo 29. Para el ascenso de las clases técnicas se requieren las siguientes condiciones:

---

(1) Hoy es el ordinal 2º del artículo 98 de la nueva codificación.

- a) Aptitud física.
- b) Capacidad técnica.
- c) Tiempo mínimo de servicio en el grado, y
- d) Condiciones intelectuales y morales.

Artículo 30. Para el ascenso de un grado a otro se requiere haber servido un tiempo mínimo de tres años en el grado inmediatamente anterior.

## SECCION II

**Del retiro, separación, prestaciones, sueldos de retiro, indemnizaciones, seguro, vacaciones, recompensas, Caja de Sueldos de Retiro, régimen administrativo y disposiciones generales.**

### CAPITULO I

#### Del retiro y separación del servicio (1).

##### A) De oficiales.

Artículo 31. Los oficiales de la Fuerza Aérea pueden ser retirados del servicio activo en la forma y por las causas que a continuación se indican: Primero. Retiro temporal.

a) **Por solicitud propia.** El retiro temporal a solicitud propia se efectúa en tiempo de paz y cuando el oficial desee abandonar temporalmente el servicio. Si la solicitud de retiro se hace antes de haber cumplido los primeros cinco años de servicio en la Fuerza Aérea, el oficial deberá consignar previamente, como compensación por la instrucción técnica recibida, la cantidad de quinientos pesos (\$ 500.00) por cada año o fracción mayor de seis meses del tiempo que le falta para cumplir dichos cinco años.

En este caso el oficial tendrá derecho a la devolución sin intereses de las cuotas que hubiere consignado en la Caja de Sueldos de Retiro. Si la solicitud se presenta después de cinco años, y antes de quince, el oficial solamente tiene derecho a la devolución, sin intereses, de las cuotas que haya consignado.

Parágrafo 1º Los oficiales pilotos sólo podrán retirarse voluntariamente con derecho a sueldo de retiro después de quince (15) años de servicio.

Parágrafo 2º Los observadores podrán retirarse a solicitud propia con derecho a sueldo de retiro después de diecisiete (17) años y los oficiales técnicos, de servicios y de otras especialidades, después de dieciocho (18) años de servicio.

b) **Por llamamiento del Gobierno a calificar servicios.** Los oficiales navegantes de la Fuerza Aérea pueden ser retirados temporalmente del servicio activo por libre determinación del Gobierno, previa calificación de servicios, así:

---

(1) Consultar artículos 1º y 2º de la Ley 100 de 1946.

Pilotos a los... .. .	12 años.
Observadores y demás especialidades a los.. . . .	15 años.

Segundo. Retiro con pase a la reserva.

- a) Por edad.
- b) Por invalidez relativa e invalidez absoluta.
- c) Por insuficiencia técnica.
- d) Por solicitud propia.

(1) Artículo 32. El retiro forzoso por edad, con pase a la reserva se verifica en los siguientes casos:

Cuando el alférez llega a los . . . . .	30 años.
Cuando el Subteniente llega a los . . . . .	32 años.
Cuando el Teniente llega a los . . . . .	35 años.
Cuando el Capitán llega a los . . . . .	44 años.
Cuando el Mayor llega a los . . . . .	47 años.
Cuando el Teniente Coronel llega a los . . . . .	50 años.
Cuando el Coronel llega a los . . . . .	53 años.
Cuando el General llega a los. . . . .	56 años.

Parágrafo. Estos límites de edad se refieren a los oficiales navegantes de la Fuerza Aérea. Para los no navegantes regirán los establecidos por las leyes del Ejército, excepción hecha de los oficiales técnicos, para los cuales rigen los siguientes límites:

Cuando el Subteniente llega a los . . . . .	45 años.
Cuando el Teniente llega a los . . . . .	50 años.
Cuando el Capitán llega a los . . . . .	55 años.

Artículo 33. Los oficiales de los Servicios, se retiran por edad y con pase a la reserva, así:

Coronel a los . . . . .	60 años.
Teniente Coronel a los.. . . .	55 años.
Mayor a los.. . . .	50 años.
Capitán a los . . . . .	48 años.
Teniente a los . . . . .	40 años.
Subteniente a los.. . . .	36 años.

Parágrafo. Los oficiales retirados por edad pasan a la situación de retiro absoluto cuando llegan a la edad de 60 años.

Artículo 34. El retiro por invalidez relativa se produce cuando en concepto de la Sanidad Militar el oficial ha adquirido en el servicio enfermedad o lesión que lo invalide relativa y permanentemente para las actividades de su cargo.

Artículo 35. El retiro por incapacidad técnica tiene lugar después de tres calificaciones de distintas autoridades que determinen la necesidad de aplicar tal medida.

---

(1) Consultar artículo 13 Ley 82 de 1947.

Parágrafo. En el presente caso se entiende que las calificaciones deben proceder de distintas personas.

Artículo 36. El personal militar de la Fuerza Aérea que llegue a la edad de 60 años o que padezca de invalidez absoluta y permanente a juicio de la Sanidad Militar, se comprende en situación de retiro absoluto.

#### (1) SEPARACION DEL SERVICIO

Artículo 37. Los oficiales de la Fuerza Aérea se separan del servicio:

- a) En forma absoluta.
- b) En forma temporal, en los siguientes casos.

#### SEPARACION ABSOLUTA

- 1º Por mala conducta comprobada.
- 2º Por indisciplina de vuelo.
- 3º Por sentencia condenatoria de la justicia ordinaria o militar.
- 4º Por petición de un Tribunal de Honor.

#### SEPARACION TEMPORAL

Solamente hasta por un año en los casos menos graves de mala conducta o indisciplina de vuelo.

Artículo 38. La separación por mala conducta a que se refiere el numeral 1º del artículo anterior se causa cuando se comprueben debidamente cualquiera de los siguientes hechos:

- a) Beodez habitual o frecuente, o uso de drogas heroicas;
- b) Indelicadezas administrativas, siempre que no alcancen a constituir delitos;
- c) Explotación o negocios indebidos con los subalternos;
- d) Por la difusión de principios subversivos contra el orden constitucional y legal de la Nación; propaganda de doctrinas contrarias a las disposiciones dadas por la autoridad suprema para resguardar el orden público y la seguridad exterior del país o por la comisión de hechos que denoten falta de cumplimiento de las normas emanadas del Gobierno o de la superioridad militar, siempre que tales proceder no lleguen a constituir delito.

Artículo 39. Antes de producirse la separación absoluta o temporal por las causas indicadas en los dos artículos anteriores, el oficial se suspende en el ejercicio de sus funciones y atribuciones para efectos de oír sus descargos. Esta situación implica la disminución de su sueldo en un 50% que le será devuelto en caso de que justifique su conducta.

Parágrafo 1º Igual suspensión se le decreta al oficial contra el cual se hayan dictado y estén en firme, autos de detención o de proceder.

---

(1) Los artículos 37, 38, 39, 40 y 41 fueron reformados por la Ley 3ª de 1945, capítulo II, Faltas.

Parágrafo 2º Durante el tiempo de la suspensión, el oficial no tiene derecho a usar el uniforme.

Artículo 40. La separación absoluta por sentencia condenatoria de los tribunales ordinarios o militares, se produce después de que se haya ejecutoriado el fallo del último de los recursos interpuestos contra ella.

Artículo 41. La separación absoluta por sentencia de la justicia militar u ordinaria o por la causal fijada en la letra d) del artículo 38 de este Decreto, acarrea la pérdida del sueldo de retiro, pensión o recompensa y el oficial solamente tiene derecho a la devolución de las cuotas, sin intereses, que haya consignado en la Caja respectiva.

Parágrafo. Si la separación es temporal, el oficial puede retirar sus cuotas de la Caja de Sueldos de Retiro, para reintegrarlas al volver al servicio activo.

Artículo 42. Para los efectos relativos a la carrera militar, el tiempo de servicio del personal de la Fuerza Aérea principiará a contarse así:

a) A los oficiales navegantes desde su ingreso a la Escuela de Aviación. A los procedentes de la Escuela Militar de Cadetes, se les computarán los dos últimos años del pénsum de estudios que hayan aprobado en dicho Instituto.

(1) b) A los oficiales técnicos desde su ingreso a la Fuerza Aérea.

c) A los demás oficiales en la forma establecida en las leyes del Ejército.

Artículo 43. En cuanto al personal que actualmente se halle en servicio en la Aviación Militar con el carácter de civil y que de acuerdo con este Decreto queda militarizado, su antigüedad se contará desde la fecha en que principió a servir en la Aviación Militar.

## **B) De clases técnicas.**

(2) Artículo 44. La cesación en el servicio activo, de las clases técnicas de la Fuerza Aérea, antes de quince años, o después de este lapso, en los casos en que no haya lugar a sueldo de retiro, se denomina separación; y retiro cuando tiene lugar después de este lapso con derecho a prestación social.

Artículo 45. El personal de clases técnicas de la Fuerza Aérea puede ser retirado del servicio activo por cualquiera de las causas que a continuación se indican:

1º Por incapacidad física relativa o absoluta.

2º Por deficiencia técnica.

3º A solicitud propia una vez cumplido su compromiso con el Gobierno.

(3) 4º Se separa del servicio en forma absoluta o temporal hasta por un año, al personal de las clases técnicas, por mala conducta comprobada, en los mismos casos contemplados en los artículos 37 y 38

---

(1) Reformado por el artículo 10 de la Ley 101 de 1946.

(2) Consultar: Artículos 35 y 37 de la Ley 82 de 1947.

(3) Reformado capítulo II Ley 3ª de 1945.

de este Decreto, y en los casos de descuido o negligencia grave, cuando las acciones u omisiones de que se trate hayan surtido sus efectos nocivos sobre el personal o material, o cuando solamente hayan podido producir tales efectos nocivos atendida su naturaleza y las circunstancias especiales de cada caso.

### C) De los suboficiales.

Los suboficiales de la Fuerza Aérea se retirarán y separarán del servicio por las mismas causas que regulan el retiro y la separación de los suboficiales de las Fuerzas Militares.

## CAPITULO II

### De los sueldos de retiro y de las prestaciones.

#### Sueldos de retiro.

##### A) De oficiales.

Artículo 46. Los oficiales de la Fuerza Aérea tienen derecho al sueldo de retiro, así:

(1) a) **Oficiales navegantes:** los pilotos a los doce (12) años de servicio, con un 60% del sueldo correspondiente a su grado en el momento de su retiro; y los observadores, a los quince (15) años de servicio, con un 60% del respectivo sueldo.

(2) b) **Oficiales técnicos:** a los quince (15) años de servicio, con un 40% del sueldo que devenguen en el momento de su retiro.

Estos porcentajes se aumentarán en un 4% para los pilotos y observadores y oficiales técnicos, por cada año adicional de servicio a los antes señalados, sin exceder por este concepto del 80% del sueldo de actividad.

Parágrafo. Los demás oficiales tienen derecho, después de quince (15) años de servicio, a asignación mensual de retiro, pagadera por la Caja respectiva, igual al 35% del sueldo correspondiente a su último grado. Cuando el tiempo de servicio sea mayor de quince (15) años, la asignación de retiro se aumenta en un 4% por cada año, sin que el total pueda pasar del 80% del sueldo de actividad. El llamamiento a calificar servicios solamente puede tener lugar por voluntad expresa del Gobierno, después de quince (15) años.

##### (3) B) De las clases técnicas.

Artículo 47. Las clases técnicas tienen derecho a sueldo de retiro de conformidad con las siguientes prescripciones:

a) Las clases técnicas navegantes a los doce (12) años de servicio con un 45% del sueldo que devenguen al tiempo de su retiro.

(1) Consultar: Artículo 1º de la Ley 100 de 1946.

(2) Consultar: Artículo 1º de la Ley 101 de 1946.

(3) Este capitulo quedó derogado por la Ley 101 de 1946.

b) Las demás clases técnicas, mecánicos de taller y especialistas a los quince (15) años de servicio con el 40% del sueldo que devenguen en el momento del retiro.

Parágrafo. Este porcentaje se aumentará en un 4% del sueldo que devengue la clase técnica en el momento del retiro por cada año adicional de servicio a los antes señalados, sin exceder del 80% del sueldo respectivo.

Artículo 48. Las clases técnicas navegantes sólo podrán retirarse voluntariamente del servicio con derecho a sueldo de retiro, después de quince años de actividad en la Fuerza Aérea.

Artículo 49. Las demás clases técnicas, mecánicos de taller y especialistas podrán retirarse voluntariamente del servicio con derecho a sueldo de retiro, después de dieciocho (18) años de servicio.

Artículo 50. Sobre los porcentajes establecidos en este Capítulo, todo el personal navegante de la Fuerza Aérea (oficiales, clases técnicas y suboficiales), tendrá derecho a un aumento del 5% del respectivo sueldo por las primeras mil horas de vuelo y proporcionalmente por las que excedan de este número, sin que el sueldo de retiro pueda ser mayor que el sueldo de actividad.

### C) De suboficiales.

Artículo 51. Los suboficiales de la Fuerza Aérea tienen derecho a sueldo de retiro en la misma forma y términos que los suboficiales de las Fuerzas Militares.

## CAPÍTULO III

### (1) Indemnizaciones.

Artículo 52. El personal de la Fuerza Aérea tiene derecho a ser indemnizado a cargo del Estado en cualquiera de los casos siguientes:

a) Por invalidez absoluta causada por accidente o enfermedad contraída en el servicio.

b) Por invalidez relativa, en la misma forma del ordinal anterior.

Parágrafo. La determinación y clasificación de las incapacidades a que se refiere este artículo, se comprobarán con el dictamen de una junta médica convocada por la Dirección del Servicio de Sanidad y compuesta, por lo menos, de tres oficiales de Sanidad.

Artículo 53. La incapacidad o invalidez de que trata el ordinal a) del artículo 52, contraída antes de quince años de servicio, da derecho a una pensión mensual vitalicia equivalente al 60% del sueldo correspondiente al grado del inválido en el momento de declararse por la junta médica la incapacidad o invalidez.

Parágrafo. Después de doce años de servicio para los pilotos, y de quince para el resto del personal, el interesado puede acogerse a esta disposición, o a las que regulan el sueldo de retiro. En este último caso ten-

---

(1) Consultar: Ley 2ª de 1945—Ley 100 de 1946, artículo 13—Ley 81 de 1947.

drá derecho, además, a una cantidad unitaria equivalente a 20 meses de sueldo de actividad.

Artículo 54. La incapacidad o invalidez de que trata el ordinal b) del artículo 52, contraída en el servicio o por causa del mismo antes de quince (15) años, da derecho a percibir, por una sola vez, una suma equivalente al sueldo de actividad del inválido durante dos años. Después de cumplidos doce años los pilotos, y quince el resto del personal, el interesado tendrá derecho a sueldo de retiro, y a una cantidad unitaria equivalente a un año de sueldo de actividad.

Artículo 55. Sea que se trate de invalidez absoluta o relativa, el inválido será dado de baja noventa (90) días después de que la junta médica nombrada para tal fin haya declarado la invalidez.

Artículo 56. El personal de la Fuerza Aérea que sea retirado por edad y en buenas condiciones, antes de haber adquirido derecho a sueldo de retiro, percibirá el valor de un mes del último sueldo por cada año o fracción mayor de seis meses que haya servido.

Artículo 57. El personal de clases técnicas que con anterioridad a la vigencia de este Decreto haya quedado inválido en forma absoluta o relativa por causa de accidente de aviación, tiene derecho a ser indemnizado en la forma prevista en los artículos 52, 53 y 54 de este Decreto, siempre que no haya recibido, por la misma causa, seguro, pensión, recompensa o indemnización del Tesoro Público.

Artículo 58. El personal navegante de la Fuerza Aérea tiene derecho a una prima de vuelo cuya cuantía y condiciones serán determinadas por el Gobierno.

Artículo 59. En el caso previsto en el aparte 2º del inciso c) del artículo 54 del Decreto-Ley número 1123 de 1942, y de la parte final del artículo 60 de este Decreto, si el empleado no falleciere pero sufre lesión de carácter temporal, será atendido por la Sanidad Militar hasta su total restablecimiento y tendrá derecho a su sueldo durante ese tiempo. Si por causa del accidente le quedare al empleado una incapacidad absoluta, a juicio de la Sanidad Militar, el respectivo empleado percibirá la bonificación prevista para el caso de muerte.

## CAPITULO IV

### Seguro (1).

Artículo 60. Los familiares de los oficiales, clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea que en el ejercicio regular de sus funciones

---

(1) Consultar artículo 6º Ley 101 de 1946

Según concepto número 8747 de fecha 3 de octubre de 1947, expedido por la Sección Jurídica del Departamento Nacional del Trabajo, el seguro de vida de los oficiales, clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea que en el ejercicio regular de sus funciones fallezcan en accidentes aéreos o por causa de los mismos, se liquidará teniendo en cuenta como sueldo mensual, no sólo la remuneración o asignación fija, sino los demás elementos que constituyan retribución ordinaria y permanente de servicios tales como los "sobresueldos, alimentación, prima de vuelo y prima de alojamiento".

fallezcan en accidentes aéreos o por causa del mismo, dentro de los noventa (90) días subsiguientes al accidente, tendrán derecho a percibir del Tesoro Público, por concepto de seguro y mediante resolución dictada por el Ministerio de Guerra, una cantidad equivalente al sueldo mensual del fallecido multiplicado por cuarenta, en el siguiente orden preferencial: la mitad al cónyuge sobreviviente que hubiere hecho vida conyugal regular y constante con el cónyuge desaparecido y la otra mitad a los hijos legítimos. Si hubiere también hijos naturales éstos concurren en esta parte en las proporciones de la ley.

Si no hubiere cónyuge sobreviviente, ni hijos naturales, el seguro corresponde íntegramente a los hijos legítimos.

Si no hubiere hijos legítimos, la porción de éstos corresponde a los naturales.

A falta de hijos legítimos y naturales, corresponde todo el seguro al cónyuge sobreviviente.

Si no hubiere cónyuge sobreviviente, ni hijos legítimos, el monto del seguro se divide entre los padres legítimos y los hijos naturales del fallecido.

A falta de padres legítimos, perciben el seguro los hijos naturales, y en defecto de éstos los padres naturales.

Si no concurriere ninguna de las personas indicadas en este artículo, llamadas en el orden preferencial en él establecido, el seguro se paga a los hermanos menores y las hermanas célibes del causante, y a falta de todos los anteriores al beneficiario que aquél haya designado. Al jefe de la Aeronáutica Civil, cualquiera que sea la denominación oficial del puesto, le será aplicable lo dispuesto en este artículo y en el marcado con el número 59 de este Decreto.

Parágrafo. La cuantía del seguro a que se refiere este artículo, cuando se trate de alféreces o cadetes de la Escuela de Aviación, será de tres mil pesos (\$ 3.000.00).

(1) Artículo 61. En los casos de fallecimiento de oficiales, clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea, por causa distinta de accidente de aviación, bien estén en actividad o en goce de sueldo de retiro, se aplicarán las disposiciones vigentes en el Ejército sobre la materia, siendo entendido que a las clases técnicas corresponderán las mismas prestaciones señaladas para los suboficiales de las Fuerzas Militares.

## CAPITULO V

### Vacaciones.

(2) Artículo 62. El personal de la Fuerza Aérea disfrutará, por cada año de servicio continuo, de quince (15) días hábiles de vacaciones re-

(1) Consultar: Ley 2ª de 1945—Ley 100 de 1946—Ley 82 de 1947, artículo 15—Decreto Legislativo número 1025 de 1942. (Folleto especial Imprenta Estado Mayor).—Decreto Legislativo número 1207 de 1942.

(2) Consultar: Artículo 74 Ley 2ª de 1945—Artículo 5º Ley 101 de 1946.

muneradas y treinta (30) días cuando permanezcan en las regiones del sur que comprenden la jurisdicción de la 6ª Brigada, de las cuales deberá hacerse uso necesariamente y por turno dentro del año subsiguiente al año o años a que aquellas se refieren.

Parágrafo 1º Las vacaciones que en casos especiales no puedan incluirse en los turnos anuales, por causa de necesidades inaplazables del servicio, a juicio del jefe de la respectiva repartición o dependencia y que conste en providencia motivada, se acumularán a las del año subsiguiente, para que de ellas se haga uso en la forma indicada en el artículo anterior. No podrán, en consecuencia, acumularse vacaciones por más de treinta (30) días.

Parágrafo 2º El derecho a vacaciones causadas y no disfrutadas no puede compensarse en dinero, salvo que el titular del derecho quede cesante y no pase a ocupar inmediatamente otro puesto en la Administración Pública, pues en tal caso habrá lugar a una indemnización equivalente al sueldo que corresponde a los días útiles de las vacaciones de que se trate.

Parágrafo 3º El derecho a las vacaciones se extingue al terminar el año dentro del cual se ha debido hacer uso de aquellas. El derecho a la indemnización, en el caso contemplado, caduca a los doce (12) meses después de ocurrida la cesantía.

## CAPITULO VI

### Recompensas.

Artículo 63. Establécese el derecho a beca por cuenta del Estado en los colegios, facultades u otros establecimientos de educación de carácter oficial nacional, para hijos legítimos del personal navegante (pilotos, clases técnicas, suboficiales) de la Fuerza Aérea, que fallezcan a consecuencia de accidente aéreo en actividades regulares, o por causa directa del servicio. Este derecho comprende una beca para un hijo o hija de cada persona de las aquí indicadas, y el Gobierno, al hacer la distribución anual o periódica, de becas costeadas por la Nación en los referidos establecimientos, adjudicará de preferencia, por conducto del respectivo Ministerio las que correspondan al personal señalado en este artículo. A falta de hijos legítimos disfrutarán de este derecho los hijos naturales legalmente reconocidos.

(1) Artículo 64. Los oficiales, clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea en servicio activo que sean casados, tendrán derecho a percibir una prima de alojamiento mensual así: de 8% del sueldo los casados sin hijos y del 15% del sueldo los casados y viudos con hijos.

---

(1) Consultar: Artículo 73 Ley 2ª de 1945—Artículo 5º Ley 100 de 1946—Artículo 13 Ley 101 de 1946—Artículo 19 Ley 82 de 1947.

## CAPITULO VII

### Cajas de Sueldos de Retiro.

Artículo 65. El personal de oficiales, clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea de que trata este Decreto, queda incorporado a las Cajas de Sueldos de Retiro de Oficiales los primeros y de Suboficiales del Ejército las dos últimas categorías, con los derechos y obligaciones señalados en la respectiva legislación vigente.

Artículo 66. El Tesoro Nacional cubrirá a dichas Cajas los saldos que resultaren en su contra por razón de las diferencias de condiciones que para la concesión de sueldos de retiro del personal de la Fuerza Aérea establece este Decreto respecto de las condiciones establecidas sobre el particular por las leyes relativas al Ejército.

(1) Artículo 67. A los oficiales y a las clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea les será descontado de su sueldo mensual el porcentaje vigente para los oficiales y suboficiales del Ejército, con destino a las respectivas Cajas de Sueldos de Retiro. En cuanto al tiempo de servicio anterior a la vigencia de este Decreto, el personal de la Fuerza Aérea que éntre por primera vez a participar en dichas Cajas, deberá consignar en la forma que disponga el Gobierno las sumas a que haya lugar por el tiempo anterior, si desea que éste le sea tenido en cuenta al liquidarle el sueldo de retiro.

Artículo 68. Las prestaciones que según este Decreto quedan a cargo del Tesoro Público, se reconocen por medio de resoluciones administrativas dictadas por el Ministerio de Guerra. El reconocimiento de sueldos de retiro y demás prestaciones que corresponden a la Caja de Oficiales se hace por resoluciones de la respectiva comisión, aprobadas por el Ministro de Guerra.

Parágrafo 1º Las providencias Ministeriales de que trata este artículo, si no fueren oportunamente apeladas para ante el Consejo de Estado, se consultan precisamente con esta entidad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 159 de la Ley 167 de 1941.

Parágrafo 2º Las providencias definitivas deben notificarse personalmente al Fiscal del Consejo de Estado.

Artículo 69. Para demandar cualquiera de las prestaciones de que trata el presente Decreto, los actores deben presentar, además de la hoja de servicios aprobada por el Ministerio de Guerra, los documentos que el Gobierno determine.

Artículo 70. Los sueldos de retiro se pagan por quincenas vencidas durante la vida del agraciado y no son incompatibles con los sueldos provenientes del desempeño de empleos públicos, con excepción de los del ramo de guerra.

Artículo 71. Los auxilios, sueldos de retiro, pensiones, seguros y re-

---

(1) Consultar: Artículo 7º Ley 100 de 1946—Artículo 8º Ley 101 de 1946— Artículo 31 Ley 82 de 1947.

compensas que se establecen en este Decreto no son embargables ni administrativa ni judicialmente.

(1) Artículo 72. La esposa e hijos menores del personal de la Fuerza Aérea en servicio activo pueden ser atendidos profesionalmente por los oficiales de Sanidad, siempre que residan en el lugar de la guarnición.

Parágrafo. Los oficiales de la Fuerza Aérea en uso de buen retiro pueden ser atendidos profesionalmente por los oficiales de Sanidad Militar en los lugares donde exista guarnición.

(2) Artículo 73. Los herederos forzosos de los soldados combatientes y de servicios de la Fuerza Aérea que fallezcan en servicio activo y por causas del mismo servicio, tendrán derecho a que el Tesoro Público les pague, por una sola vez a título de indemnización, la cantidad de quinientos pesos (\$ 500.00) moneda legal.

Artículo 74. El pago de las pensiones o sueldos de retiro debe suspenderse, por disposición del Ministerio de Guerra, a los miembros de la Fuerza Aérea que en goce de ellos se ausenten del territorio de la República sin permiso del Gobierno, quien puede concederlo hasta por dos años y renovarlo por períodos iguales en tiempo de paz.

## CAPITULO VIII

### Régimen administrativo.

(3) Artículo 75. El Ministerio de Guerra organizará uno o más comisariatos de la Fuerza Aérea, para los cuales podrá destinar hasta la suma de veinticinco mil pesos (\$ 25.000.00) que será tomada del presupuesto del ramo de guerra.

## CAPITULO IX

### Disposiciones generales.

(4) Artículo 76. Para la preparación del personal de la Fuerza Aérea habrá tantas escuelas técnicas como lo requieran las necesidades especiales de este organismo. El Gobierno determinará la organización y finalidad de cada uno de los institutos que por medio de este Decreto está facultado para establecer.

Artículo 77. La adquisición de aeronaves para la Fuerza Aérea no está sometida a las solemnidades de escritura pública y registro de que trata el artículo 11 de la Ley 89 de 1938.

Artículo 78. El terreno que ocupen las bases y aeródromos militares o civiles, más una zona circundante inmediata a los mismos de tres (3)

(1) Consultar: Artículo 75 Ley 2ª de 1945—Artículo 6º Ley 100 de 1946—Artículo 12 Ley 101 de 1946.

(2) Consultar: Artículo 64 Ley 2ª de 1945—Artículo 10 Ley 100 de 1946—Artículo 11 Ley 100 de 1946.

(3) Consultar: Artículos 2º y 3º Ley 84 de 1947.

(4) Consultar: Título III —Escuelas—.

kilómetros de extensión, no podrá ser objeto de explotaciones petrolíferas o mineras. En consecuencia, en los contratos que al respecto celebre el Gobierno se hará la exclusión de las zonas a que haya lugar.

(1) Artículo 79. El Gobierno podrá establecer tarifas por razón del uso de las bases o aeródromos militares, en los casos en que mediante convenio especial con personas o entidades privadas, sus aviones tengan permiso para tocar en aeródromos oficiales..

Artículo 80. Para que los aviones de propiedad particular puedan aterrizar y volar sobre bases o aeródromos militares o sobre las zonas próximas a ellos en la extensión que el Gobierno determine, se necesita licencia previa del Ministerio de Guerra.

Artículo 81. El retiro por edad o por incapacidad técnica da derecho a percibir sueldo de retiro, si por otra parte el individuo ha cumplido el requisito de tiempo de servicio conforme a este Decreto.

(2) Artículo 82. El uniforme e insignias del personal de la Fuerza Aérea serán suministrados por el Gobierno y las prendas que se adopten no podrán ser usadas, fuera de dicho personal, por ninguna otra persona, tenga o no carácter oficial.

Artículo 83. Las disposiciones legales para el Ejército son aplicables a la Fuerza Aérea, en cuanto no pugnen con las del presente Decreto.

Artículo 84. Las disposiciones que reglamentan la carrera de oficiales y suboficiales del Ejército son aplicables al personal de igual categoría de la Fuerza Aérea, en cuanto no pugnen con las disposiciones de este Decreto.

Artículo 85. El presente Decreto subroga al marcado con el número 991 de 29 de mayo de 1941 y regirá desde el 1º de agosto del corriente año.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 15 de julio de 1942.  
**EDUARDO SANTOS.**—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo.**

(“Diario Oficial” número 25321 de 1943).



(1) Reglamentado por Decreto número 2129 de 1943.

(2) Consultar: Título IV —Uniformes e Insignias—.

CAPITULO II  
DEPARTAMENTO DE AVIACION

LEY 102 DE 1944  
(diciembre 31)

por la cual se dictan algunas disposiciones sobre organización y mando  
de las Fuerzas Militares.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
Artículo 9º La Aviación comprenderá la Fuerza Aérea Nacional y la  
Aeronáutica Civil.

La Fuerza Aérea se compondrá de:

Dirección.

Escuelas de instrucción y preparación.

Bases Aéreas.

Unidades de combate.

Servicios.

.....

---

DECRETO NUMERO 1530 DE 1931 (1)  
(septiembre 4)

por el cual se modifica el número 1704 de 1923

**El Presidente de la República,**

en uso de las atribuciones que le confiere el artículo 130 de la Consti-  
tución Nacional, y la Ley 3ª de 1930, y

**Considerando:**

1º Que el Decreto número 1704 (2) de 1923 asignó al Ministerio de  
Guerra el conocimiento de todos los asuntos relacionados con la nave-  
gación aérea, y

2º Que el desarrollo de la aviación en el país en los últimos años  
hace necesario distribuir convenientemente los asuntos relacionados con  
la Aviación Militar y con la Aviación Comercial en los despachos com-  
petentes para cada ramo,

---

(1) Modificado por el Decreto 1683 de 1934.—Por Decreto número 1808 de 1933.—Por  
Decreto número 1682-bis de 1934.

(2) El Decreto número 1704 de 1923 hizo la distribución de los negocios de orden admi-  
nistrativo de la República entre los Ministerios del Despacho Ejecutivo y los Departamentos  
Administrativos y asignó al Ministerio de Guerra los asuntos relacionados con la navegación  
aérea. Este decreto se halla publicado en el Diario Oficial número 19464 de 29 de enero de 1924.

## Decreta:

Artículo 1º A partir de la fecha del presente Decreto el Ministerio de Guerra conocerá de todos los asuntos relacionados con la Aviación Militar, y el Ministerio de Industrias de todos los concernientes a la Aviación Comercial o Civil, con excepción de los que se refieran al Correo Aéreo, los cuales corresponderán al Ministerio del respectivo ramo; todo esto sin perjuicio de lo dispuesto por el Decreto número 362 y por la Resolución Ejecutiva número 15 del año en curso (1).

Artículo 2º Créase en el Ministerio de Industrias la "Sección de Aviación Civil", que se encargará:

a) De la organización general de conjunto en Colombia y eventualmente en el extranjero, de una red general de transportes aéreos. Si fuere necesario se consultará el estudio de la red internacional al Ministerio de Relaciones Exteriores.

b) De la centralización y del estudio de todas las cuestiones administrativas, legislativas y técnicas relacionadas con la navegación aérea y su desarrollo.

c) De la vigilancia de la navegación aérea civil, desempeñada por compañías colombianas.

d) De la expedición de certificados de navegabilidad y de las autorizaciones sobre tránsito aéreo para las aeronaves civiles de nacionalidad colombiana, tanto para las de turismo, como para las de comercio.

e) La "Sección de Aviación Civil" del Ministerio de Industrias será asesorada por la Comisión de Aviación Comercial, creada por la Resolución Ejecutiva número 15 del año en curso y en la forma prevista en la misma Resolución.

Artículo 3º La Sección de Aviación del Ministerio de Guerra, además de las funciones que le incumben relativas a la Aviación Militar, se encargará:

a) De la vigilancia de la navegación aérea militar y de la navegación aérea civil desempeñada dentro del territorio y de las aguas territoriales de Colombia por aeronaves extranjeras.

b) De la centralización, comunicación a los Ministerios interesados, y vulgarización de todos los datos sobre el estado y adelanto alcanzado por la aviación colombiana y extranjera.

c) De preparar la movilización de la aviación de acuerdo con los Ministerios, administraciones y servicios interesados.

d) Del examen de todas las cuestiones de orden general que interesan a la aviación y cuya solución implica la acción común o el acuerdo de dos o más Ministerios.

Artículo 4º El Ministerio de Correos y Telégrafos se encargará de los servicios aeropostales oficiales y de la supervigilancia de la Administración del Correo Aéreo, entidad oficial creada por el Decreto nú-

---

(1) El Decreto 362 de 1931 y la Resolución Ejecutiva número 15 del mismo año se encuentran en la segunda parte de esta compilación (Aviación Civil y Comercial):

mero 362 de 1931. Para asegurar este servicio y desempeñar la supervigilancia mencionada, el Ministerio dispondrá del cupo de las aeronaves de las compañías de navegación aérea, conforme a los contratos celebrados y por celebrar entre el Estado y las Compañías, y de los cuales dicho Ministerio estudiará y propondrá las cláusulas relativas al servicio aerpostal oficial y a la supervigilancia de la Administración del Correo Aéreo.

Parágrafo. En caso de que las necesidades de la Nación así lo requieran, se constituirá con las naves militares, y de acuerdo con el Ministerio de Correos y Telégrafos, una flotilla aérea postal que dependerá directamente del Ministerio de Guerra.

Artículo 5º En caso de turbación del orden público, todas las naves aéreas, de cualquiera clase que sean, quedarán a órdenes del Ministerio de Guerra, con todo el personal y material que tengan.

Artículo 6º Los Ministerios de Guerra, Industrias y Correos y Telégrafos se encargarán cada uno en lo que le concierne, de la ejecución del presente Decreto.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 4 de septiembre de 1931.—ENRIQUE OLAYA HERRERA.—El Ministro de Industrias, **Francisco José Chaux**.—El Ministro de Correos y Telégrafos, **Alberto Puma-rejo**.—El Ministro de Guerra, **Carlos Adolfo Urueta**.

---

DECRETO NUMERO 2065 DE 1932 (1)  
(diciembre 1º)

por el cual se dictan varias disposiciones en el ramo de Guerra.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Desde el primero de diciembre en curso los servicios superiores de la Aviación Militar funcionarán con las siguientes reparticiones orgánicas dentro del Ministerio de Guerra:

- a) Un Consejo Superior de Aviación Militar;
- b) Un Departamento que se crea con la denominación de **Departamento número 8** (Dirección General de Aviación Militar).

El Consejo Superior de Aviación Militar se integrará con los siguientes funcionarios:

- El Ministro de Guerra, quien lo presidirá;
- El Jefe del Estado Mayor General;
- El Jefe del Departamento número 8; y

---

(1) Derogado por Decretos números 2172 de 1933 y 39 de 1934, de carácter reservado.

Un oficial superior, a quien se designará como Secretario General del Consejo.

Parágrafo. El Consejo Superior de Aviación Militar estará asesorado por un cuerpo de técnicos y por los delegados que el mismo Consejo crea conveniente nombrar para el desarrollo de sus funciones. La misma entidad determinará, por medio de acuerdos, las disposiciones que deban regir respecto a los servicios de la Aviación Militar, en cuanto a su organización, provisión y reclutamiento del personal, adquisición de material y empleo del arma de aviación; y será quien elabora, para la aprobación del Poder Ejecutivo, todas las disposiciones relacionadas con la Aviación Militar.

Artículo 2º El Departamento número 8 (Dirección General de Aviación Militar), tendrá las reparticiones orgánicas y el personal que se determina a continuación:

#### Reparticiones:

- a) Jefatura del Departamento;
- b) Sección de Operaciones;
- c) Sección de Transportes;
- d) Sección de Material y Aprovisionamiento; y
- e) Sección de Radio-control.

.....

Artículo 3º Las Escuelas de Aviación Militar dependerán del Departamento número 8, y se segregan de la Sección Flotillas del Ministerio de Guerra todos los negocios relativos a la Aviación Militar, los cuales serán atendidos, desde el 1º de diciembre en curso, por el Departamento citado.

Parágrafo. Las escuadrillas de guerra dependerán de la Sección de Operaciones y las tropas terrestres de aviación, de la Sección de Material y Aprovisionamiento.

Artículo 4º El Comando inmediato de las escuadrillas aéreas de guerra, para el desarrollo y cumplimiento de sus tareas respectivas, quedará a cargo del Mayor Herbert Boy, quien se mantendrá en contacto continuo y directo con el Consejo Superior de Aviación Militar.

Artículo 5º Para asegurar la colaboración entre la Aviación Militar y la organización aérea comercial de la **Scadta**, en concordancia con los convenios existentes entre el Gobierno y la referida Compañía, nómbrase al ingeniero diplomado Hermann Kuehl como asesor técnico del Consejo Superior de Aviación Militar, ad-honoren.

.....

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 1º de diciembre de 1932.—ENRIQUE OLAYA HERRERA.—Carlos Uribe Gaviria, Ministro de Guerra.

## DECRETO NUMERO 1683 DE 1934 (1)

(agosto 28)

por el cual se reorganiza el Departamento de Aviación.

**El Presidente de la República de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º Desde el día primero de septiembre próximo venidero los ramos de Aviación Militar y Aviación Civil funcionarán como se dispone en este Decreto.

Artículo 2º Los ramos de Aviación dependerán del Ministerio de Guerra y serán atendidos por la Junta Asesora de Aviación y por la Dirección General de Aviación.

### **Junta Asesora de Aviación**

Artículo 3º La Junta Asesora de Aviación se compondrá del Ministro de Guerra, del Jefe del Estado Mayor General del Ejército y del Director General de Aviación y tendrá como secretarios a los jefes de Aviación Militar y de Aviación Civil, según el ramo de que se trate.

Artículo 4º La mencionada Junta será presidida por el Ministro de Guerra, se reunirá cuando éste lo disponga, podrá llamar los asesores técnicos que estime conveniente, estudiará y resolverá en términos generales lo relativo a la aviación y será consultiva del Ministerio de Guerra.

### **• Dirección General de Aviación**

Artículo 5º Estará a cargo del Director General de Aviación, quien tendrá la dirección inmediata de los ramos de Aviación Militar y Aviación Civil, y por consiguiente, el carácter de superior de todos los empleados de esos ramos. Con excepción del Ministro de Guerra y de la Junta Asesora de Aviación, estarán subordinados al Director General de Aviación quienes se ocupen en los servicios de los ramos como jefes de departamentos o sección, directores de escuelas y bases aéreas, pilotos, mecánicos, etc.

Artículo 6º El Director General impartirá sus órdenes y, en general, ejercerá sus funciones por conducto del jefe de la respectiva dependencia, salvo cuando él sea al mismo tiempo jefe de ésta.

Artículo 7º La Dirección General tendrá las siguientes dependencias:

I—Departamento de Aviación Militar a cargo de un jefe oficial piloto Mayor o Capitán y con siete secciones, a saber:

- a) Dirección de bases aéreas,
- b) Personal,

---

(1) Modificado por el Decreto 2220 de 1934, de carácter orgánico y reservado. Consultar Decreto número 1682-bis de 1934.

- c) Técnica,
- d) Inventarios y estadística,
- e) Comunicaciones y operaciones,
- f) Aerología, y
- g) Servicio médico de aviación.

II—Departamento de Aviación Civil, a cargo de un jefe y con cinco secciones a saber:

- a) Regulación de tránsito aéreo,
- b) Inspección de equipo,
- c) Licencias de pilotos,
- d) Desarrollo de aeropuertos municipales, y
- e) Elaboración de mapas aéreos.

III—Presupuesto y desarrollo de fuerzas aéreas,

IV—Dirección de escuelas de entrenamiento,

V—Visitaduría da bases,

VI—Contabilidad, y

VII—Biblioteca.

Estas cinco últimas secciones estarán a cargo inmediato del Director General.

Artículo 8º El Director General de Aviación formará el presupuesto de personal y material correspondiente a todas sus dependencias, para la conveniente distribución de las partidas que se asignen a este servicio, y en acuerdo con el Ministro de Guerra dispondrá los gastos necesarios. Además queda facultado para nombrar y remover el personal auxiliar de aviación cuyos sueldos sean menores de \$ 100.00.

Artículo 9º La Dirección General de Aviación elaborará y someterá a la aprobación del Ministerio de Guerra los reglamentos que determinen las funciones de cada uno de los empleados del servicio de aviación y dictará las disposiciones de régimen interno necesarias para regular la buena marcha de todas sus dependencias.

Artículo 10. Quedan derogados los Decretos número 2172 de 1933, número 39 de 1934 y artículo 4º del Decreto número 1524 de 31 de julio último.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 28 de agosto de 1934.  
ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.

## CAPITULO III

### PRESTACIONES SOCIALES Y ASIGNACIONES DEL PERSONAL

#### LEY 6ª DE 1936 (1)

(enero 14)

por la cual se concede derecho a unas jubilaciones y se otorgan autorizaciones al Presidente de la República en el ramo de guerra.

#### El Congreso de Colombia,

#### Decreta:

Artículo 1º Los colombianos que hayan servido a la República como aviadores militares o civiles durante un lapso mayor de ocho años y que estén incorporados en el Ejército, tendrán derecho a una pensión de retiro igual al 80 por 100 del sueldo que estén devengando en el momento en que se les conceda el retiro, el cual no podrá decretarse sino por las causas que determine el Gobierno en el Decreto reglamentario de esta Ley.

Artículo 2º De las demandas que eleven los interesados conocerá el Consejo de Estado en una sola instancia.

Artículo 3º Vótase la suma de veinte mil pesos (\$ 20.000) para auxiliar la "Escuela de Aviación Civil" regentada en Bogotá por el piloto aviador Hernando Muñoz. Este auxilio será atendido por el Ministerio de Guerra.

El Gobierno determinará la forma en que pueda ser concedido el auxilio y las condiciones a las cuales quedará sujeto.

Artículo 4º Revístese al señor Presidente de la República de facultades extraordinarias, por el término de un año, para reorganizar el Ministerio de Guerra, el Ejército y la Armada, en la forma que juzgue conveniente para el reajuste de todas sus dependencias a las necesidades de la paz; para suprimir empleos y crearlos y señalar las correspondientes funciones y asignaciones, dentro de los recursos disponibles.

Parágrafo. Facúltasele igualmente, para enviar al exterior comisiones de estudio sobre las diversas especialidades del Ejército y la Armada.

Parágrafo. Los contratos que celebre el Gobierno de compra de terrenos para la base aérea de Bucaramanga, no necesitan de la aprobación del Consejo de Estado.

Artículo 5º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a diecinueve de diciembre de mil novecientos treinta y cinco.

Poder Ejecutivo.—Bogotá, enero 14 de 1936.—Publíquese y ejecútese.  
ALFONSO LOPEZ—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Jorge Soto del Corral**.—El Ministro de Guerra, **Benito Hernández B.**

("Diario Oficial" número 23095, de 28 de enero de 1936).

---

(1) Decretos Reglamentarios: 658 de 1936—1254 de 1936—2223 de 1936—2474 de 1936—1706 de 1940—1944 de 1940.

DECRETO NUMERO 658 DE 1936 (1)

(marzo 27)

por el cual se reglamenta el artículo 1º de la Ley 6ª de 1936, sobre pensión de retiro de los aviadores militares y civiles al servicio de la República.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus atribuciones legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Las causas por las cuales podrá decretarse el retiro de los pilotos aviadores, militares o civiles al servicio de la República, para los efectos de la pensión de retiro a que se refiere el artículo 1º de la Ley 6ª de 1936, estarán sometidas en todo caso al juicio del Gobierno, según las circunstancias y antecedentes de cada caso. Tales causas serán taxativamente las siguientes:

1ª Por llamamiento del Gobierno a calificar servicios; y

2ª Por solicitud del aviador, con aquiescencia del Gobierno.

Artículo 2º En los casos anteriores deben ocurrir además los siguientes requisitos:

1º Que el aviador sea colombiano;

2º Que haya servido al Estado como piloto aviador, bien en el ramo militar o en el civil, durante más de ocho (8) años;

3º Que dicho servicio se compruebe con la respectiva hoja de servicios del aviador, en la cual debe constar un minimum de vuelos que se considere suficiente por el Gobierno, oído el concepto de la Dirección General de Aviación; y

4º Que el piloto aviador esté incorporado en el Ejército.

Artículo 3º El piloto aviador que se retire del servicio, fuera de los casos previstos en este Decreto, no tendrá derecho a la pensión de retiro a que se refiere el artículo 1º de la Ley 6ª de 1936.

Artículo 4º En cuanto a la expedición de hoja de servicios y demás requisitos relativos a la documentación que ha de presentarse ante el Consejo de Estado, regirán las disposiciones similares vigentes para los demás miembros del Ejército.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 27 de marzo de 1936.  
ALFONSO LOPEZ.— El Ministro de Guerra, **Benito Hernández B.**

DECRETO NUMERO 2474 DE 1936 (2)

(octubre 2)

por el cual se dicta una disposición en el ramo de guerra.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

**Considerando:**

1º Que el numeral 3º del artículo 2º del Decreto número 658 de 1936,

(1) Reglamentado por Decreto número 2474 de 1936—Derogado por Decreto número 1706 de 1940.

(2) Derogado por Decreto número 1706 de 1940.

reglamentario de la Ley 6ª del mismo año, sobre pensiones de retiro para los pilotos aviadores militares o civiles al servicio de la República, deja a voluntad del Gobierno la fijación del minimum de vuelos que se considere suficiente para tener derecho a la gracia que en ella se indica, fuera de los demás requisitos que se deben llenar;

2º Que oído el concepto de la Dirección General de Aviación, ésta es de opinión que el minimum de vuelos exigible al piloto que acogido a los preceptos de la Ley 6ª de 1936, solicitáse su retiro del Ejército, debe ser el de mil quinientas horas (1.500), y

3º Que es conveniente fijar este minimum para evitar variadas interpretaciones,

**Decreta:**

Artículo único. Para los efectos de la “pensión de retiro” de que trata la Ley 6ª de 1936 se exigirá, además de los requisitos detallados en el Decreto número 658 de 1936 que el piloto compruebe un minimum de vuelos de mil quinientas horas (1.500), mediante certificación que en forma legal expida la Dirección General de Aviación.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 2 de octubre de 1936.  
ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Plinio Mendoza Neira**.

---

DECRETO NUMERO 1706 DE 1940 (1)

(septiembre 9)

por el cual se reglamenta el artículo 1º de la Ley 6ª de 1936, que concede derecho a una jubilación.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Para que los aviadores a que se refiere el artículo 1º de la Ley 6ª de 1936 puedan ser retirados por el Gobierno con derecho a la pensión de que allí se trata, se determina taxativamente cualquiera de las dos causas siguientes:

1ª Llamamiento del Gobierno a calificar servicios cuando el aviador ha efectuado dentro de los ocho años señalados en la ley un minimum de dos mil quinientas (2.500) horas de vuelo.

2ª Llamamiento del Gobierno, por solicitud del aviador, a calificar servicios, cuando el peticionario ha efectuado dentro de dichos ocho años, un minimum de tres mil (3.000) horas de vuelo.

Parágrafo. El retiro del aviador, fuera de las dos causales anteriores, no incluye el derecho a la pensión de retiro que establece el artículo 1º de la mencionada Ley 6ª.

---

(1) Aclarado por Decreto número 1944 de 1940.

Artículo 2º Para la expedición de la hoja de servicios y demás requisitos relativos a la documentación que haya de presentarse ante el Consejo de Estado, regirán las disposiciones pertinentes que se aplican para los demás miembros de las Fuerzas Militares.

Artículo 3º Deróganse los Decretos 658 de 27 de marzo y 2474 de 2 de octubre de 1936, los cuales quedan subrogados por el presente Decreto.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 9 de septiembre de 1940.—EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro M.**

---

#### DECRETO NUMERO 1944 DE 1940

(octubre 24)

por el cual se aclara el marcado con el número 1706, en relación con el número 1680 del presente año.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo único. Lo dispuesto en el Decreto número 1706 de 9 de septiembre del presente año, “por el cual se reglamenta el artículo 1º de la Ley 6ª de 1936, que concede derecho a una jubilación”, no modifica ni reforma decisiones dictadas anteriormente sobre solicitudes de retiro de oficiales de la Aviación Militar.

Queda así aclarado el alcance del Decreto número 1706 de 9 de septiembre del presente año, en relación con el Decreto número 1680 de fecha 4 del mismo mes.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 24 de octubre de 1940. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro M.**

---

#### LEY NUMERO 196 DE 1936 (1)

(diciembre 18)

sobre accidente y seguros del personal técnico de Aviación.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º Para los efectos de esta Ley defínese como personal técnico de aviación el siguiente:

---

(1) Decretos Reglamentarios: 3171 de 1936—35 de 1947.

- 1º Los pilotos aviadores militares.
- 2º Los observadores militares y ametralladores.
- 3º Los alumnos de las escuelas de aviación militar.
- 4º Los mecánicos y especialistas de aviación.
- 5º Los operadores de radio de aviación, y
- 6º Los marineros de aviación.

Artículo 2º El personal técnico de la aviación tendrá derecho a pensión militar o sueldo de retiro en caso de invalidez absoluta o relativa en las mismas condiciones de los oficiales de guerra, según las leyes vigentes, y de acuerdo con las cuantías que determine el Gobierno tanto para la invalidez absoluta como para la relativa, al reglamentar esta Ley.

Artículo 3º Establécese un seguro por cuenta del Estado a favor de las familias del personal técnico de aviación que muera por causas del servicio, debidamente comprobadas, seguro cuya cuantía será equivalente al valor del sueldo mensual que devengue el interesado al tiempo de su muerte multiplicado por treinta, siempre que ésta ocurra en el acto del accidente, o en los seis meses subsiguientes, se comprueba que el fallecimiento tuvo por causa directa y necesaria el mismo accidente, y que éste fue fortuito.

Artículo 4º Quienes tengan derecho a sueldos de retiro o al seguro de que trata esta Ley, no podrán por las causas en ellas previstas solicitar sueldos de retiro, pensiones o recompensas establecidas en leyes anteriores.

Artículo 5º El Consejo de Estado como Tribunal Supremo de lo Contencioso Administrativo conocerá en lo sucesivo privativamente y en una sola instancia de las demandas sobre sueldos de retiro o pensión militar de que trata el artículo 2º de esta Ley.

Artículo 6º El personal técnico de aviación, de nacionalidad colombiana, que no haya recibido pensión, recompensa o sueldo de retiro con anterioridad a la presente Ley, queda amparado por ella bajo sus mismas condiciones.

Artículo 7º El Gobierno dictará las reglamentaciones que fueren necesarias para la cumplida ejecución de esta Ley, así como sobre las primas de riesgo de vuelos, sobre carrera técnica del personal de aviación, sobre la formación del escalafón del arma y sobre inclusión, dentro de las disposiciones sobre Caja de Sueldos de Retiro, de todo el personal técnico de aviación.

Artículo 8º Previas las comprobaciones que el Gobierno señale para el caso, los parientes de los servidores de que trata esta Ley tendrán derecho a las gracias que señala para los herederos del difunto, en caso de desaparecimiento que haga temer su muerte, aun cuando no se llenen todos los requisitos de que para declarar la presunción de muerte por desaparecimiento exija el Código Civil.

Artículo 9º Quedan derogadas y modificadas, según el caso, todas las disposiciones contrarias a la presente Ley.

Artículo 10. Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a siete de diciembre de mil novecientos treinta y seis.

Poder ejecutivo.—Bogotá, diciembre 18 de 1936.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Plinio Mendoza Neira**.

DECRETO NUMERO 3171 DE 1936 (1)

(diciembre 31)

por el cual se reglamentan las carreras técnicas y especiales en el ramo de mecánica de la Aviación Militar.

**El Presidente de la República,**

en uso de las facultades extraordinarias que le confiere el artículo 7º de la Ley 196 de diciembre 18 de 1936,

**Decreta:**

Artículo 1º En desarrollo del artículo 7º de la Ley 196 del 18 de diciembre de 1936, creáanse en el ramo de la Aviación Militar las siguientes carreras técnicas y especiales exclusivas:

- a) Mecánicos de Aviación—Mec. Av.
- b) Mecánicos de Aviación de vuelo—Mec. Av. V.
- c) Mecánicos de Aviación de motores—Mec. Av. M.
- d) Mecánicos de Aviación latoneros—Mec. Av. L.
- e) Mecánicos de Aviación soldadores—Mec. Av. S.
- f) Mecánicos de Aviación torneros— Mec. Av. T.
- g) Mecánicos de Aviación de instrumentos—Mec. Av. I.
- h) Mecánicos de Aviación electricistas—Mec. Av. E.
- i) Mecánicos de Aviación armeros—Mec. Av. A.
- j) Mecánicos de Aviación paracaidistas—Mec. Av. P.
- k) Carpinteros de Aviación—Carp. Av.
- l) Tapiceros de Aviación incluyendo entelaje y pintura—Tap. Av.
- ll) Almacenistas de Aviación—Alm. Av.
- m) Radio-aerólogos de Aviación—Rad. Aerólogo. Av.

Artículo 2º Reglaméntanse las carreras de mecánicos de Aviación con respecto a grados, tiempo de servicio, ascensos, etc., en la siguiente forma:

- a) Todas las carreras tendrán únicamente la siguiente escala general:  
Mecánicos Av. ayudantes y especialistas Av. ayudantes.  
Mecánicos Av. segundos y especialistas Av. segundos.  
Mecánicos Av. primeros y especialistas Av. primeros.  
Subjefe mecánico Av. y subjefe especialista Av.



(1) Consultar Decreto número 1094 de 1937.

Jefe mecánico Av. y jefe especialista Av.  
Jefe técnico Av. y jefe técnico especialista Av.

b) El personal para las carreras especiales de que trata el artículo 1º desde los puntos b) hasta j) inclusivè, se reclutará de la Escuela de Mecánicos de Aviación. Después de cumplido el servicio como mecánicos ayudantes, se definirá la especialidad, de acuerdo con las capacidades del individuo. Son en estas carreras mecánicos ayudantes únicamente y no mecánicos ayudantes de una especialidad. El personal de las carreras k) hasta ll) puede reclutarse entre civiles con ingreso como especialistas ayudantes.

El personal de la carrera m) se reclutará de cursos especiales de la Aviación.

c) Los mecánicos de vuelo carrera b) deben ser simultáneamente radiotelegrafistas de vuelo y ametralladores.

d) Con respecto a las carreras a) hasta m), se definirá el hecho de ser especialista por la Dirección General de Aviación previo examen correspondiente.

e) La duración mínima en los grados será:

Dos años en el de mecánico ayudante y especialista ayudante;

Dos años en el de mecánico segundo y especialista segundo;

Tres años en el grado de mecánico 1º y especialista 1º;

Tres años en el grado de subjefe mecánico y subjefe especialista;

Tres años en el grado de jefe mecánico y jefe especialista;

Tres años en el grado de jefe técnico y jefe técnico especialista.

Para el ascenso aparte del tiempo son requisitos indispensables la capacidad comprobada por calificaciones anuales y presentación de exámenes de competencia y la buena conducta.

f) Todo el personal de mecánica de Aviación de que trata el presente Decreto, prestará sus servicios por contratos obligatorios de tres a tres años, condición sin la cual se perderá el derecho al ascenso. Estos contratos incluirán entre otras, la obligación del individuo de recibir la instrucción primaria militar.

g) El ingreso a las carreras en referencia no podrá hacerse sino en el grado de mecánico ayudante o especialista ayudante, respectivamente, con las siguientes excepciones:

1. Del personal actualmente existente en la Aviación Militar al que se conferirán los nuevos grados definitivos, de acuerdo con el presente Decreto:

2. Del personal que haya cursado y aprobado fuera de la Aviación Militar estudios técnicos que se relacionen con este ramo, sometiéndose los interesados a las pruebas de rigor necesarias, y aceptándose definitivamente sólo después de tres meses de prueba en el grado, durante los cuales deberán mostrar su eficiencia técnica de una manera práctica.

h) Todo el personal de las carreras mencionadas queda bajo el régimen disciplinario militar.

Artículo 3º El personal de mecánicos de Aviación de que trata el presente Decreto queda asimilado a los siguientes grados militares y con las siguientes asignaciones mensuales:

Mecánicos ayudantes y especialistas ayudantes, asimilados a cabos segundos. . . . .	\$ 55.00
Mecánicos segundos y especialistas segundos, asimilados a cabos primeros. . . . .	75.00
Mecánicos primeros y especialistas primeros, asimilados a sargentos segundos . . . . .	95.00
Subjefe mecánico y subjefe especialista, asimilados a sargentos vice-primeros. . . . .	130.00
Jefe mecánico y jefe especialista, asimilados a sargentos primeros	165.00
Jefe técnico y jefe técnico especialista, asimilados a Subtenientes técnicos . . . . .	200.00

Artículo 4º Este Decreto entrará en vigencia con fecha de su expedición.

Dado en Bogotá, a 31 de diciembre de 1936.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Plinio Mendoza Neira.**

DECRETO NUMERO 1680 DE 1942  
(julio 15)

por el cual se modifica el marcado con el número 991 de mayo 29 de 1941, orgánico de la Fuerza Aérea.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, de las autorizaciones que le otorga el artículo 8º de la Ley 89 de 1940 y de las facultades extraordinarias contenidas en el artículo 16 de la Ley 128 de 1941,

**Decreta:**

.....

CAPITULO II

DE LOS SUELDOS DE RETIRO Y DE LAS PRESTACIONES.

SUELDOS DE RETIRO.

**A) De oficiales.**

(1) Artículo 46. Los oficiales de la Fuerza Aérea tienen derecho al sueldo de retiro, así:

a) **Oficiales navegantes:** los pilotos a los doce (12) años de servicio, con un 60% del sueldo correspondiente a su grado en el momento de su retiro; y los observadores, a los quince (15) años de servicio, con un 60% del respectivo sueldo.

(1) Consultar: Artículo 1º de la Ley 100 de 1946.

(1) b) **Oficiales técnicos:** a los quince (15) años de servicio, con un 40% del sueldo que devenguen en el momento de su retiro.

Estos porcentajes se aumentarán en un 4% para los pilotos y observadores y oficiales técnicos, por cada año adicional de servicio a los antes señalados, sin exceder por este concepto del 80% del sueldo de actividad.

Parágrafo. Los demás oficiales tienen derecho, después de quince (15) años de servicio, a asignación mensual de retiro, pagadera por la caja respectiva, igual al 35% del sueldo correspondiente a su último grado. Cuando el tiempo de servicio sea mayor de quince (15) años, la asignación de retiro se aumenta en un 4% por cada año, sin que el total pueda pasar del 80% del sueldo de actividad. El llamamiento a calificar servicios solamente puede tener lugar por voluntad expresa del Gobierno, después de quince (15) años.

.....

### C) De los suboficiales.

(2) Artículo 51. Los suboficiales de la Fuerza Aérea tienen derecho a sueldo de retiro en la misma forma y términos que los suboficiales de las Fuerzas Militares.

.....

## CAPITULO IV

### SEGURO (3)

Artículo 60. Los familiares de los oficiales, clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea que en el ejercicio regular de sus funciones fallezcan en accidentes aéreos o por causa del mismo, dentro de los noventa (90) días subsiguientes al accidente, tendrán derecho a percibir del Tesoro Público, por concepto de seguro y mediante resolución dictada por el Ministerio de Guerra, una cantidad equivalente al sueldo mensual del fallecido multiplicado por cuarenta, en el siguiente orden preferencial. La mitad al cónyuge sobreviviente que hubiere hecho vida conyugal regular y constante con el cónyuge desaparecido y la otra mitad a los hijos legítimos. Si hubiere también hijos naturales, éstos concurren en esta parte en las proporciones de la ley.

---

(1) Consultar: Artículo 1º de la Ley 101 de 1946.

(2) Consultar: Artículo 34 de la Ley 82 de 1947.

(3) Consultar: Artículo 6º Ley 101 de 1946.

Según concepto número 8747 de fecha 3 de octubre de 1947, expedido por la Sección Jurídica del Departamento Nacional del Trabajo, el seguro de vida de los oficiales, Clases Técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea que en el ejercicio regular de sus funciones fallezcan en accidente aéreo o por causa del mismo, se liquidará teniendo en cuenta como sueldo mensual, no sólo la remuneración o asignación fija, sino los demás elementos que constituyan retribución ordinaria y permanente de servicios tales como los "sobresueldos", alimentación, prima de vuelo y prima de alojamiento.

Si no hubiere cónyuge sobreviviente, ni hijos naturales el seguro corresponde íntegramente a los hijos legítimos.

Si no hubiere hijos legítimos, la porción de éstos corresponde a los naturales.

A falta de hijos legítimos y naturales, corresponde todo el seguro al cónyuge sobreviviente.

Si no hubiere cónyuge sobreviviente, ni hijos legítimos, el monto del seguro se divide entre los padres legítimos y los hijos naturales del fallecido.

A falta de padres legítimos, perciben el seguro los hijos naturales, y en defecto de éstos los padres naturales.

Si no concurriere ninguna de las personas indicadas en este artículo, llamadas en el orden preferencial en él establecido, el seguro se paga a los hermanos menores y las hermanas célibes del causante, y a falta de todos los anteriores al beneficiario que aquél haya designado. Al jefe de la Aeronáutica Civil, cualquiera que sea la denominación oficial del puesto, le será alicable lo dispuesto en este artículo y en el marcado con el número 59 de este Decreto.

Parágrafo. La cuantía del seguro a que se refiere este artículo, cuando se trate de alféreces o cadetes de la Escuela de Aviación, será de tres mil pesos (\$ 3.000.00).

(1) Artículo 61. En los casos de fallecimiento de oficiales, clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea, por causa distinta de accidente de aviación, bien estén en actividad o en goce de sueldo de retiro, se aplicarán las disposiciones vigentes en el Ejército sobre la materia, siendo entendido que a las clases técnicas corresponderán las mismas prestaciones señaladas para los suboficiales de las Fuerzas Militares.

## CAPITULO V

### VACACIONES

(2) Artículo 62. El personal de la Fuerza Aérea disfrutará, por cada año de servicio continuo, de quince (15) días hábiles de vacaciones remuneradas y treinta (30) días cuando permanezcan en las regiones del sur que comprenden la jurisdicción de la 6ª Brigada, de las cuales deberá hacerse uso necesariamente y por turno dentro del año subsiguiente al año o años a que aquellas se refieran.

Parágrafo. 1º Las vacaciones que en casos especiales no puedan incluirse en los turnos anuales, por causa de necesidades inaplazables del servicio, a juicio del jefe de la respectiva repartición o dependencia, y que conste en providencia motivada, se acumularán a las del año subsiguiente, para que de ellas se haga uso en la forma indicada en el artículo

(1) Consultar: Ley 2ª de 1945—Ley 100 de 1946—Ley 82 de 1947—Decreto Legislativo número 1025 de 1942 (Folleto especial publicado por el Estado Mayor General). Decreto Legislativo número 1207 de 1942.

(2) Consultar: Artículo 74 de la Ley 2ª de 1945—Artículo 5º de la Ley 101 de 1946.

anterior. No podrán, en consecuencia, acumularse vacaciones por más de treinta (30) días.

Parágrafo 2º El derecho a vacaciones causadas y no disfrutadas, no puede compensarse en dinero, salvo que el titular del derecho quede cesante y no pase a ocupar inmediatamente otro puesto en la Administración Pública, pues en tal caso habrá lugar a una indemnización equivalente al sueldo que corresponde a los días útiles de las vacaciones de que se trate.

Parágrafo 3º El derecho a las vacaciones se extingue al terminar el año dentro del cual se ha debido hacer uso de aquellas. El derecho a la indemnización, en el caso contemplado, caduca a los doce (12) meses después de ocurrida la cesantía.

## CAPITULO VI RECOMPENSAS

Artículo 63. Establécese el derecho a beca por cuenta del Estado en los colegios, facultades u otros establecimientos de educación de carácter oficial nacional, para hijos legítimos del personal navegante (pilotos, clases técnicas, suboficiales) de la Fuerza Aérea, que fallezca a consecuencia de accidente aéreo en actividades regulares, o por causa directa del servicio. Este derecho comprende una beca para un hijo o hija de cada persona de las aquí indicadas, y el Gobierno al hacer la distribución anual o periódica, de becas costeadas por la Nación en los referidos establecimientos, adjudicará de preferencia, por conducto del respectivo Ministerio, las que correspondan al personal señalado en este artículo. A falta de hijos legítimos disfrutarán de este derecho los hijos naturales legalmente reconocidos.

(1) Artículo 64. Los oficiales, clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea en servicio activo que sean casados, tendrán derecho a percibir una prima de alojamiento mensual así: de 8% del sueldo los casados sin hijos, y del 15% del sueldo los casados y viudos con hijos.

### LEY 2ª DE 1945 (2)

(febrero 19)

por la cual se reorganiza la carrera de oficiales del Ejército, se señalan prestaciones sociales para los empleados civiles del ramo de guerra y se dictan otras disposiciones sobre prestaciones sociales a los individuos de tropa.

**El Congreso de Colombia;**

**Decreta:**

.....  
(1) Consultar: Artículo 73 de la Ley 2ª de 1945—Artículo 5º de la Ley 100 de 1946—Artículo 13 de la Ley 101 de 1946—Artículo 19 de la Ley 82 de 1947.

(2) Reformada por la Ley 100 de 1946. Adicionada y modificada por la Ley 82 de 1947.

## SECCION II

### DEL RETIRO DE OFICIALES Y SUS PRESTACIONES

#### CAPITULO I

(1) Artículo 40. El oficial o suboficial que sea retirado por invalidez para la vida militar, adquirida en el servicio, antes de cumplir en éste 15 y 10 años, respectivamente, tiene derecho a que el Tesoro Público le pague el valor de un mes del último sueldo devengado por cada año de servicio, y, además, por una sola vez, una compensación en dinero que variará entre el valor de 18 y 36 meses del último sueldo devengado.

Si el tiempo de servicio fuere mayor de 15 y 10 años, el oficial o suboficial tiene derecho, además de su asignación de retiro, a que el Tesoro Público le pague, por una sola vez, una compensación en dinero que variará entre 36 y 18 meses del último sueldo devengado.

Artículo 41. Si el retiro de que trata el artículo anterior se produjere por invalidez absoluta y permanente para toda clase de actividades, tanto militares como civiles, adquirida en el servicio, cualquiera que sea el tiempo de éste, el oficial o suboficial tendrá derecho a una asignación mensual de retiro pagadera por la Caja respectiva, igual al sueldo de actividad correspondiente al grado que tenía en el momento de ser retirado.

Artículo 42. El grado de las invalideces de que tratan los artículos anteriores, será declarado por una junta de tres médicos militares de conformidad con las disposiciones que rijan sobre la materia. Para efectos de la compensación, el Gobierno, en reglamento especial y dentro de los límites señalados en la presente Ley, fijará la cuantía que corresponde en cada caso, de acuerdo con el grado de invalidez del oficial o suboficial.

Artículo 43. Las compensaciones en dinero de que trata esta Ley se conceden a título de indemnización.

Artículo 44. Las inhabilidades adquiridas al realizar actos contra orden expresa del respectivo superior, no dan derecho a indemnización alguna.

Artículo 45. Cuando un oficial al ser retirado reciba asignación de retiro, recompensa, compensación, pensión o auxilio, no tiene derecho a la devolución de las cuotas que hubiere consignado en la Caja de Sueldos de Retiro.

Artículo 46. El tiempo de servicio, para todos los efectos, se liquida a partir de la fecha del ingreso al Ejército, en cualquier grado, inclusive como soldado, y los dos últimos años de permanencia en la Escuela Militar de Cadetes.

Parágrafo. Las fracciones mayores de 6 meses se liquidan como año completo.

Artículo 47. El tiempo de servicio en guerra, desde la fecha en que se declare turbado el orden público, hasta la expedición del decreto por el cual se restablezca la normalidad, se computa doble para todos los efectos, con excepción del de ascensos.

(1) Consultar: Ley 81 de 1947.

Parágrafo. Para el cómuto de que trata el presente artículo, es condición indispensable que la prestación del servicio se efectúe dentro de la zona afectada.

## CAPITULO II

### DE LAS PRESTACIONES POR CAUSA DE MUERTE

Artículo 48. A la muerte de un oficial en servicio activo, antes de cumplir 15 años de servicio, sus parientes tienen derecho a que el Tesoro Público les pague, por una sola vez, una compensación en dinero igual a dos años del sueldo del grado del causante, así: la mitad, al cónyuge sobreviviente que tenga el derecho según las leyes civiles, y la otra mitad, a los hijos legítimos. Si hubiere también hijos naturales, éstos concurren en esta parte en las proporciones de la ley.

Si no hubiere cónyuge sobreviviente ni hijos naturales la compensación corresponde íntegramente a los hijos legítimos.

Si no hubiere hijos legítimos, la porción de éstos corresponde a los naturales.

A falta de hijos legítimos y naturales, lleva toda la compensación el cónyuge sobreviviente.

Si no hubiere cónyuge sobreviviente ni hijos legítimos el monto de la compensación se divide, entre los padres legítimos y los hijos naturales del oficial.

A falta de padres legítimos llevan la compensación los hijos naturales, y en defecto de éstos los padres naturales.

Si no concurre ninguna de las personas indicadas en este artículo, llamadas en el orden preferencial en él establecido, la compensación se paga, previa comprobación de que el extinto era su único sostén, a los hermanos menores de edad y las hermanas célibes del oficial.

(1) Artículo 49. Si el oficial fallecido en servicio activo tiene 15 o más años de servicio, sus parientes, en el orden preferencial y términos fijados en el artículo anterior, tienen derecho a una pensión mensual pagadera por el Tesoro Público igual al 50% del sueldo correspondiente al grado del extinto.

Artículo 50. A la muerte de un oficial en goce de sueldo de retiro, sus parientes en el orden y proporción establecidos en el artículo 48 de esta Ley, tienen derecho a una cantidad mensual pagadera por la Caja de Sueldos de Retiro, equivalente a las dos terceras partes de la asignación de retiro del causante.

(2) Artículo 51. En los casos de que tratan los artículos 48 y 49, los parientes del oficial, en el orden preferencial establecido en el artículo 48, continuarán recibiendo durante sesenta (60) días el sueldo de actividad.

Parágrafo. Durante este tiempo no habrá lugar al pago de la pensión determinada por el artículo 49.

---

(1) Consultar: Artículo 15 Ley 82 de 1947.

(2) Consultar: Artículo 17 Ley 82 de 1947.

Artículo 52. La prestación de que tratan los artículos 49 y 50, se extingue para la viuda si contrae nuevas nupcias, y para los hijos o hermanos, cuando lleguen a la mayor edad.

Artículo 53. Si algunos de los parientes o de los grupos de parientes determinados en el artículo 48 cesaren en su derecho por nuevas nupcias de la viuda, por mayor edad de los hijos o hermanos menores o por matrimonio de las hijas o hermanas, la prestación corresponde íntegramente, bien se trate de compensaciones, cantidades mensuales, sueldo o pensión pagaderos por el Tesoro Público, o por la Caja de Sueldos de Retiro, al pariente o grupo de parientes cuyos derechos subsisten por no haber lugar a la extinción legal y en virtud del derecho de acrecer consagrado en el Código Civil.

Artículo 54. Los oficiales de las Fuerzas Militares en servicio activo y retirados, podrán designar la persona o personas a quienes deban pagarse las prestaciones sociales de que trata el presente capítulo. Si no hubiere persona o personas especialmente designadas por el oficial, el Gobierno pagará la prestación de acuerdo con el orden preferencial establecido en el artículo 48.

Artículo 55. Para tener derecho a recibir la compensación o pensión establecidas en los artículos 48, 49 y 50 de esta Ley, debe acreditarse por los interesados, ya se trate de los herederos a que se refiere el artículo 48 o de los beneficiarios determinados por el artículo 54, las siguientes condiciones:

- (1) a) Estado de pobreza;
- b) El hecho de que el oficial fallecido proveía a las necesidades del interesado.

#### SECCION IV

##### DE LAS PRESTACIONES SOCIALES PARA LOS EMPLEADOS CIVILES Y SOLDADOS DE LAS FUERZAS MILITARES

(2) Artículo 58. Los empleados civiles del ramo de guerra tendrán derecho a las siguientes prestaciones sociales:

- a) Asistencia médica por cuenta del servicio de Sanidad Militar, de acuerdo con las disposiciones vigentes sobre la materia, y las que las adicionen o reformen;
- b) Auxilio por enfermedad temporal, con sueldo íntegro, en los términos fijados en el artículo 8º de la Ley 62 de 1927;
- c) Gastos de inhumación, conforme a su categoría y dentro de las cantidades determinadas o que se determinen por disposiciones orgánicas del Ministerio de Guerra;

---

(1) Derogado por la Ley 100 de 1946, artículo 9º.

(2) Reglamentado por Decreto número 2332 de 1946. (Folleto especial).

Consultar: Ley 43 de 1942, artículo 6º.—Decreto número 646 de 1943, reglamentario de la Ley anterior.—Ley 6º de 1945.—Ley 100 de 1946. Artículo 12.—Ley 82 de 1947. Artículo 28. Decreto número 283 de 1944.

d) Un auxilio de cesantía, de acuerdo con las disposiciones vigentes sobre la materia para los empleados nacionales, y las que las adicionen o reformen.

e) En caso de fallecimiento en servicio de cualquiera de estos empleados, sus parientes, en el orden y proporción establecidos en el artículo 48 de la presente Ley, tendrán derecho a reclamar la misma prestación a que se refiere el ordinal anterior, la cual en este caso no rebajará del valor correspondiente a doce meses del último sueldo devengado, y

Si el fallecimiento ocurre en cumplimiento de funciones oficiales o por accidente aéreo, naval, fluvial o terrestre, la prestación será una cantidad igual al último sueldo del causante multiplicado por 24.

Parágrafo. El personal de mayordomos, músicos, cocineros, sirvientes, rancheros, palafreneros, ordenanzas, asistentes y demás individuos de esta categoría, tendrá derecho a la prestaciones sociales de que trata este artículo, dentro de las condiciones en él establecidas y siempre que no tenga derecho a prestaciones distintas.

Artículo 59. El reconocimiento y pago de las prestaciones de que trata el artículo anterior, se hará por medio de resoluciones administrativas dictadas por el Ministerio de Guerra, previa comprobación legal y con cargo a las apropiaciones del mismo Ministerio.

Artículo 60. Los soldados de las Fuerzas Militares, son acreedores a una pensión mensual vitalicia de treinta pesos (\$ 30.00) pagadera por el Tesoro Público, cuando sean retirados de la actividad por inhabilidad absoluta, contraída en el servicio, y que los imposibilite de manera permanente para el trabajo fuera del Ejército.

Artículo 61. Los soldados de las Fuerzas Militares, que sean dados de baja por invalidez para la vida militar, que cause al propio tiempo inhabilidad relativa para la vida civil, adquirida en el servicio, tendrán derecho a una pensión mensual vitalicia, pagadera por el Tesoro Público, que se graduará entre diez y veinticinco pesos (\$ 10 y \$ 25).

Artículo 62. La cuantía de la pensión, según el grado de invalidez, será fijada de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Guerra.

Artículo 63. Las viudas, los hijos menores, y en defecto de éstos, los padres de los soldados que fallezcan en goce de la pensión de que tratan los artículos 60, 61 y 62 de esta Ley, tendrán derecho a recibir del Tesoro Público por una sola vez, una cantidad igual a multiplicar el valor de esa pensión por 24.

Artículo 64. Los herederos forzosos en el orden preferencial señalado en el artículo anterior, de los soldados combatientes y de servicios, que fallezcan en el servicio activo, tendrán derecho a que el Tesoro Público les pague, por una sola vez, a título de indemnización, la cantidad de quinientos pesos (\$ 500).

Artículo 65. Autorízase al Ministerio de Guerra, para organizar, desarrollar y reglamentar la Caja de Previsión Social para los empleados ci-

viles de las Fuerzas Militares, con las cuotas que los mismos empleados consignen y los aportes nacionales.

## SECCION V

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

(1) Artículo 66. Las formas de retiro que conforme a este estatuto dan derecho a pensión, asignación de retiro o compensación, requieren previamente la formación de la hoja de servicios del actor y para tal fin el Gobierno concede un plazo de tres meses, durante el cual el interesado disfruta de su renta, primas y demás prerrogativas de actividad.

Artículo 67. Lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 88 de 1935, sobre pago de diferencias cuando el valor de las cuotas y subvención no alcance para el pago de las asignaciones de retiro, se hace extensivo a las Cajas de Retiro de la Armada, de la Aviación y de Suboficiales.

Artículo 68. Las pensiones, auxilios, asignaciones de retiro y compensaciones para el personal de la Armada Nacional, se rigen por las disposiciones de esta Ley, con las variaciones que establece su propia legislación.

Artículo 69. Las prestaciones que según esta Ley quedan a cargo del Tesoro Público, se reconocen por medio de resoluciones administrativas dictadas por el Ministerio de Guerra.

El reconocimiento de las asignaciones de retiro y demás prestaciones que correspondan a las Cajas de Sueldos de Retiro, se hace por resolución de la respectiva comisión, aprobada por el Ministerio de Guerra.

Parágrafo 1º Las providencias ministeriales de que trata este artículo, si no fueren oportunamente apeladas para ante el Consejo de Estado, se consultarán precisamente con esta entidad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 159 de la Ley 167 de 1941.

Parágrafo 2º Las providencias definitivas deben notificarse personalmente al Fiscal del Consejo de Estado.

Artículo 70. Para pedir cualquiera de las prestaciones de que trata la presente Ley, con excepción de las establecidas en el artículo 51, los interesados deben presentar, además de la hoja de servicios aprobada por el Ministerio de Guerra, los documentos que el Gobierno determine.

Para recibir el sueldo o asignación de que trata el artículo 51, el Ministerio de Guerra dictará la reglamentación respectiva.

Artículo 71. Las asignaciones de retiro se pagan por mensualidades vencidas, durante la vida del agraciado, y no son incompatibles con los sueldos provenientes del desempeño de empleos públicos, con excepción de los del ramo de guerra.

Artículo 72. Las prestaciones sociales que esta Ley establece, no son embargables ni administrativamente ni judicialmente.

---

(1) Modificado por la Ley 100 de 1946, artículo 15.

Artículo 73. Los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares que sean casados, o viudos con hijos, disfrutará de una prima de alojamiento mensual que se liquidará en todo tiempo sobre los sueldos de actividad, y se pagará por el Tesoro Nacional, así:

(1) a) **Oficiales y suboficiales en actividad:**

Sin hijos, el 8% del sueldo.

Con un hijo, el 12% del sueldo.

Con más de un hijo el 2% más por cada hijo.

b) **Oficiales y suboficiales en goce de sueldo de retiro:**

Sueldos hasta de \$ 100, el 20%; mayores de \$ 100, sin pasar de \$ 200, el 15%; superiores a \$ 200, sin pasar de \$ 300, el 10%; y aquellos que excedan de \$ 300, y no pasen de \$ 400, el 5%.

Los porcentajes anteriores se aumentarán, en cada caso, en un 2% más por cada hijo.

Parágrafo 1º Los hijos que se hayan emancipado o que disfruten de becas costeadas por el Estado, no se tendrán en cuenta para el cómputo de prima.

(2) Parágrafo 2º Los oficiales y suboficiales en uso de sueldo de retiro solamente recibirán la prima de alojamiento cuando no disfruten de otro ingreso diferente, superior al sueldo de retiro.

Artículo 74. El Ministerio de Guerra, de acuerdo con las necesidades y circunstancias del servicio, determinará el tiempo y la forma como los militares y empleados civiles del ramo de guerra podrán disfrutar de vacaciones por cada año de servicio cumplido.

Artículo 75. La esposa e hijos menores de los oficiales y suboficiales en servicio activo y los oficiales y suboficiales en goce de asignación de retiro, tienen derecho a ser atendidos profesionalmente por los oficiales de Sanidad, siempre que residan en los lugares donde exista guarnición.

Artículo 76. El servicio prestado en el ramo territorial o en cargos administrativos en dependencias militares por oficiales en uso de retiro, no se cuenta como tiempo de actividad. En consecuencia, dicho servicio no se liquidará para efectos de asignación de retiro, ni las asignaciones que devenguen en tales cargos están sujetas a descuentos para la Caja de Sueldos de Retiro, pero en caso de retiro, tendrán derecho a un mes de sueldo por cada año de servicio prestado, pagadero por el Tesoro Nacional.

Artículo 77. Los suboficiales de servicios pueden reclutarse entre el personal civil reservista de primera clase, que esté prestando sus servicios en las Fuerzas Militares, siempre que reúnan las condiciones fijadas por el Gobierno.

Artículo 78. El pago de las pensiones o asignaciones de retiro, debe suspenderse por disposición del Ministerio de Guerra a los militares que

---

(1) Modificado por la Ley 100 de 1946, artículo 5º.

(2) Derogado por el artículo 36 de la Ley 82 de 1947.

en goce de ellas se ausenten sin permiso del Ministerio, del territorio de la república, permiso que puede ser concedido hasta por dos años y renovarse por períodos iguales en tiempo de paz.

Artículo 79. El derecho a reclamar las prestaciones de que trata esta Ley, prescribe en ocho años.

Artículo 80. Los Generales retirados tienen derecho a usar el uniforme en los días de fiesta nacional y en ceremonias oficiales y sociales solemnes. El Ministerio de Guerra puede conceder ocasionalmente el mismo derecho a otros oficiales retirados, de grado inferior, siempre que su conducta pública y privada sea intachable a juicio del mismo Ministerio.

Artículo 81. En caso de movilización, el Gobierno, a partir del decreto de turbación del orden público, puede proveer los cargos militares en la forma que las necesidades lo determinen y como más convenga a los intereses del Estado. Restablecida la normalidad, vuelve a su estricta aplicación de la presente Ley.

Parágrafo. La facultad otorgada en el presente artículo se entiende en el sentido de que el Gobierno puede proveer libremente los cargos militares con personal de servicio activo, en retiro temporal o de reserva, siempre que figuren en los escalafones respectivos, y de acuerdo con los grados que posean.

Artículo 82. El Gobierno reglamentará las condiciones en que ha de ser cumplida la presente Ley.

Artículo 83. Quedan excluidos de los impuestos nacionales, departamentales y municipales todos los bienes y propiedades de las Cajas de Sueldos de Retiro de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares.

Artículo 84. El impuesto sobre la renta para los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares, se liquidará del sueldo que quede al disminuir de su asignación anual el porcentaje que aportan a la Caja de Sueldos de Retiro, quedando con el derecho a las exenciones que concede la ley civil.

Artículo 85. Autorízase al Gobierno para reglamentar el trabajo a domicilio y a destajo de los obreros del ramo de guerra, y para determinar las prestaciones sociales que a aquéllos deben concederse.

Artículo 86. Los radio-operadores, mediante el lleno de las condiciones que se exigen en cada caso, gozarán de los auxilios, pensiones y prestaciones que la ley consagra para los radio-operadores dependientes del Ministerio de Correos y Telégrafos, en cuanto tales auxilios, pensiones y prestaciones sean más favorables que los que esta Ley ordena. Para efecto de los respectivos reconocimientos, se tendrán en cuenta por el Ministerio de Guerra y por la Caja de Auxilios de los ramos Postal y Telegráfico, los servicios en las telecomunicaciones que presten o hayan prestado los operadores de radio, tanto en el Ministerio de Guerra como en el Ministerio de Correos y Telégrafos.

Artículo 87. Quedan derogadas las disposiciones legales y reglamen-

tarias que regulan las materias a que se refiere esta Ley, la cual rige desde la fecha de su sanción.

Dada en Bogotá, a catorce de febrero de mil novecientos cuarenta y cinco.

Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, Domingo Espinel.—El Ministro de Trabajo, Higiene y Previsión Social, A. Arriaga Andrade.

LEY 52 DE 1946  
(diciembre 18)

por la cual se fijan los sueldos al personal de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º El personal de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares, en servicio activo, tendrá a partir del primero de enero de mil novecientos cuarenta y siete, los siguientes sueldos mensuales: (1).

**(2) Oficiales:**

Generales . . . . .	\$ 700.00
Coroneles . . . . .	560.00
Tenientes Coroneles . . . . .	500.00
Mayores . . . . .	450.00
Capitanes . . . . .	385.00
Tenientes . . . . .	300.00
Subtenientes . . . . .	250.00

**Suboficiales:**

Sargento primero . . . . .	200.00
Sargento segundo . . . . .	145.00
Cabo primero . . . . .	110.00
Cabo segundo . . . . .	60.00
Corneta . . . . .	60.00
Tambor . . . . .	55.00

Artículo 2º Los empleados civiles del ramo de guerra tendrán un aumento en las asignaciones a partir del primero de enero de mil novecientos cuarenta y siete en adelante, en la siguiente forma:

Sueldos hasta de \$ 300.00 un aumento mensual del 25%.

Sueldos de más de \$ 300.00 un aumento mensual del 15%.

(1) Consultar: Artículo 21 de la Ley 82 de 1947.  
(2) Consultar: Artículo 16 de la Ley 101 de 1946.

Artículo 3º Hácense extensivos a los suboficiales del Ejército que se hallen en situación de retiro, los beneficios concedidos por las Leyes 2ª de 1945 y 5ª de 1946, en relación con las liquidaciones previstas en las leyes citadas.

Dada en Bogotá, a cinco de diciembre de mil novecientos cuarenta y seis.

República de Colombia.—Gobierno Nacional.—Bogotá, 18 de diciembre de 1946.—Publíquese y ejecútese.—**MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez.**—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo.**

---

LEY 69 DE 1946  
(diciembre 23)

por la cual se elevan las tarifas de algunos impuestos indirectos y se dictan otras disposiciones.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....

Artículo 8º Los memoriales, documentos, certificados y, en general, todas las actuaciones a que haya lugar ante las Ramas Administrativa o Jurisdiccional con motivo de las prestaciones sociales a cargo de las entidades de derecho público o de las particulares tales como cesantía, jubilación, vacaciones, primas, bonificaciones y diligencias por rehabilitación de derechos políticos, etc., no causan los impuestos de timbre y papel sellado.

Dada en Bogotá, a trece de diciembre de mil novecientos cuarenta y seis.

República de Colombia.—Gobierno Nacional.—Bogotá, 23 de diciembre de 1946.—**MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Gobierno, **Roberto Urdaneta Arbeláez.**—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Carlos Lozano y Lozano.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez.**—El Ministro de la Economía Nacional, **Antonio María Pradilla.**—El Ministro de Minas y Petróleos, **Tulio Enrique Tascón.**—El Ministro de Correos y Telégrafos, **José Vicente Dávila Tello.**—El Ministro de Obras Públicas, **Darío Botero Isaza.**

(“Diario Oficial”, número 26317, de 30 de diciembre de 1946).

**LEY 100 DE 1946 (1)**  
(diciembre 30)

por la cual se reforma la Ley 2ª de 1945 y se dictan otras disposiciones.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º El personal de oficiales de las Fuerzas Militares que sea retirado del servicio activo por llamamiento a calificar servicios o a solicitud propia, a los quince (15) años de servicios, tendrá derecho a partir de la fecha de su retiro definitivo, a que por la Caja respectiva se le pague una asignación mensual de retiro igual al cincuenta por ciento (50%) del sueldo correspondiente a su grado.

Parágrafo. Cuando el tiempo de servicio sea mayor de quince (15) años, la asignación de retiro se aumentará en un cuatro por ciento (4%) por cada año o fracción mayor de seis (6) meses, sin que el total pueda pasar del ochenta y cinco por ciento (85%) del sueldo de actividad.

Artículo 2º Los oficiales que se retiren antes de quince (15) años del servicio, tendrán derecho a que el Tesoro Público les pague por una sola vez, un auxilio igual a un mes del sueldo correspondiente a su grado por cada año de servicio o fracción mayor de seis (6) meses.

Parágrafo 1º En caso de un nuevo llamamiento al servicio activo, el oficial, para poder gozar del beneficio del sueldo de retiro, reintegrará, en la forma que el Gobierno determine, el valor del auxilio que haya recibido de conformidad con el inciso anterior.

Parágrafo 2º El llamamiento de un oficial retirado al servicio activo requiere el concepto previo y favorable de la Junta Asesora del Ministerio de Guerra.

Artículo 3º Los oficiales que se retiren conforme a esta Ley tendrán derecho, además del sueldo de retiro, a que el Tesoro Público les pague, por una sola vez, una recompensa igual a medio mes del sueldo correspondiente a su grado por cada año de servicio o fracción mayor de seis (6) meses que exceda de los quince (15) años.

Artículo 4º El derecho a las prestaciones sociales de retiro para el personal de las Fuerzas Militares, requiere el ingreso regular a éstas y que los ascensos y tiempo mínimo de servicio en cada grado se hayan cumplido conforme a los reglamentos militares. En caso contrario, solamente tendrá derecho al auxilio de cesantía.

Para efecto de las prestaciones sociales a que se refiere esta Ley, el ingreso a las Fuerzas Militares se hará, sin excepción, así:

En el Ejército y la Aviación, como soldado para los individuos de tropa, y como Subteniente para los oficiales.

En la Armada, como grumete para las clases y marinería y como Guardiamarina para los oficiales.

---

(1) Esta Ley fue modificada y adicionada por la Ley 82 de 1947.

(1) Para obtener el grado de Subteniente o de Guardiamarina es requisito indispensable que se hayan cursado y aprobado los estudios reglamentarios en las correspondientes escuelas para preparación de oficiales. Sin este requisito, a nadie podrá conferirse grado alguno de oficial de las Fuerzas Militares.

Los profesionales serán reclutados entre el personal que curse el último año en la Facultad correspondiente, haya terminado estudios, o entre los graduados. Se entiende que la edad debe corresponder a las señaladas en el artículo 37 de la Ley 2ª de 1945.

Parágrafo 1º Los grados, distintivos y uniformes de las Fuerzas Militares no podrán ser empleados por ninguna otra institución ni por personas que no estén incorporadas militarmente a dichas Fuerzas.

Parágrafo 2º Se entiende por Fuerzas Militares las del Ejército, Marina y Aviación.

Parágrafo 3º Los profesionales con título universitario y las clases técnicas que prestan sus servicios en las Fuerzas Militares, tendrán derecho a todas las prestaciones sociales establecidas por la presente Ley.

Artículo 5º El numeral a) del artículo 73 de la Ley 2ª de 1945, quedará así:

**“a) Oficiales y suboficiales en actividad:**

El diez por ciento (10%) si no tienen hijos legítimos; con un hijo legítimo, el catorce por ciento (14%); y con más de un (1) hijo, el dos por ciento (2%) más por cada uno”.

Para tener derecho a esta prima, se necesita que los hijos estén vivos, sean menores y estén a cargo del padre.

Artículo 6º El personal de oficiales y suboficiales en actividad tendrá derecho a que el Gobierno, para ellos y sus esposas e hijos menores de edad, suministre atención quirúrgica, servicios odontológicos, hospitalarios y demás prestaciones sanitarias, ya sea en clínicas u hospitales militares o por medio de contratos con establecimientos especializados, en aquellos lugares donde exista guarnición militar.

Artículo 7º Los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares en actividad contribuirán al sostenimiento de la Caja de Sueldos de Retiro con una cuota mensual equivalente al ocho y seis por ciento (8 y 6%) de sus sueldos respectivos.

El personal de oficiales y suboficiales en goce de sueldo de retiro, contribuirá al mantenimiento de la Caja de Sueldos de Retiro, con un cuatro por ciento (4%) y un tres por ciento (3%) del sueldo de retiro, que tenga asignado, respectivamente, y en la misma forma quedan sujetas las demás pensiones que se cubran por dicha Caja.

Artículo 8º El reconocimiento de las asignaciones de retiro para los suboficiales de las Fuerzas Militares, no se hará por cantidades fijas sino

---

(1) Modificado por el artículo 1º de la Ley 82 de 1947.

mediante porcentajes, tomando como base el sueldo de actividad correspondiente a cada grado, en forma tal que las asignaciones sigan proporcionalmente las oscilaciones de los sueldos de actividad y se paguen con relación directa a los mismos.

Parágrafo. Los suboficiales de las Fuerzas Militares en goce de sueldo de retiro, tendrán derecho a que se les reajusten y paguen a partir de la vigencia de esta Ley, sus asignaciones conforme al presente artículo y dentro de los porcentajes y tiempo de servicio que han señalado sus respectivos estatutos.

Artículo 9º Para tener derecho a recibir la compensación o pensión establecidas en los artículos 48, 49 y 50 de la Ley 2ª de 1945 debe acreditarse por los interesados, ya se trate de los herederos a que se refiere el artículo 48, o de los beneficiarios determinados por el artículo 54 de la citada Ley, el hecho de que el oficial fallecido proveía a las necesidades del interesado.

Queda derogado el inciso a) del artículo 55 de la Ley 2ª de 1945.

Artículo 10. A partir de la vigencia de la presente Ley, los soldados y grumetes aprendices de las Fuerzas Militares, devengarán la suma de quince pesos (\$ 15) mensuales.

Parágrafo. El Gobierno elevará las asignaciones mensuales del personal de clases y marinería de la Armada en la misma proporción de aumentos que se fije al personal de suboficiales del Ejército, cuando no existan equivalencias entre el personal de estas dos armas.

Artículo 11. El personal de soldados y grumetes, durante su servicio obligatorio, no puede destinarse a servicios distintos a los militares; en tal virtud, queda prohibido su empleo como sirvientes, ordenanzas o asistentes.

Artículo 12. Los empleados civiles y los obreros del ramo de guerra al retirarse voluntariamente del servicio o ser retirados por el Gobierno, exceptuando la causal de mala conducta, tienen derecho a las prestaciones sociales que les corresponden de acuerdo con su tiempo de servicio. Si no fueren jubilados, a más de cesantía, tienen derecho a retirar los aportes que hubieran hecho a la Caja de Previsión Social.

Artículo 13. Los oficiales y suboficiales de la Armada y de la Aviación gozarán de las prestaciones de que trata la presente Ley en cuanto no sean inferiores a las que ya disfrutaban.

(1) Artículo 14. Para ascender a Teniente Coronel o su equivalente, es requisito indispensable haber hecho con buenos resultados los estudios superiores en la Escuela Superior de Guerra o en las escuelas colombianas de armas o servicios, y haber servido por lo menos seis (6) meses en las Intendencias o Comisarías.

Queda así sustituido el inciso del artículo 18 de la Ley 2ª de 1945.

Artículo 15. Las formas de retiro que conforme a este estatuto dan

---

(1) Sustituido por el artículo 3º de la Ley 82 de 1947.

derecho a pensión, asignación de retiro o compensación, requieren previamente la formación de la hoja de servicios del actor, y para tal fin el Gobierno concederá un plazo de tres (3) meses, durante el cual el interesado disfruta de su renta, primas y demás prerrogativas de actividad en lo que hace a prestaciones, pero de hecho queda retirado del Ejército y sin derecho a usar el uniforme.

Artículo 16. Autorízase al Gobierno para reorganizar y unificar las Cajas de Sueldos de Retiro de las Fuerzas Armadas, con el fin de que funcione una sola, que se denominará “Caja de las Fuerzas Militares”, la que tendrá personería jurídica y patrimonio propio, constituídos por los capitales que se liquiden y los recursos de que dispongan.

Artículo 17. El Gobierno queda autorizado para abrir los créditos y hacer los traslados dentro del presupuesto, indispensables para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 18. En los términos de esta Ley queda reformada y adicionada la Ley 2ª de 1945, y derogadas o modificadas todas las demás disposiciones que le sean contrarias.

Artículo 19. Los sueldos de retiro que a los oficiales y suboficiales se estén pagando a la fecha de la sanción de esta Ley, deberán ser reajustados de acuerdo con la norma consagrada en los artículos 1º y 7º de ella, a cuyo efecto devengarán una asignación mensual de retiro igual al cincuenta por ciento (50%) del sueldo correspondiente a su grado, según las asignaciones vigentes.

Artículo 20. Esta Ley rige desde su sanción.

Dada en Bogotá, a catorce de diciembre de mil novecientos cuarenta y seis.

República de Colombia.—Gobierno Nacional.—Bogotá, 30 de diciembre de 1946.—Publíquese y ejecútese.—MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez**.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**.—El Ministro de Trabajo Higiene y Previsión Social, **Blas Herrera Anzoátegui**.

---

LEY 101 DE 1946 (1)  
(diciembre 30)

por la cual se dictan unas disposiciones sobre prestaciones para el personal de clases técnicas de la Fuerza Aérea Colombiana.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

(2) Artículo 1º Las “Clases técnicas de la Fuerza Aérea Colombiana” tienen derecho a sueldo de retiro a los doce años de servicio con un cua-

---

(1) Esta Ley fue adicionada por la Ley 82 de 1947.

(2) Consultar: Artículo 34 de la Ley 82 de 1947.

renta y cinco por ciento (45%) del sueldo que devenguen al tiempo de su retiro.

Parágrafo. Este porcentaje se aumentará en un cuatro por ciento (4%) del sueldo que devengue la clase técnica en el momento del retiro por cada año adicional de servicio o fracción mayor de seis (6) meses, a los antes señalados, sin exceder del ciento por ciento del sueldo respectivo.

Artículo 2º Las clases técnicas que se retiren antes de cumplir el tiempo necesario para tener derecho al sueldo de retiro, tendrán derecho a un auxilio de cesantía equivalente a un mes del último sueldo por cada año de servicio.

Artículo 3º El personal de clases técnicas de la Fuerza Aérea tendrá derecho a un aumento del uno por ciento (1%) por cada cien (100) horas de vuelo, sin que el sueldo de retiro pueda ser mayor que el sueldo de actividad.

Artículo 4º Los suboficiales técnicos después de quince (15) años o más de servicio continuo o discontinuo, al retirarse voluntariamente o ser retirados tendrán derecho a que se les ascienda al grado inmediatamente superior para efectos de la asignación de retiro sin llenar ningún otro requisito que el que se establece por el presente artículo.

Artículo 5º Fracción mayor de seis (6) meses será considerada como un año de servicio, para la formación de la hoja de vida, sueldo de retiro y vacaciones.

Artículo 6º El seguro se pagará a los herederos de acuerdo con las leyes que regulen la materia, y en una cuantía equivalente al último sueldo mensual multiplicado por cincuenta (50).

Artículo 7º En los casos de fallecimiento de personal técnico de la Fuerza Aérea por causa distinta a accidente de aviación, bien esté dicho personal, en actividad o en goce de sueldo de retiro, se aplicarán las disposiciones vigentes sobre la materia para el Ejército Nacional.

Artículo 8º El personal técnico de la Fuerza Aérea contribuirá a la Caja de Sueldos de Retiro con una cuota equivalente al seis por ciento (6%) de su sueldo mensual de actividades.

Artículo 9º Los oficiales y suboficiales técnicos que se retiren conforme a esta Ley tendrán derecho, además del sueldo de retiro, a que el Tesoro Público les pague por una sola vez una recompensa de un (1) mes de sueldo correspondiente a su grado por cada año de servicio o fracción mayor de seis (6) meses que exceda de los quince (15) años.

Artículo 10. El tiempo de servicio para el personal se liquidará desde su ingreso a las filas del Ejército como soldado, o desde que empezó a prestar sus servicios en cualquiera de las dependencias del ramo de guerra y Correos y Telégrafos para los radio-operadores.

Artículo 11. Cuando un individuo perteneciente al personal de las clases técnicas sea retirado por el Gobierno, con derecho a sueldo de retiro de acuerdo con las leyes vigentes, tendrá derecho hasta de tres (3) meses de sueldo desde el momento de decretada la baja.

Artículo 12. Los ascendientes, descendientes o cónyuge que vivan bajo el mismo techo del oficial o suboficial del personal técnico de la Fuerza Aérea, y que de él dependan para su subsistencia, tendrán derecho a que el Gobierno les suministre servicios médicos, odontológicos, hospitalarios y demás similares.

Este beneficio se hace extensivo al personal que se encuentra gozando de sueldo de retiro.

Artículo 13. La prima de alojamiento se pagará al personal técnico de la Fuerza Aérea, así:

- a) Sin hijos, el diez por ciento (10%) del sueldo.
- b) Con un (1) hijo, el catorce por ciento (14%) del sueldo.
- c) Con más de un (1) hijo, el dos por ciento (2%) por cada hijo.

Artículo 14. Los auxilios, sueldos de retiro, pensiones, seguros y recompensas establecidos en esta Ley, no serán embargables.

Artículo 15. Los oficiales y suboficiales técnicos de la Fuerza Aérea en goce de sueldo de retiro podrán desempeñar puestos públicos con excepción de los del ramo de guerra.

Artículo 16. A partir del 1º de enero de 1947, fíjense las siguientes asignaciones mensuales para el personal de clases técnicas de la Fuerza Aérea Colombiana:

Capitán técnico.. . . . .	\$ 450.00
Teniente técnico. . . . .	400.00
Subteniente técnico.. . . . .	375.00
Suboficial jefe técnico . . . . .	350.00
Suboficial jefe.. . . . .	325.00
Suboficial subjefe . . . . .	275.00
Suboficial primero. . . . .	225.00
Suboficial segundo . . . . .	185.00
Suboficial tercero . . . . .	150.00

Artículo 17. Los gastos que demande el cumplimiento de esta Ley, serán incluidos en el Presupuesto Nacional de la presente vigencia y en las siguientes. El Gobierno queda autorizado para arbitrar y allegar los recursos necesarios que permitan el cumplimiento de esta Ley, abrir los créditos y contracréditos que crea convenientes y destinar los fondos de recursos ordinarios para hacerla efectiva a partir del primero de enero de 1947.

Artículo 18. Quedan derogadas todas las disposiciones contrarias a la presente Ley.

Artículo 19. Esta Ley regirá desde su promulgación.

Dada en Bogotá, a trece de diciembre de mil novecientos cuarenta y seis.

República de Colombia.—Gobierno Nacional.—Bogotá, 30 de diciembre de 1946.—Publíquese y ejecútese.—MARIANO OSPINA PEREZ.—El

Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez**.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**.—El Ministro de Trabajo, Higiene y Previsión Social, **Blas Herrera Anzoátegui**.

(“Diario Oficial” número 26322, del 7 de enero de 1947).

---

LEY 81 DE 1947  
(diciembre 26)

por la cual se reajustan las pensiones de algunos beneficiarios de oficiales y sub-oficiales fallécidos en uso de sueldo de retiro, y se dictan otras disposiciones.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º . . . . .

Artículo 2º Los pilotos aviadores militares de la Fuerza Aérea invalidados relativa y permanentemente a causa de accidente aéreo, que no les sea imputado por culpa o descuido, tienen derecho, al ser retirados por inhabilidad para el servicio, a que el Tesoro Público les pague, por una sola vez, una compensación equivalente al doble de la señalada para cada grado de disminución de capacidad, en el Reglamento sobre Invalideces, para las Fuerzas Militares.

Parágrafo. Esta compensación se concede sin perjuicio del sueldo de retiro a que tenga derecho el piloto aviador militar, por razón de su tiempo de servicio.

Artículo 3º Los pilotos aviadores militares de que trata el artículo anterior, que tengan cumplida la mitad del tiempo reglamentario para el ascenso, deberán ser ascendidos al grado inmediatamente superior, para efectos del retiro por inhabilidad relativa y permanente.

Artículo 4º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a trece de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete.

República de Colombia. — Gobierno Nacional. — Bogotá, diciembre veinticuatro de mil novecientos cuarenta y siete.—Publíquese y ejecútese.—**MARIANO OSPINA PEREZ**.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **J. M. Bernal**.—El Ministro de Guerra, **F. Lozano y Lozano**.—El Ministro de Trabajo, **Delio Jaramillo Arbeláez**.

(“Diario Oficial” número 26620, del 8-I-48).

# LEY 82 DE 1947 (1)

(diciembre 26)

por la cual se adicionan y modifican las Leyes 2ª de 1945, 100 y 101 de 1946, en relación con ascensos y prestaciones sociales para el personal de las Fuerzas Militares, y se dictan otras disposiciones.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

## CAPITULO I

### Ascensos



Artículo 1º Para obtener el grado de Subteniente de las Fuerzas Militares es requisito indispensable haber cursado con éxito los estudios reglamentarios en las escuelas de formación de oficiales, y ser propuesto para tal grado por el Director del instituto respectivo.

Parágrafo. Exceptúase del requisito establecido en el presente artículo al personal de clases técnicas de la Fuerza Aérea, quienes podrán ascender hasta el grado de Capitán mediante el cumplimiento de lo establecido en el artículo 13 de la presente Ley.

Artículo 2º El Capitán en la clase de Combatiente o de Intendencia, para ascender a Mayor, requiere, además de las condiciones establecidas, presentar con buenos resultados los exámenes de competencia para el grado de Mayor, según reglamentación que expida el Ministerio de Guerra. Quedan excluidos de este examen los Capitanes que hayan hecho con éxito el curso de estudios superiores en la Escuela Superior de Guerra y los que lo estén haciendo o tengan derecho a él por haber presentado con éxito los exámenes de ingreso al mencionado Instituto.

(2) Artículo 3º Para ascender a Teniente-Coronel, o su equivalente en las Fuerzas Militares, en la clase de Combatientes y de Intendencia, se requiere haber hecho con buenos resultados los estudios en la Escuela Superior de Guerra; y para los del Ejército terrestre, además, haber servido por lo menos seis (6) meses en Intendencias o Comisarías. Esto último obliga también a los oficiales de los Servicios en las clases de Intendencia y Sanidad, exceptuando de éstos últimos aquellos cuyas especialidades no tengan aplicación en las regiones mencionadas.

Parágrafo 1º La organización del curso de estudios superiores en la Escuela Superior de Guerra, para los oficiales de Marina y Aviación, establecido en el presente artículo, se regirá conforme a reglamentación especial que expida el Ministerio de Guerra.

Parágrafo 2º Los estudios superiores que haga el oficial, enviado o autorizado por el Gobierno, en academias o escuelas extranjeras simi-

(1) Decretos Reglamentarios: 404 de 1943.—428 de 1943.—1311 de 1948.

(2) Consultar: Decreto número 208 de 1948.

lares a la Escuela Superior de Guerra colombiana, se aceptarán para los efectos de este artículo, mediante examen en la Escuela respectiva, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno.

Parágrafo 3º Autorízase al Gobierno para gestionar la adquisición de becas en las Escuelas Militares del exterior, con el fin de intensificar la preparación profesional y técnica de oficiales y suboficiales.

Parágrafo 4º La permanencia de los oficiales en dichas Escuelas o Academias extranjeras será aceptada bien como tiempo de servicio en filas o como cursos o exámenes reglamentarios para el ascenso, siempre que las calificaciones sean satisfactorias.

Artículo 4º Para ascender a Coronel, o su equivalente, en las Fuerzas Militares, en la clase de Combatientes y de Intendencia, además de los requisitos anteriormente establecidos, será condición indispensable ser aprobado por la Junta Asesora de Ascensos en la tesis que deberá desarrollar sobre tema militar impuesto por el Estado Mayor General.

Artículo 5º Para el ascenso a General, el Gobierno elegirá libremente entre aquellos Coroneles que reúnan las siguientes condiciones:

- a) Tener tres (3) años de servicio en el grado;
- b) Ser oficial diplomado en el servicio del Estado Mayor, y
- c) Haber comandado con todo éxito una Brigada, por lo menos, durante un año.

Parágrafo. Queda derogado el parágrafo del artículo 21 de la Ley 2ª de 1945.

Artículo 6º Créase, dentro de la jerarquía militar, el grado de Teniente-General, con destino al cargo de Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Militares.

Parágrafo 1º El ascenso a Teniente-General quedará a juicio del Gobierno, siempre que el candidato tenga por lo menos dos años de servicio en el grado.

Parágrafo 2º La dotación de Tenientes Generales en las Fuerzas Militares no podrá exceder de una.

Artículo 7º Fíjase la cuantía de ochocientos cincuenta pesos (\$ 850), como sueldo mensual para el grado de Teniente-General creado por el artículo anterior.

Artículo 8º Son oficiales de los Servicios, dentro del Ejército y la Aviación: los de Intendencia, los de Ingenieros titulados, los de Material de Guerra, los de Justicia, los de Sanidad, los de Culto y los de Veterinaria, siempre que estén escalafonados.

Parágrafo. Los oficiales de los Servicios, exceptuando los de Intendencia, para ser ascendidos al grado de Teniente-Coronel, requerirán ser aprobados en una tesis relacionada con su especialidad.

Artículo 9º Los oficiales de Intendencia, de Material de Guerra, y de Ingenieros, se tomarán dentro de los Combatientes, previa la apro-

bación de cursos especiales y después de servir por lo menos cuatro (4) años en tropas.

Parágrafo. El Gobierno reglamentará el reclutamiento de los demás oficiales de los Servicios, en armonía con el artículo 4º de la Ley 100 de 1946.

Artículo 10. Los alumnos de las escuelas de formación de oficiales que se retiren en buenas condiciones después de terminar el penúltimo año del curso militar de estudios se les conferirá el grado de Subteniente de reserva o su equivalente en la Marina.

Parágrafo. Los oficiales de reserva no podrán ser llamados al servicio activo sino en caso de convocatoria total o parcial, decretada por el Gobierno.

Artículo 11. Establécese el Escalafón de Profesores Militares para las escuelas de preparación de oficiales en las distintas armas y servicios.

Parágrafo 1º En tal Escalafón solamente podrán ser inscritos oficiales del grado de Capitán en adelante, mediante las condiciones de competencia que el Ministerio de Guerra establezca para tal fin.

Parágrafo 2º A los oficiales escalafonados como profesores militares y que sean destinados en su carácter de internos en una escuela de preparación militar, o que por decreto especial ejerzan el profesorado en varias de ellas, tal actividad les será considerada como tiempo de servicio en tropas, para el requisito de ascenso, hasta el grado de Teniente Coronel inclusive.

Artículo 12. Ningún ascenso se podrá otorgar a los miembros de las Fuerzas Militares, cualesquiera que fuere su especialidad, sin que se hayan llenado los requisitos de tiempo de servicio en el grado, capacidad para el desempeño de sus funciones y demás condiciones que regulan las leyes normativas de ascensos. Esto se hace extensivo a quienes en armonía con la presente Ley pidan su ascenso con pase a la reserva, después de quince (15) años de servicio.

Parágrafo. Al oficial que solicite su retiro en las condiciones anteriores, podrá el Gobierno otorgárselo, previo dictamen de la Junta Asesora de Ascensos. En tal caso recibirá el sueldo de retiro correspondiente al grado conferido al llamársele a calificar servicios.

Artículo 13. Es forzoso el retiro con pase a la reserva de los oficiales combatientes, cuando cumplan las siguientes edades:

El Subteniente.. . . . .	28 años
El Teniente . . . . .	33 “
El Capitán.. . . . .	38 ”
El Mayor... . . . .	44 “
El Teniente Coronel.. . . . .	48 “
El Coronel.. . . . .	53 “
El General.. . . . .	56 “
El Teniente-General.. . . . .	58 “

Parágrafo. Para los oficiales de los Servicios, se aumenta en cuatro (4) años las edades contempladas en este artículo.

Artículo 14. Los oficiales de las Fuerzas Militares, para poder ser nombrados como Agregados Militares en las Embajadas, necesitan ser oficiales diplomados de Estado Mayor.

Parágrafo 1º Los oficiales Adjuntos Militares serán auxiliares de los Agregados, y para su nombramiento necesitan haber hecho el curso de estudios superiores de la Escuela Superior de Guerra.

Parágrafo 2º Para los oficiales de Marina y Aviación el requisito establecido en el presente artículo regirá después de organizados para este personal los respectivos estudios en la Escuela Superior de Guerra.

## CAPITULO II

### De las prestaciones sociales

Artículo 15. A la muerte de un oficial o suboficial en servicio activo, con quince o más años de servicio, sus parientes, en el orden preferencial y términos fijados en el artículo 48 de la Ley 2ª de 1945, tendrán derecho a una pensión mensual pagadera por el Tesoro Público, que se liquidará en la forma prevista para el sueldo de retiro y sobre la asignación de actividad correspondiente al grado del extinto.

Artículo 16. Las prestaciones que se otorguen por fallecimiento del oficial o suboficial, conforme al artículo anterior, o en goce de sueldo de retiro, se extinguirán para la viuda si contrae nuevas nupcias, y para los hijos o hermanos que se emancipen civilmente o lleguen a la mayor edad, exceptuando de esto último:

A las hijas o hermanas célibes;

A los hijos que sean estudiantes universitarios y a los hijos con invalidez física permanente para el trabajo.

(1) Artículo 17. En caso de que un oficial o suboficial fallezca en servicio activo, los herederos forzosos a quienes se hallaba sosteniendo, continuarán recibiendo durante tres meses las asignaciones mensuales de actividad del extinto, las que serán pagadas por la contaduría respectiva.

Parágrafo 1º El Gobierno reglamentará las condiciones en que deba cumplirse el presente artículo, en forma que su tramitación sea breve y el primer auxilio mensual pueda otorgarse dentro de los treinta días después de haber fallecido el oficial o suboficial.

Parágrafo 2º A excepción de la hoja de servicios militares, que deberá ser confeccionada en papel sellado, los demás documentos que se requieren para las reclamaciones sobre prestaciones sociales del personal de oficiales y suboficiales, se harán en papel común, y a los interesados no se les podrá gravar con el cobro de copias, timbres, ni con ninguna otra clase de impuestos.

(1) Reglamentado por Decreto número 1311 de 1948.

Artículo 18. Las prestaciones por fallecimiento del oficial o suboficial en servicio activo o en goce de sueldo de retiro, serán reconocidas mediante procedimiento de oficio. En tal virtud, el Ministerio de Guerra, por conducto del Departamento respectivo, allegará toda la comprobación requerida para obtener y radicar en la contaduría pagadora correspondiente, a partir del cuarto mes de muerto el oficial o suboficial, la pensión, compensación, etc., a que haya lugar.

(1) Artículo 19. Los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares que sean casados o viudos con hijos legítimos, tendrán derecho a una prima mensual de alojamiento y gastos escolares, que se liquidará en todo tiempo conforme a los sueldos de actividad que reciban, así:

**a) Oficiales y suboficiales en actividad:**

El casado y sin hijos... ..	10%
Con un hijo, el ... ..	15%
Con más de un hijo, un 3% más por cada uno, sin pasar del ... ..	30%

**b) Oficiales y suboficiales en goce de sueldo de retiro:**

Sueldos hasta de \$ 100, el.. ..	20%
Mayores de \$ 100 sin pasar de \$ 200, el ... ..	15%
Superiores a \$ 200 sin pasar de \$ 300, el.. ..	10%
Y aquellos que excedan de \$ 300, el .. ..	5%

Los porcentajes anteriores se aumentarán en cada caso en un 3% más por cada hijo.

(2) Artículo 20. Para tener derecho a la prima de que trata el artículo anterior, será requisito indispensable que el interesado compruebe que hace vida conyugal, si no tiene hijos, o que sus hijos legítimos dependan económicamente del militar, para efecto de su sostenimiento o educación.

Parágrafo. 1º La emancipación de los hijos por contraer matrimonio quita el derecho a percibir la prima que determina la letra b) del artículo anterior.

(3) Artículo 21. Los oficiales o suboficiales de las Fuerzas Militares, después de quince (15) y diez (10) años de servicio, respectivamente, tendrán derecho a una prima mensual de servicio, que se liquidará en todo tiempo conforme a los sueldos de actividad que reciban, así:

A los quince (15) y diez (10) años, respectivamente, el diez por ciento (10%). Este porcentaje se aumentará en uno por ciento (1%) por cada año de servicio después de los quince (15) y diez (10) años, respectivamente.

Artículo 22. A los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares que sean retirados con derecho a sueldo de retiro se les pagará, además

(1) Reglamentado por Decreto número 428 de 1948.

(2) Reglamentado por Decreto número 428 de 1948.

(3) Reglamentado por Decreto número 404 de 1948.

de éste, por el Tesoro Público y por una sola vez, una recompensa igual a un mes de sueldo de actividad por cada año o fracción mayor de seis (6) meses, que exceda del tiempo de servicio establecido para cada categoría, como mínimo para obtener dicho sueldo de retiro.

Artículo 23. A los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares que hayan completado veinte (20) y quince (15) años de servicio, respectivamente, se les otorgará la gracia de obtener el anticipo de la recompensa considerada en el artículo anterior, mediante comprobación de que la cuantía solicitada será invertida en la adquisición de lotes o viviendas o construcción de éstas.

Parágrafo. Las condiciones para que el Gobierno otorgue tal anticipo estarán sujetas a las disposiciones vigentes sobre el particular o aquellas especiales que se dicten reglamentando la materia.

Artículo 24. El personal militar del Ejército, Marina y Aviación en servicio activo tendrá derecho a recibir una prima de navidad del Tesoro Público, consistente en un cincuenta por ciento (50%) del sueldo que se haya devengado en el mes de noviembre en el año de servicio a que corresponda tal bonificación. El pago de dicha prima debe efectuarse por las contadurías pagadoras, a más tardar el 23 de diciembre de cada año.

Artículo 25. Los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares que presten sus servicios en Intendencias o Comisarías o regiones de climas similares, gozarán de un sobresueldo mensual hasta del cuarenta por ciento (40%).

Parágrafo. El Gobierno reglamentará y fijará, de acuerdo con las disposiciones especiales de la región, los porcentajes de sobresueldos establecidos por el presente artículo.

Artículo 26. El reajuste de los sueldos de retiro de que trata el artículo 19 de la Ley 100 de 1946, seguirá haciéndose efectivo conforme a las fluctuaciones de los sueldos de actividad, en las proporciones de porcentajes determinados por las leyes dictadas sobre la materia, tanto para oficiales como para suboficiales de las Fuerzas Militares.

Artículo 27. El Teniente-General y los Generales en servicio activo gozarán de una prima mensual de gastos de representación que será igual al 30% del sueldo correspondiente a su grado. Este beneficio se extenderá a los Comandantes de Brigada y Directores de Marina y Fuerza Aérea, siempre y cuando que no sean Generales.

Artículo 28. Los empleados civiles del ramo de guerra, a los 20 años o más de servicio continuo, prestados en dicho ramo, tendrán derecho, sea cual fuere su edad, a una pensión vitalicia de jubilación pagadera por el Tesoro Público, en la forma determinada por los artículos 9º de la Ley 64 de 1946 y 3º de la Ley 65 del mismo año, o posteriores que las modifiquen o reformen. La pensión de jubilación excluye el auxilio de cesantía, menos en cuanto a los anticipos, liquidaciones parciales o préstamos que se hayan hecho al empleado para la adquisición o construc-

ción de vivienda, cuya cuantía se irá deduciendo de la pensión de jubilación en cuotas que no excedan del 10% de cada pensión.

Artículo 29. Para efecto de la liquidación de cesantía de los empleados civiles del ramo de guerra, que sean suboficiales reservistas y hayan obtenido su grado en servicio activo, pero que fueron retirados antes de completar diez años de servicio en filas, se les acumulará y computará este tiempo al que hayan servido como empleados civiles en dicho Ministerio, siempre que tales servicios se hayan prestado, o en lo sucesivo presten sin solución de continuidad.

Parágrafo. Los servicios en filas comprenden todos los prestados con anterioridad de la presente Ley, y para tener derecho a esta liquidación de servicio es necesario que el empleado no haya recibido antes pensión alguna, ni cesantía por su tiempo de servicio como suboficial.

Artículo 30. El personal de clase de la Armada solamente podrá retirarse voluntariamente después de doce años de servicio.

Parágrafo. Los cargos que llegaren a desempeñar los suboficiales u oficiales de reserva o en uso de retiro temporal, en las dependencias del ramo de guerra, no podrán ser considerados como de actividad, y, por tanto, no se computarán para efecto de sueldo de retiro.

Parágrafo. El llamamiento al servicio activo de un oficial en uso de retiro temporal, será determinado por la Junta Asesora del Ministerio de Guerra, y en el decreto respectivo se deberá especificar no solamente que se llama al servicio activo, sino el cargo profesional a que se le destina conforme a su jerarquía militar.

Artículo 31. Los oficiales y suboficiales de las clases técnicas de la Fuerza Aérea contribuirán a la Caja de Sueldos de Retiro con una cuota del ocho por ciento (8%) y seis por ciento (6%), respectivamente, de su sueldo de actividad.

Artículo 32. Para efectos de la asignación de sueldo de retiro o recompensa de los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares, el Ministerio de Guerra liquidará el tiempo correspondiente desde el ingreso de ellos al servicio activo en las unidades respectivas, inclusive la permanencia de los dos últimos años del pénsum de estudios como alumnos de las escuelas para preparación de oficiales, salvo lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 101 de 1946.

(1) Artículo 33. Los oficiales y suboficiales casados, en servicio activo, y que sean trasladados dentro de las respectivas guarniciones del país, gozarán, fuera de los respectivos pasaportes, de una prima para gastos de instalación por valor de \$ 200 y \$ 100, respectivamente. Tal prima será reconocida cuando a la nueva guarnición lleven sus familias.

Artículo 34. Los suboficiales de las Fuerzas Militares retirados del servicio activo por llamamiento a calificar servicios o a solicitud propia, a los diez (10) años de servicio tendrán derecho, a partir de la fecha de su retiro definitivo, a que por la Caja respectiva se les pague una asignación

---

(1) Reglamentado por Decreto número 404 de 1948.

nación mensual de retiro igual al cincuenta por ciento (50%) del sueldo correspondiente a su grado, y de allí en adelante un cuatro por ciento (4%) más por cada año o fracción mayor de seis meses de servicio, sin que el total pueda pasar del 85%.

Parágrafo. Los suboficiales de las Fuerzas Militares que en la fecha de la sanción de esta Ley estén en goce de sueldo de retiro, tendrán derecho a que se les reajusten y paguen, a partir de dicha sanción, sus asignaciones conforme al artículo anterior y en concordancia con lo dispuesto en los artículos 8º y 19 de la Ley 100 de 1946.

Artículo 35. Los suboficiales de las Fuerzas Militares que se retiren o sean retirados antes de cumplir diez años de servicio, tendrán derecho a que el Tesoro Público les pague, por una sola vez, un auxilio igual a un mes de sueldo correspondiente a su grado por cada año de servicio o fracción mayor de seis meses.

Artículo 36. Derógase el parágrafo 2º del numeral b) del artículo 73 de la Ley 2ª de 1945.

Artículo 37. Las disposiciones de la presente Ley sólo modifican las leyes anteriores en cuanto mejoran las garantías y prestaciones en favor del personal a que se refiere la presente Ley.

Artículo 38. Antes de producirse la sentencia por demandas instauradas contra las disposiciones originarias del Ministerio de Guerra, corresponderá al Fiscal del Consejo de Estado pedirle a éste todas las pruebas o informaciones que hayan motivado la providencia causante de tal demanda.

Artículo 39. Autorízase al Gobierno para hacer los traslados, dentro del presupuesto, que sean indispensables para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 40. En los términos anteriores quedan modificadas, adicionadas y derogadas las partes pertinentes de las Leyes 2ª de 1945, 100 y 101 de 1946, y todas las disposiciones que sean contrarias a la presente Ley.

Artículo 41. Esta Ley regirá desde el 1º de enero de 1948, a excepción de lo establecido sobre prima de navidad, que regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a trece de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete.

República de Colombia. — Gobierno Nacional. — Bogotá, diciembre veintiséis de mil novecientos cuarenta y siete.—Publíquese y ejecútase. **MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Domingo Esguerra.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **J. M. Bernal.**—El Ministro de Guerra, **F. Lozano y Lozano.**—El Ministro del Trabajo, **Delio Jaramillo Arbeláez.**

(“Diario Oficial” número 26620 del 8-I-48).

## DISPOSICIONES SOBRE PRIMAS

DECRETO NUMERO 404 DE 1948

(febrero 4)

por el cual se reglamentan los artículos 21 y 33 de la Ley 82 de 1947, sobre primas por tiempo de servicio y para gastos de instalación en los casos de traslados.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º El reconocimiento de la prima mensual de servicio, de que trata el artículo 21 de la Ley 82 de 1947, se hará por resoluciones del Ministerio de Guerra, que se expedirán mensualmente a favor del personal que vaya teniendo derecho a ella.

Artículo 2º Los Departamentos de Personal del Ejército, Marina y Aviación, procederán a verificar la liquidación de los servicios individuales del personal de su Escalafón, que tenga derecho a la prima de servicio, con base en la documentación a su cargo y elaborarán los proyectos de resolución de reconocimiento a favor de cada uno de los beneficiados, para someterlos a la firma del Ministro de Guerra, por conducto de la respectiva Dirección.

Parágrafo. Para efectuar el cómputo de los servicios que deba servir de base a la liquidación, los Departamentos de Personal podrán, en caso necesario, solicitar informaciones o certificaciones a otras dependencias oficiales, tendientes a ampliar, ratificar o aclarar situaciones dudosas de actividad de los militares. Asimismo podrán aceptar, a falta absoluta y comprobada de la prueba principal, los demás documentos que alleguen los interesados que tengan valor probatorio suficiente para acreditar los servicios, pero en este caso se requerirá el concepto favorable del Departamento Jurídico del Ministerio de Guerra.

Artículo 3º Para la liquidación de los servicios se procederá conforme a las normas que rijan para la formación de las hojas de servicios militares, siendo entendido que para los efectos a que se refiere este Decreto no habrá lugar a aproximaciones. Los aumentos del uno por ciento (1%) sólo se dispondrán cada vez que el oficial o suboficial cumpla un año más de servicio sobre el cómputo, en la resolución anterior.

Artículo 4º Producida la resolución sobre reconocimiento de prima de servicio o aumento de la misma conforme a los artículos anteriores, el interesado que no la hallare conforme a su derecho podrá solicitar, por el debido conducto regular, las modificaciones o adiciones que estime del caso, allegando los documentos demostrativos del error u omisión, en que se haya incurrido en la liquidación de servicios. El respectivo Departamento de Personal podrá proyectar la reposición de la resolución reclamada, con base en los documentos que presente el interesado o en los que pueda allegar conforme al parágrafo del artículo 2º de este Decreto, y producida la nueva resolución; contra ésta podrá hacer uso

el interesado de los recursos contencioso-administrativos conforme a la ley.

Artículo 5º Los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares con derecho a prima de servicio quedan en la obligación de hacer presente por escrito al respectivo Departamento de Personal, para su reconocimiento, su derecho a esta prestación cuando cumpla el tiempo de servicio requerido conforme a la ley.

Artículo 6º De conformidad con lo determinado por el artículo 33 de la Ley 82 de 1947, los oficiales y suboficiales casados, en servicio activo que sean trasladados dentro de las respectivas guarniciones del país, a iniciativa del Gobierno, los primeros, y de las Direcciones del Ejército, de la Marina y de la Aviación, los segundos, y por razones del servicio, gozarán, fuera de los pasajes y auxilios de marcha, de una prima para gastos de instalación, por valor de doscientos pesos (\$ 200) y cien (\$ 100) pesos, respectivamente.

Artículo 7º Para el reconocimiento de la prima para gastos de instalación, de que trata el artículo anterior, se llenarán por el interesado las siguientes formalidades:

a) Comprobar o tener debidamente comprobado ante el Ministerio de Guerra, con los documentos de que tratan los artículos 18 y 19 de la Ley 92 de 1938, que el oficial o suboficial es casado.

b) Presentar certificación del Comando de la nueva guarnición, en que conste que el oficial o suboficial llevó consigo su familia a ella, entendiéndose por tal su esposa e hijos no emancipados, si los tuviere.

Artículo 8º Cuando el cambio de guarnición se sucede por comisión transitoria del servicio, el oficial o suboficial tendrá derecho a la prima para gastos de instalación, siempre que su permanencia y la de su familia en la nueva guarnición no sea inferior a noventa (90) días.

Artículo 9º Las disposiciones del presente Decreto surtirán efectos a partir del 1º de enero de 1948.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 4 de febrero de 1948. MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal**.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano**. (“Diario Oficial” número 26652, 14 de febrero de 1948).

#### DECRETO NUMERO 428 DE 1948

(febrero 5)

por el cual se reglamentan los artículos 19 y 20 de la Ley 82 de 1947, en cuanto se relaciona con la prima de alojamiento y de gastos escolares de los oficiales y suboficiales en goce de sueldo de retiro.

#### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º El reconocimiento del derecho a recibir del Tesoro Nacional la prima de alojamiento y de gastos escolares establecida para los

oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares, en goce de sueldo de retiro, por los artículos 19 y 20 de la Ley 82 de 1947, se hará por medio de resoluciones del Ministerio de Guerra.

Artículo 2º Para obtener el reconocimiento del derecho de que trata el artículo anterior, cada oficial o suboficial en goce de sueldo de retiro, casado o viudo, con hijos legítimos, debe comprobar ante el Ministerio de Guerra, por intermedio de la Gerencia de la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares, los siguientes hechos:

1º Oficiales y suboficiales casados, sin hijos legítimos.

- a) Que están legítimamente casados;
- b) Que hacen vida conyugal, lo que demostrarán con declaración de la esposa, rendida con las formalidades legales ante juez competente, o mediante atestación de la misma, verificada ante el Cónsul colombiano, si residiere en el exterior.

2º Oficiales y suboficiales casados o viudos, con hijos legítimos.

- a) Que están o fueron, según el caso, legítimamente casados;
- b) Que tienen uno o varios hijos legítimos, cuya emancipación legal por matrimonio no haya tenido lugar, que dependan económicamente del interesado para efectos de su sostenimiento y educación, y que no disfruten de beca costeadas por el Estado, circunstancias que se acreditarán con declaraciones de dos testigos hábiles rendidas ante juez competente, y con el certificado del Rector del plantel donde cursen estudios el hijo o hijos, cuando fueren estudiantes.

Es entendido que el hijo o hijos, cualesquiera que fueren su edad y sexo, que disfruten de renta o ingreso de cualquier naturaleza, inclusive de trabajo, que sea o exceda de ochenta pesos (\$ 80) mensuales, no dan derecho al reconocimiento de la prima de que trata este Decreto, aunque vivan bajo el mismo techo del padre. Esta circunstancia debe acreditarse por los interesados en la forma prevista en el inciso anterior.

Parágrafo 1º La prueba de los hechos o actos constitutivos del estado civil, que deben establecerse de conformidad con el presente artículo, se sujetará a lo dispuesto en los artículos 18 y 19 de la Ley 92 de 1938. En consecuencia los hechos o actos de tal naturaleza, que hayan tenido lugar con posterioridad al 15 de junio de 1938, se probarán con las copias auténticas de las partidas de registro del estado civil, expedidas por los funcionarios competentes; y en relación con los que hayan tenido lugar antes de la fecha indicada, se tendrán como pruebas principales las copias auténticas de las actas o partidas de origen eclesiástico.

La falta de tales documentos podrá suplirse en la forma determinada por el artículo 19 de la Ley 92 de 1938.

Parágrafo 2º No obstante, la Gerencia de la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares queda facultada para obtener, directamente y en cualquier época, los informes complementarios que considere convenientes para la mayor claridad del derecho que asiste a cada individuo.

Artículo 3º La Gerencia de la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares queda autorizada para aceptar al personal en goce de sueldo de retiro, que, por razón de reajustes de sus asignaciones, haya dejado de percibir la prima de alojamiento que estableció el ordinal b) del artículo 73 de la Ley 2ª de 1945, y que en virtud de la ley que se reglamenta adquiera el derecho a la prima de alojamiento y de gastos escolares, las documentaciones que al respecto hayan presentado y que se hallen de acuerdo con las prescripciones del presente Decreto.

Artículo 4º La liquidación de la prima de alojamiento y de gastos escolares para los oficiales y suboficiales casados o viudos, con hijos legítimos, en goce de sueldo de retiro, se hará con arreglo a los siguientes porcentajes computados sobre el sueldo de actividad que esté vigente para cada grado:

Sueldos de retiro de \$ 100 e inferiores, el . . . . .	20%
Sueldos de retiro de \$ 200 y superiores a \$ 100, el . . . . .	15%
Sueldos de retiro de \$ 300 y superiores a \$ 200, el . . . . .	10%
Sueldos de retiro superiores a \$ 300, el . . . . .	5%

Parágrafo. Los porcentajes anteriores se aumentarán, en cada caso, en un 3% más por cada hijo.

Artículo 5º El pago de la prima de alojamiento y de gastos escolares, de que trata el presente Decreto, se hará por mensualidades vencidas, con cargo a las apropiaciones correspondientes del ramo de guerra, a cuyo efecto el Departamento de Control y Ordenación del Presupuesto, del mismo Ministerio, librará órdenes de anticipo de fondos contra la Tesorería General de la República, a la orden del cajero-pagador de la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares.

Parágrafo. Durante los meses de enero y julio de cada año el oficial o suboficial a cuyo favor se haya reconocido el derecho al pago de la prima de alojamiento y de gastos escolares, tendrá la obligación de comprobar ante la Gerencia de la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares la supervivencia de la esposa y de los hijos legítimos que para el efecto haya acreditado tener a su cargo, mediante certificación expedida por los funcionarios o personas en el orden preferencial que a continuación se determina, certificación sin la cual no podrá efectuarse el pago del valor correspondiente:

- a) El Comandante de guarnición de las Fuerzas Militares Nacionales;
- b) La primera autoridad civil del lugar de residencia;
- c) Los Cónsules colombianos, y
- d) Los Rectores de los planteles de educación, en relación con sus alumnos.

Artículo 6º Los oficiales o suboficiales en goce de sueldo de retiro, a quienes se reconozca el derecho a la prestación de que trata el presente Decreto, tienen la obligación de informar a la Gerencia de la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares sobre los hechos que den lugar a la

suspensión o disminución de aquella, dentro de los treinta (30) días subsiguientes a la ocurrencia del hecho respectivo. Quienes no suministren oportunamente dicha información, además de exigírseles el reintegro de las sumas indebidamente pagadas, se les considerará esta falta como indelicadeza administrativa, que acarreará la pérdida definitiva del derecho a recibir la prima en referencia.

Artículo 8º El presente Decreto rige a partir del primero (1º) de enero de mil novecientos cuarenta y ocho (1948).

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 5 de febrero de 1948. **MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Domingo Esguerra.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal.**—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano.**—El Ministro de Educación Nacional, **Joaquín Estrada Monsalve.**—El Ministro de Trabajo, **Delio Jaramillo Arbeláez.**

(“Diario Oficial” número 26652, febrero 14 de 1948).

---

#### DECRETO NUMERO 1311 DE 1948

(abril 22)

por el cual se reglamenta el artículo 17 de la Ley 82 de 1947.

#### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Para los efectos del artículo 17 de la Ley 82 de 1947 se entiende por asignaciones de los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares que fallezcan en servicio activo, los sueldos, sobresueldos, primas de gastos de representación, de alojamiento y de servicio, y partidas de alimentación, lavado y peluquería que con el carácter de mensuales les correspondía recibir en la fecha de su fallecimiento.

Parágrafo. En los casos en que el oficial o suboficial fallecido estuviera sosteniendo en la fecha de su muerte a dos o más personas de las anteriormente enumeradas, la asignación se distribuirá entre ellas proporcionalmente a las cuotas que se establezca que el oficial o suboficial estaba pasándoles.

Artículo 3º La persona o personas que reclamen el pago de esta asignación, deberán presentar al respectivo Departamento de Personal, las partidas de origen civil o eclesiástico que acrediten su vínculo familiar con el causante, cuando esas partidas no reposen en su hoja de vida, y dos declaraciones rendidas extrajudicialmente ante autoridad competente con las cuales se compruebe que el causante atendía económicamente a su sostenimiento.

Artículo 4º El Departamento de Personal, con base en los documentos de que trata el artículo anterior, indicará al Departamento de Control y Ordenación del Presupuesto del Ministerio de Guerra quién o quiénes tienen derecho a recibir la asignación en cada caso, a fin de que éste a su turno ordene el pago al contador respectivo.

Artículo 5º A partir de la expedición de este Decreto los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares deberán designar la persona o personas que, en caso de fallecimiento, deban percibir las asignaciones a que se refiere este Decreto y las demás prestaciones sociales que les reconozcan las leyes. Esta designación deberá hacerse por escrito presentado personalmente por el interesado ante el respectivo Comandante de guarnición, quien en el mismo documento hará constar esta circunstancia y lo remitirá al respectivo Departamento de Personal para que se agregue a la hoja de vida del oficial o suboficial a fin de que sirva de base para los efectos del presente Decreto. En este caso no habrá lugar a la presentación de los comprobantes a que se refiere el artículo 3º.

Artículo 6º Este Decreto surte efectos a partir de la presente fecha.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 22 de abril de 1948.  
MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, Teniente-General Germán Ocampo.

#### **CAPITULO IV.—TRANSPORTES AEREOS Y CORREOS MILITARES**

##### **DECRETO NUMERO 2321 DE 1943 (1)** (noviembre 29)

por el cual se reglamenta el servicio de transportes en las aeronaves militares.

**El Primer Designado encargado de la Presidencia de la República,**  
en uso de facultades legales;

##### **Decreta:**

Artículo 1º El servicio de transportes aéreos militares para pasajeros, correo y carga en las regiones del sur del país y en las costas del Pacífico, se continuará prestando por la Fuerza Aérea Nacional, hasta donde lo permitan las conveniencias militares y las posibilidades del material volante y de acuerdo con las disposiciones del presente Decreto y las posteriores que dicte el Ministerio de Guerra, Dirección General de la Fuerza Aérea, en desarrollo del mismo.

Artículo 2º La expedición de pasajes para este servicio corresponde privativamente a la Dirección General de la Fuerza Aérea Nacional y estará subordinada a los requisitos que aquí se fijan.

(1) Modificado por Decreto número 2033 de 1947, de carácter reservado. Las tarifas del Escuadrón de Transportes Aéreos se rigen por Resolución número 856 de 1948 (mayo 31), Boletín Público número 1641 de fecha 9 de junio del mismo año.



Pedrera .....	\$ 66.00
Tarapacá.....	78.00
Leticia .....	93.00

De Puerto Ospina a:

Venecia.....	37.00
Araracuara .....	36.00
Pedrera .....	77.00
Tarapacá .....	93.00
Leticia .....	106.00

De Araracuara a:

Pedrera .....	39.00
Tarapacá .....	50.00
Leticia .....	65.00

De Pedrera a:

Tarapacá .....	12.00
Leticia .....	26.00

De Tarapacá a:

Leticia .....	14.00
---------------	-------

### Línea del Pacífico

De Buenaventura a:

Guapí .....	28.00
Tumaco .....	40.00
Puerto Pizarro .....	20.00
Nuquí. ....	30.00
Bahía Solano .....	40.00
Juradó .....	50.00

De Guapí a:

Tumaco .....	27.00
Puerto Pizarro .....	48.00
Nuquí .....	58.00
Bahía Solano .....	68.00
Juradó .....	78.00

De Tumaco a:

Puerto Pizarro..	60.00
Nuquí. ....	70.00
Bahía Solano .....	80.00
Juradó .....	90.00

De Puerto Pizarro a:

Nuquí .....	\$ 10.00
Bahía Solano.....	20.00
Juradó .....	20.00

De Nuquí a:

Bahía Solano.....	10.00
Juradó.....	20.00

De Bahía Solano a:

Juradó .....	10.00
--------------	-------

Parágrafo. La tarifa anterior comprende el recorrido por las rutas normales, entre punto y punto indicado.

Artículo 5º Todo pasajero tendrá derecho a transportar, libre de costo adicional, un equipaje con peso hasta de 25 kilos y, de allí en adelante, se cobrará la suma de \$ 3.00 por cada kilo de excedencia, siendo entendido que el cupo para equipaje excedente será concedido a opción de la entidad que expide el pasaje, de acuerdo con la capacidad del avión.

Artículo 7º El transporte de carga se hará mediante solicitud del interesado a la Dirección General de la Fuerza Aérea Nacional (Sección de Operaciones), bien directamente o por conducto de cualquiera de las entidades indicadas en los apartes b) y c) del artículo 3º de este Decreto, quedando la aceptación de la solicitud a juicio de la misma Dirección.

Parágrafo. La Dirección General de la Fuerza Aérea elaborará y someterá a la aprobación del Ministerio de Guerra la tarifa y reglamento correspondientes al servicio de transporte de carga en las rutas aéreas militares.

Artículo 8º El transporte del correo nacional en aviones militares será regulado mediante convenios especiales entre los Ministerios de Guerra y de Correos y Telégrafos.

Artículo 9º Las sumas provenientes de los servicios anteriormente enunciados, serán situadas mensualmente por las contadurías receptoras en la pagaduría del Ministerio de Guerra, la que, a su vez, las consignará en la Tesorería General de la República, dando aviso a la Dirección General de la Fuerza Aérea y ésta solicitará del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en la forma establecida, la apertura de los créditos adicionales a su presupuesto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 128 de 1937.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 29 de noviembre de 1943.—DARIO ECHANDIA.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

DECRETO NUMERO 1978 DE 1946  
(julio 5)

por el cual se dispone la prestación de un servicio de conducción de correos por las Fuerzas Aéreas Militares.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus atribuciones legales y teniendo en cuenta que es facultativo del Gobierno asumir la prestación directa de la conducción de correos en el territorio de la República, especialmente tratándose de casos urgentes,

**Decreta:**

Artículo 1º El Ministro de Guerra, por conducto de las Fuerzas Aéreas Militares, prestará el servicio de conducción por la vía aérea de los correos nacionales de correspondencia y encomiendas (mixtos), en los Llanos Orientales en viaje redondo, es decir, de ida y regreso, con un límite de peso de cuatro (4) toneladas trescientos treinta y tres (333) kilos por mes, cualquiera que sea el destino de los correos despachados por las oficinas correspondientes, en las siguientes líneas: Villavicencio, Arauca, tocando tanto de ida como de regreso en Orocué, El Morro, Pore, Tame, servicio quincenal; Villavicencio, Puerto Carreño, tocando tanto de ida como de regreso en Orocué y Cravo Norte servicio mensual. Tocará también en todos los lugares intermedios situados en las vías de las líneas, para el mejoramiento del servicio postal, y siempre que lo permitan las condiciones técnicas.

Artículo 2º Este servicio lo prestará el Ministerio de Guerra por el término de seis (6) meses, que se computa desde el 15 de junio del presente año fecha en que principiaron a prestarse los servicios por las Fuerzas Militares por razones de urgencia y conveniencia para el ramo postal, sometiéndose a las condiciones que se estipularán en acta suscrita entre la Dirección General de las Fuerzas Aéreas y la Dirección General de Correos y Telégrafos de los respectivos Ministerios.

Artículo 3º Si vencido el término de seis (6) meses señalado en este Decreto no se hubiere contratado por el Ministerio de Correos y Telégrafos el nuevo servicio con particulares, el Ministerio de Guerra seguirá prestándolo por un término de seis (6) meses más, pero dentro de este término deben adelantarse las gestiones tendientes a celebrar el nuevo contrato, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 116 de 1923.

Artículo 4º Para atender los gastos que ocasione la prestación de este servicio, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público trasladará de la sección del presupuesto correspondiente al Ministerio de Correos y Telégrafos, capítulo 85, artículo 1552, la cantidad de \$ 18.000.00, al capítulo 39, artículo 410 del Ministerio de Guerra, partida destinada a la adquisición, conservación y seguro del material de la Aviación Militar.

Artículo 5º El presente Decreto rige desde la fecha de su expedición. Comuníquese, publíquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 5 de julio de 1946.—ALBERTO LLERAS.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez**.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**. El Ministro de Correos y Telégrafos, **Luis García Cadena**.

## **CAPITULO V.—SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO**

### **LEY 1ª DE 1945 (1)**

(febrero 19)

sobre servicio militar obligatorio.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

### **CAPITULO I**

#### **Finalidad del Servicio Territorial**

Artículo 1º Para efectos del Título XVI de la Constitución, que hace relación a la fuerza pública, el Servicio Territorial Militar estará encargado de cumplir las siguientes misiones:

1ª La dirección y funcionamiento de los sistemas de reemplazo de las Fuerzas Militares;

2ª La preparación y ejecución de la movilización del país para la defensa nacional, y

3ª La administración e inspección militares del territorio nacional en tiempo de guerra, para los efectos del reclutamiento y movilización.

### **CAPITULO II**

#### **Sistemas de reemplazos**

Artículo 2º El reemplazo del personal de las Fuerzas Militares, en tiempo de paz, se efectúa por los sistemas de conscripción e ingreso voluntario. La incorporación y el licenciamiento de los contingentes se hará en la forma que determine el Gobierno.

Artículo 3º Todo varón colombiano cuya edad se halle comprendida entre los 20 y los 50 años, está obligado a prestar el servicio militar en el Ejército, así:

1º Como soldado en el Ejército de primera línea:

a) Bajo banderas, por un año, a partir del 1º de enero de aquél en que cumpla 20 años de edad. El Gobierno queda autorizado para prorrogar el servicio hasta dos años, en caso de necesidad manifiesta.

---

(1) Reglamentada por Decreto 2200 de 1946.

b) En las reservas de primera y segunda clase, hasta el 31 de diciembre del año en que cumple los 30 años de edad.

2º En el Ejército de segunda línea o Guardia Nacional:

Como reservista de primera y segunda clase, desde el 1º de enero del año en que el individuo cumple 31 años de edad, hasta el 31 de diciembre del año en que cumple los 40.

3º En el Ejército de tercera línea o Guardia Territorial:

Como reservista de primera y segunda clases, desde el 1º de enero del año en que cumple los 41 años de edad, hasta el 31 de diciembre del año en que cumple los 50.

.....

Artículo 6º Todo varón colombiano cuya edad esté comprendida entre los 21 y los 50 años, tiene la obligación de comprobar que ha definido su situación militar, para los siguientes actos: otorgar instrumentos públicos o privados ante Notario; tomar posesión de empleos públicos o particulares, y continuar en el desempeño de éstos; cobrar sueldos, emolumentos o deudas al Tesoro Público; servir de perito o de fiador en asuntos judiciales o civiles, y obtener o refrendar pases o licencias para conducir vehículos; obtener la expedición o visación de pasaportes para salir del país; registrar títulos profesionales y ejercer la profesión; para ingresar a la carrera administrativa y para celebrar contratos con cualquiera entidad pública.

Artículo 7º Ninguna empresa nacional o extranjera, oficial o particular, establecida o que en lo sucesivo se establezca en Colombia, puede aceptar a su servicio empleados y trabajadores mayores de 21 años, que no hayan definido su situación militar. La infracción a esta disposición se sanciona en la forma que más adelante se determina.

.....

## CAPITULO V

### Inscripción militar

Artículo 17. Todo varón colombiano está obligado dentro del año que cumple los 19 años de edad, a inscribirse para el servicio militar obligatorio, requisito sin el cual no puede formular solicitudes de exención o aplazamiento. La inscripción debe hacerse en la forma que el Gobierno determine.

Parágrafo 1º Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se deducen de la inscripción, los ciudadanos deberán otorgar fianza personal ante las autoridades del Servicio Territorial, hasta por \$ 300.

Parágrafo 2º El fiador a que se refiere este artículo, solamente debe reunir la condición de ser honorable, a juicio del Comandante del Distrito Militar.

.....

Artículo 19. Ningún varón colombiano que esté comprendido entre los 19 y los 50 años de edad, puede salir del país sin haber definido su

situación militar. Este requisito es condición indispensable para expedir y visar los correspondientes pasaportes. El Gobierno determinará los requisitos que deben llenar los menores de 19 años que vayan a salir del país para efectos de la expedición del correspondiente pasaporte.

.....

## CAPITULO VII

### Reservistas y sus clasificaciones

.....

Artículo 30. Son reservistas de 1ª clase en sus especialidades, y después de un año de servicio, los siguientes:

a) Los individuos del personal técnico y especializado de la Aviación Militar;

.....

Artículo 31. Son reservistas de 2ª clase todos los varones colombianos que siendo aptos para el servicio activo, no lo prestaron por falta de cupo en las Fuerzas Militares o por causas de exención.

.....

## CAPITULO X

### Disposiciones varias

.....

Artículo 51. En caso de guerra internacional, los colombianos de ambos sexos, no comprendidos dentro del llamamiento a filas, podrán ser forzosamente utilizados según sus aptitudes y facultades en trabajos en los cuales puedan prestar eficaces servicios al éxito de la guerra. En consecuencia, el Gobierno puede reglamentar la forma como deben prepararse las mujeres para los servicios auxiliares en tiempo de guerra.

.....

Dada en Bogotá, a cinco de febrero de mil novecientos cuarenta y cinco.

Organo ejecutivo.—Bogotá, 19 de febrero de 1945.—Públiquesse y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, General **Domingo Espinel**.

(“Diario Oficial” número 25772 de 21 de febrero de 1945).

---

DECRETO NUMERO 2200 DE 1946  
(julio 25)

por el cual se reglamenta la Ley 1º de 1945 sobre Servicio Militar Obligatorio.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

**PRIMERA PARTE**

CAPITULO I

.....  
CAPITULO V

**De los Comandos Militares**

Comandos de Brigada, Cuerpos de tropa, Unidades de Marina, Aviación, etc.

Artículo 21. Serán deberes de estos Comandos:

1) Dar a conocer a los superiores respectivos en forma exacta el dato numérico del personal por incorporar en cada contingente.

2) Elaborar y enviar los presupuestos de licenciamiento a la Dirección del Servicio.

3) En el transcurso de quince (15) días de efectuado el licenciamiento deben ser enviadas al Comandante del Distrito las matrículas y hojas de vida con todas las anotaciones.

4) Antes de sentar el acta por la junta receptora reunirá el personal de conscriptos con el objeto de darles a conocer las causales de exención, las incompatibilidades con el servicio y demás aclaraciones que sean necesarias para evitar reclamos posteriores. Hecho esto; el contingente será entregado al Comandante del cuerpo o repartición.

Si hechas las anteriores aclaraciones, existe personal que alega causales de exención, pero sin comprobantes, el Comandante del cuerpo o repartición les dará facilidades o se dirigirá de oficio en solicitud de aquellos. Los comprobantes serán presentados en los treinta días siguientes a la incorporación.

5) Si en el acta de recepción del contingente la comisión deja constancia de irregularidades o deficiencias cometidas por las autoridades del Servicio Territorial que den lugar a un informativo, el Comandante del cuerpo o repartición las dará a conocer a las autoridades competentes con el objeto de establecer la responsabilidad y aplicar la sanción si fuere el caso.

6) Para dar aplicación al Decreto número 460 de 1940 los Comandantes de cuerpo, unidades de Aviación y de Marina, solicitarán la baja

del personal que por reclamos comprobados o incapacidad física no pueda continuar en el servicio.

Los Comandos respectivos solicitarán el reemplazo del personal dado de baja en estas condiciones.

Los Comandantes de cuerpo o repartición están obligados a devolver al Comandante del Distrito las matrículas y hojas de vida del personal con la anotación de la causa del licenciamiento. Además se dará a conocer la obligación que este personal tiene de presentarse ante las autoridades del Servicio Territorial para que se les defina la obligación militar que les corresponde.

Artículo 22. La incorporación del personal se hará con la intervención del Servicio Territorial, salvo en aquellos casos especiales que determine el Gobierno.

Artículo 23. Los reclutas después de un mes de incorporados podrán ser dados de baja a solicitud propia por los Comandos de Brigada, cuando se compruebe que han sido ilegalmente incorporados o cuando durante su permanencia en el cuartel sobrevengan causales legales. En estos casos los Comandantes de Brigada informarán al Estado Mayor sobre las bajas que autoricen y las vacantes que se produzcan sólo podrán ser llenadas en la próxima incorporación.

Artículo 24. Los infractores capturados no pueden ser desacuartelados.

Artículo 25. Los Comandantes de cuerpos de tropa para entrega de libretas se ceñirán a las siguientes normas:

a) Cuando el tiempo de servicio sea menor de seis meses, el desacuartelado no tiene derecho a recibir libreta. Esta, en caso de haber sido expedida así como las matrículas y hojas de vida serán devueltas al Comando del Distrito que efectuó la incorporación.

b) De los seis meses en adelante, el personal recibirá libreta como reservista de 1ª clase siempre que haya asistido a la instrucción de filas y presentado revistas hasta la de unidad fundamental y que al tiempo de ser dado de baja no sea inhábil absoluto; en caso contrario se procederá de acuerdo con el inciso anterior.

Artículo 26. En la elaboración de la libreta, los Comandantes de los cuerpos de tropa o reparticiones dispondrán que ésta se haga teniendo en cuenta la directiva que se dé al respecto.

.....

### CAPITULO XIII

#### **Reservistas, su clasificación y sus obligaciones**

Artículo 127. Son reservistas de las Fuerzas Militares, los determinados en el artículo 27 de la Ley.

Artículo 128. Son reservistas de primera clase, los comprendidos en el artículo 28 de la Ley.

Parágrafo. El personal que ingrese a las reparticiones de las Fuerzas Militares que tenga señalado más de un año de servicio, tendrá derecho a percibir libreta como reservista de primera clase después de servir la mitad del tiempo exigido en cada una de estas reparticiones.

Artículo 129. También se clasifican como reservistas de primera clase de las Fuerzas Militares:

1) Los cadetes de la Escuela Militar, después de un año lectivo de estudios en el curso general. El que se retire en estas condiciones de tiempo, para obtener la libreta deberá elevar un memorial haciendo la solicitud acompañado de la certificación expedida por la Dirección de la Escuela en que conste el tiempo de permanencia en el Instituto y las notas obtenidas durante el año.

Los que permanezcan por más de un año, en calidad de cadetes, de conformidad con el concepto de la Dirección de la Escuela Militar, podrán obtener la libreta en calidad de reservistas de primera clase como suboficiales en la reserva, de acuerdo con sus especialidades y capacidad; para este fin, debe indicarse el grado y el título con que deben pasar a la reserva. Quienes se retiren con el grado de alférez se acogerán a lo determinado por el artículo 8º de la Ley 2ª de 1945 para ser escalafonados como oficiales de reserva.

Artículo 130. Es reservista de primera clase en sus especialidades y después de un año de servicio, el siguiente personal:

Fuerza Aérea.

1) Los individuos del personal de clases técnicas de Aviación de las siguientes especialidades:

Mecánicos de Aviación. — Aerofotógrafos. — Radio-operadores. — Bombarderos. — Ametralladores. — Paracaidistas. — Electricistas de radio. Ajustadores de motores. — Ajustadores de automotores. — De instrumentos. — Laminadores. — Soldadores. — Inspectores de trabajo. — De hélices. — Enteladores. — Pintores. — Carpinteros de Aviación. — Aerólogos. — Almacenistas técnicos. — Fundidores.

2) Son reservistas de Aviación de conformidad con el ordinal e) del artículo 30 de la Ley, los siguientes, previo concepto del Estado Mayor General:

a) Los alumnos de los centros de instrucción aérea ya sean de carácter oficial o particular que sean reservistas de primera clase.

b) Los que no sean reservistas de primera clase y tengan un récord de vuelo de 50 o más horas.

c) Los que no sean reservistas de primera clase y tengan un mínimo de 25 horas de vuelo.

d) Los pilotos civiles con brevet o licencia expedida por las autoridades de la Aeronáutica Civil Colombiana.

e) Los colombianos que hayan hecho estudios de aviación en Academias o Institutos Militares extranjeros o nacionales, siempre que de-

muestren ante una comisión de oficiales nombrada al respecto por la Dirección General de la Fuerza Aérea, tener capacidad física e instrucción militar y técnica suficiente.

.....

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 25 de julio de 1946. ALBERTO LLERAS.—El Ministro de Gobierno, **Absalón Fernández de Soto**.—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Fernando Londoño L.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez**.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**.

---

## CAPITULO VI.—INFRACCIONES MILITARES Y SUS PENAS (Faltas aéreas)

LEY 3ª DE 1945  
(febrero 19)

sobre Código de Justicia Penal Militar.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

### LIBRO I.—DE LA ORGANIZACION DE LA JUSTICIA MILITAR

#### TITULO I.—DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1º El Código de Justicia Penal Militar comprende:

- 1º Organización de la Justicia Militar;
- 2º Procedimiento;
- 3º Infracciones.

Artículo 2º Son aplicables a la materia de que trata el presente Código, en cuanto sean compatibles con su naturaleza y no se opongan a su texto completo, los preceptos del Código Penal común en su aparte general, disposiciones preliminares, en lo relativo al delito, responsabilidad, concurso de delitos y reincidencia, circunstancias de mayor o menor peligrosidad, penas, medidas de seguridad, ejecución de las sentencias y extinción de la acción y condena.

Asimismo son aplicables las disposiciones que adicionen y reformen el Código Penal común en relación con las materias anteriores.

.....

### LIBRO III.—DE LAS INFRACCIONES MILITARES Y SUS PENAS

#### TITULO I

#### CAPITULO I

#### **De las infracciones militares**

Artículo 140. Cometan infracción militar los militares en actividad y los civiles al servicio de las Fuerzas Militares, que violen las disposiciones del presente Código, en los términos establecidos por el mismo.

Parágrafo. Cuando medie concierto, la orden superior no exime de responsabilidad al inferior.

Artículo 141. Las infracciones militares se dividen en delitos y faltas.

## CAPITULO II

### De las penas

Artículo 142. Las penas principales son las siguientes:

Presidio.

Prisión.

Arresto.

Recargo en el tiempo de servicio.

Separación absoluta.

Separación temporal.

Artículo 143. La duración de las penas es la siguiente:

Presidio, de uno a treinta años.

Prisión, de seis meses a quince años.

Arresto, de dos meses a siete años.

Recargo en el tiempo de servicio, de tres meses a dos años.

Separación temporal, de dos meses a dos años.

.....

## CAPITULO II

### Del espionaje

Artículo 169. El que se introduce de cualquier modo o en cualquier forma en las plazas, bases aéreas, navales o fluviales, cuarteles, vivaques puestos o establecimientos militares, nave aérea, fluvial o marítima, con el objeto de obtener planos, informes, documentos o datos de cualquier especie, que comprometan la seguridad de los expresados establecimientos o naves, o las operaciones militares, incurre en presidio de cinco a veinte años.

Artículo 170. El que en cualquier forma auxilie o preste ayuda anterior o posterior a la ejecución del delito, incurre en presidio de dos a ocho años.

## CAPITULO III

### De los delitos que comprometen la paz y la dignidad de la Nación

.....

Artículo 178. Incurre en presidio de cinco a quince años:

1º El que en el mar o en los ríos de la República aprese a mano armada alguna embarcación, o comete depredaciones en ella, o ejerce violencia contra las personas que se hallen a bordo;

2º El que yendo a bordo de una embarcación se apodere de ella, ya sea para saquearla, destinarla a la piratería, o entregarla a un pirata;

3º El que por cuenta propia o ajena equipe un buque o embarcación destinado a la piratería, y

4º El que comercie o trafique con piratas o les suministre auxilio

Artículo 179. En la misma pena de que trata el artículo anterior incurre el que comete cualquiera de esos hechos a bordo de una nave aérea.

.....

## CAPITULO IV

### De la destrucción, inutilización o adulteración

Artículo 266. El que sin causa justificativa destruye, o inutilice o perjudique gravemente por cualquier medio un cuartel, fortaleza, parque, arsenal, buque, base, nave, maestranza o cualquier otro establecimiento al servicio de las Fuerzas Armadas, incurre en presidio de seis meses a veinte años.

.....

## CAPITULO V

### Del sabotaje

Artículo 270. El que por cualquier medio entrase, impide o hace imposible que los transportes de tropas o elementos de guerra lleguen oportunamente a su destino militar, o que las fábricas del Gobierno o de particulares provean de material a las Fuerzas Militares, paralicen o interrumpan sus trabajos, o que las bases aéreas, navales o fluviales, puertos, buques, aviones, material motorizado o instalaciones presten normalmente sus servicios, o en general, el que en cualquier forma perjudique el abastecimiento de los elementos propios o afines para el servicio de las Fuerzas Militares, incurre en presidio de dos a quince años.

.....

## TITULO XIII.—DE LAS FALTAS

### CAPITULO I

#### Faltas sancionadas con separación temporal de las Fuerzas Militares

Artículo 281. Incurre en separación temporal de dos meses a dos años:

1º El que por descuido, negligencia o falta de previsión, cause perjuicio en los elementos de la defensa nacional que le estén confiados, siempre que el hecho no constituya infracción de mayor gravedad;

El que cobre en beneficio personal o de terceros, por el transporte de personas, o de carga, en naves aéreas, marítimas o fluviales.

.....

Artículo 284. Incurre en separación temporal, de un mes a un año, el oficial o suboficial que comete alguno de los siguientes hechos, siempre que no estén previstos como delitos:

.....  
2º Usar sin la debida autorización naves aéreas, fluviales o marítimas.  
.....

4º Transportar sin la debida autorización, en naves aéreas, marítimas o fluviales, personas o cosas.  
.....

## CAPITULO II

### Faltas sancionadas con separación absoluta de las Fuerzas Militares

Artículo 288. Incurre en separación absoluta el oficial o suboficial que comete cualquiera de los siguientes hechos:  
.....

3º Embriagarse habitualmente o formar parte de una tripulación aérea hallándose en estado de embriaguez;  
.....

8º Ejercer el comercio clandestino de mercancías, investido de funciones militares o con ocasión de ellas, o negociar en cualquier forma en artículos, con violación de los reglamentos sobre control, con fraude a las rentas nacionales, sin perjuicio de las sanciones que consignent las disposiciones de orden fiscal;

9º Ejecutar vuelos, con violación de órdenes o reglamentos, sobre lugares o zonas prohibidas, o efectuar maniobras que entrañen peligros para las personas, las propiedades o las naves;  
.....

11. Provocar o dar lugar a accidente aéreo, marítimo o fluvial, por descuido, negligencia, impericia o falta de previsión, siempre que el hecho no constituya una infracción de mayor gravedad;  
.....

Dada en Bogotá, a siete de febrero de mil novecientos cuarenta y cinco.

Organo Ejecutivo.—Bogotá, febrero 19 de 1945.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Gobierno, **Antonio Rocha**. El Ministro de Guerra, **Domingo Espinel**.

(“Diario Oficial” número 25772, de 21 de febrero de 1945).



## RESOLUCION NUMERO 1384 DE 1944

(septiembre 27)

por la cual se establecen las obligaciones del personal de paracaidistas incorporado en la Fuerza Aérea.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales, y

### **Considerando:**

Que el Decreto número 2298 de 1943, creó secciones de paracaidistas en las Bases Aéreas, con plazas de oficiales, suboficiales y soldados;

Que el personal de paracaidistas que autoriza este Decreto, pertenece a la Fuerza Aérea y está amparado por las disposiciones que regulan la carrera militar en la Aviación y beneficiado por sus prestaciones sociales;

Que el derecho a estas prerrogativas impone obligaciones inherentes a su actividad especial dentro de la Fuerza Aérea,

### **Resuelve:**

1º Para pertenecer a la Fuerza Aérea en la rama de paracaidistas, se requiere:

- a) Estar dedicado a las actividades propias del paracaidismo.;
- b) Efectuar por lo menos un salto mensual; y
- c) Comprobar su competencia física en un grado equivalente a la de piloto militar, mensualmente y por medio de certificados médicos ante el Comando respectivo.

2º El no cumplimiento de las anteriores disposiciones en un lapso de tres meses, sin causa justificada por el servicio, es motivo para su separación del Escalafón de la Fuerza Aérea y pase al Escalafón del Ejército.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 27 de septiembre de 1944.—General DOMINGO ESPINEL.—**Leopoldo Piedrahita E.**, General, Secretario General.

## **CAPITULO VIII.—FONDO ROTATORIO DE LA FUERZA AEREA**

### **LEY 84 DE 1947 (1)**

(diciembre 26)

por la cual se crea el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana.

**El Congreso de Colombia,**

### **Decreta:**

Artículo 1º Para incrementar y facilitar las adquisiciones de la Fuerza Aérea Colombiana, créase el Fondo Rotatorio interno, que dependerá de la Dirección de la mencionada Fuerza.

(1) Consultar: Decreto número 583 de 1948. Decreto número 1729 de 1948.

Artículo 2º El Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea se iniciará con los siguientes valores y elementos:

a) Los valores y elementos que tengan los Comisariatos de la Fuerza Aérea;

b) Un aporte, por una sola vez, de \$ 200.000 en efectivo, que se tomará de las apropiaciones ordinarias del presupuesto de la Fuerza Aérea para 1948, con cargo a los renglones presupuestales para alimentación, materiales, vestuario, construcciones, reparaciones, conservaciones, etc.

Parágrafo. Además del aporte anterior serán ingresos propios del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea los valores que ella perciba por concepto de pasajes en aviones militares; venta de materiales inservibles o en desuso, empaques vacíos, transportes aéreos especiales, derechos de aterrizajes en sus bases o campos, y servicios que se presten a personas de la Fuerza Militar en los talleres, por concepto de trabajos prestados o arrendamientos, servicios de radiocomunicaciones, etc., lo mismo que por concepto del usufructo de los recursos naturales de los predios donde funciona.

Artículo 3º Será objeto principal del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea mantener en sus almacenes existencias de materiales y elementos necesarios para la Aviación y el establecimiento de Comisariatos para el servicio del personal de ésta, en forma que proporcione económicamente los víveres y útiles indispensables para el consumo del mismo y de sus familiares.

Parágrafo 1º Será también objeto principal del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea ayudar a la conservación, mejoramiento y ensanche de las Bases aéreas y militares y a la adquisición de elementos y repuestos destinados a la navegación aérea militar.

Parágrafo 2º El Gobierno creará bajo la jurisdicción fiscal de la Auditoría Fiscal del Consulado General de Colombia en Nueva York, una oficina de compra de la Fuerza Aérea con el personal mínimo necesario para verificar la adquisición y despacho de los materiales que requiera la Dirección General de la Fuerza Aérea, mediante órdenes de despacho a los fabricantes o vendedores, visadas por el Departamento de Control del Ministerio de Guerra y con la refrendación de la Auditoría Fiscal del mismo.

Artículo 4º Para las adquisiciones en el exterior el Fondo Rotatorio de que trata la presente Ley podrá mantener en el Consulado General de Colombia en Nueva York hasta cien mil pesos (\$ 100.000) moneda corriente, que se irán reponiendo a medida que se verifiquen.

Parágrafo. Para facilitar las adquisiciones que las Fuerzas Aéreas, hagan por medio de su Fondo Rotatorio en el exterior, la Oficina de Control de Cambios, Importaciones y Exportaciones, concederá preferencialmente las licencias de importación que al efecto le sean presentadas por la Fuerza Aérea Nacional de que trata la presente Ley, ya que tales adquisiciones están destinadas a suplir necesidades de la defensa nacional.

Artículo 5º En caso de que las apropiaciones ordinarias para la Fuerza

za Aérea en 1948 no alcancen a cubrir todos los servicios de esta índole, autorizase al Ejecutivo para adicionarlas.

Artículo 6º Autorízase al Organó Ejecutivo para que por decreto reglamente el funcionamiento del Fondo de que trata la presente Ley y determine la dotación del personal de éste con fijación de los sueldos, que serán pagados por el presupuesto correspondiente.

Parágrafo. La Contraloría General de la República determinará las normas de contabilidad, control y rendición de cuentas para el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea, y las modificaciones que considere deban introducirse, a fin de simplificar el sistema de contabilidad de éste, en consonancia con los términos de la presente Ley.

Dada en Bogotá, a trece de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete.

República de Colombia.—Gobierno Nacional.—Bogotá, diciembre veintiséis de mil novecientos cuarenta y siete.—PUBLÍQUESE Y EJECÚTESE.—**MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Domingo Esguerra.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **J. M. Bernal.** El Ministro de Guerra, **F. Lozano y Lozano.**

(“Diario Oficial” número 26620, del 8-I-48).

---

#### DECRETO NUMERO 583 DE 1948

(febrero 17)

por el cual se crea la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares y se le asignan funciones.

#### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales y de las especiales que le confieren los artículos 22 de la Ley 102 de 1944 y 6º de la Ley 84 de 1947, y

#### **Considerando:**

Que existen en las Fuerzas Militares varios Fondos Rotatorios y Comisariatos, creados por disposiciones legales;

Que es conveniente asegurar el exacto cumplimiento de los fines para los cuales fueron creados esos organismos y también la correcta aplicación de los beneficios que de ellos se obtengan, en especial los que determinan los puntos b) y h) del artículo 6º de la Ley 87, de 1947 (Caja de Vivienda Militar);

Que debe existir una coordinación de las actividades de los Fondos Rotatorios y de los Comisariatos, para que sus operaciones se regularicen y se dirijan metódicamente en beneficio de las Fuerzas Militares y de su personal y;

Que dada la índole peculiar de estos organismos, no existen normas

generales de procedimiento y por tanto ellas deben ser adoptadas de acuerdo con la experiencia general en el ramo de guerra,

**Decreta:**

Artículo 1º Créase la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares, la cual quedará integrada en la siguiente forma:

**Miembros principales:**

- 1 Jefe del Estado Mayor General de las Fuerzas Militares, quien la presidirá,
- 2 Director General del Ejército,
- 3 Director General de Marina,
- 4 Director General de Aviación; y
- 5 Jefe del Departamento de Control y Ordenación del Presupuesto.

**Miembros suplentes:**

- 1 Un oficial superior que designará el Jefe del Estado Mayor General,
- 2 Intendente del Ejército,
- 3 Intendente Naval,
- 4 Intendente de Aviación, y
- 5 Un Jefe de Sección del Departamento de Control y Ordenación del Presupuesto, que designará el Jefe del mismo Departamento.

Artículo 2º Asígnansele a la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares las siguientes funciones principales:

a) Preparar y someter a la consideración y aprobación del Gobierno o del Ministro de Guerra, según resulte indicado, la reglamentación de los Fondos Rotatorios y de los Comisariatos legalmente autorizados, que carezcan de dicha reglamentación.

b) Revisar las reglamentaciones existentes, y proponer las modificaciones necesarias para obtener el normal funcionamiento de estos organismos.

c) Dirigir y orientar las operaciones de los Fondos Rotatorios y de los Comisariatos de que trata el presente Decreto en tal forma que se asegure el severo cumplimiento de los fines para los cuales ellos fueron creados y se coordinen sus servicios para beneficio legal de las Fuerzas Militares y de su personal; y

d) Aprobar los balances semestrales que para tal efecto habrán de presentarle con fechas 30 de junio y 31 de diciembre de cada año.

Artículo 3º La Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares sesionará ordinariamente una vez por semana y extraordinariamente cuando así lo disponga su Presidente.

Parágrafo 1º Podrá concurrir a las deliberaciones de la Junta, en representación de la Caja de Vivienda Militar y con derecho a voz única-

mente, un oficial superior designado directamente por el Ministro de Guerra.

Parágrafo 2º Cuando lo considere conveniente podrá solicitar la asistencia a sus deliberaciones del señor Auditor Fiscal de la Contraloría General de la República en el Ministerio de Guerra.

Parágrafo 3º La Junta dispondrá de los servicios permanentes de un secretario designado en comisión por el Ministerio de Guerra.

Artículo 4º La Junta creada por medio del presente Decreto dictará su propio reglamento para regularizar sus funciones y hacer práctico y eficaz su servicio.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 17 de febrero de 1948. MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano.**

## DECRETO NUMERO 1729 DE 1948

(mayo 24)

por el cual se reglamenta el funcionamiento del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales y de la especial que le confiere el artículo 6º de la Ley 84 de 1947, y

#### **Considerando:**

Que por medio de la Ley 84 de 1947, fue creado el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana;

Que el artículo 6º de la mencionada Ley autorizó al Organismo Ejecutivo para reglamentar el funcionamiento del citado organismo, y

Que la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto número 583 de 1948, sometió a la consideración del Gobierno, y éste aprueba, la reglamentación de la citada Ley 84 de 1947,

#### **Decreta:**

### CAPITULO I

#### **Finalidad del Fondo**

Artículo 1º El Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana, creado por la Ley 84 de 1947, tendrá las siguientes finalidades esenciales:

a) Incrementar y facilitar la adquisición de materiales, combustibles, y en general, toda clase de elementos indispensables para su mantenimiento y desarrollo;

b) Mantener en sus almacenes existencias de materiales y elementos suficientes para su normal funcionamiento;

c) Cooperar en la conservación, mejoramiento y ensanche de campos y Bases Aéreas Militares;

d) Cooperar en la adquisición de elementos y repuestos, destinados a los talleres de las Bases y a la navegación aérea militar;

e) Establecer Comisariatos que proporcionen económicamente los víveres, y demás elementos indispensables para el personal de la Fuerza Aérea y de sus familiares; y

f) Excepcionalmente, y por orden expresa de la Dirección General de la Fuerza Aérea, facilitar con sus disponibilidades en efectivo, la atención de los gastos de la Fuerza Aérea, mediante préstamos que deben ser garantizados con las apropiaciones y reintegros oportunamente.

## CAPITULO II

### Capital y recursos

Artículo 2º Para cumplir las finalidades que se le asignan en el artículo anterior, el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea se iniciará con los siguientes valores y elementos:

a) Con el aporte de la cantidad de \$ 200.000.00 de que trata el artículo 2º de la Ley 84 de 1947, que se tomarán de las apropiaciones vigentes para gastos de la Fuerza Aérea en el año de 1948 en la proporción y cuantía que oportunamente determine la Dirección General y de conformidad con la capacidad del acuerdo mensual de gastos del ramo de guerra previa aprobación del Departamento de Control y Ordenación del Ministerio;

b) Con los valores y elementos existentes en los Comisariatos que funcionen en las Bases y dependencias de la Fuerza Aérea en la fecha de expedición del presente Decreto, para lo cual se efectuarán inventarios detallados, con intervención de los respectivos Comandantes y oficiales de detall.

Parágrafo 1º Además de los aportes iniciales de que trata este artículo, el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea contará, para incrementar su capital y para cumplir las finalidades mencionadas en el artículo 1º de este Decreto, con los siguientes ingresos:

a) Con los valores que perciba por concepto de pasajes en aviones militares;

b) Con el producido de transportes aéreos especiales;

c) Con el producido de servicios que preste la Fuerza Aérea al personal de las demás Fuerzas Militares, a las empresas de transportes comerciales y a particulares;

d) Con los valores que perciba por los derechos de aterrizaje en las Bases y campos de la Fuerza Aérea;

e) Con el producido de los trabajos que se ejecuten en los Talleres de la Fuerza Aérea, a solicitud de las entidades oficiales o particulares, siendo entendido que tendrán prelación las solicitudes de las demás Fuerzas Militares;

f) Con los valores que perciba por usufructo de los recursos naturales de los predios donde funcionen las Bases y dependencias de la Fuerza Aérea, o por el arrendamiento de dichos predios; y

g) Con el producido de la venta de empaques y tambores vacíos.

Parágrafo 2º Al tenor de lo dispuesto en los puntos d), e), i), del artículo 6º de la Ley 87 de 1947, los producidos por ventas de materiales inservibles o en desuso, y por servicio de radiocomunicaciones, no son ingresos propios del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea, sino de la Caja de Vivienda Militar de la misma Fuerza.

### CAPITULO III

#### Personal y organización

Artículo 3º Para atender a las actividades que demanda el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea, de acuerdo con la discriminación que de ellas se ha hecho en los artículos anteriores del presente Decreto, créase la Sección VII como dependencia de la Dirección General de la misma Fuerza en Bogotá, donde tendrá su sede principal este organismo, dentro del Departamento de Intendencia, con la siguiente dotación de personal:

1 Jefe, Capitán o Mayor, sueldo según su grado . . . . .	\$
1 Contador principal, con sueldo mensual de . . . . .	390.15
1 Jefe de contabilidad y estadística. . . . .	380.00
1 Contabilista . . . . .	309.06
1 Contabilista 2º. . . . .	280.31
1 Un jefe de compras, Capitán o Mayor, sueldo según su grado.	
2 Oficiales de compras, Tenientes o Capitanes, sueldo según su grado. . . . .	
1 Auxiliar 1º para kárdex y estadística . . . . .	237.18
1 Liquidador de facturas . . . . .	215.63
5 Almacenistas 1ºs. con sueldo mensual c./u. de . . . . .	237.19
5 Ayudantes de almacén para los comisariatos, con sueldo mensual c./u. de . . . . .	110.00
2 Mecnógrafos 1ºs. con sueldo mensual c./u. de . . . . .	148.43
1 Ordenanza. . . . .	62.50
1 Empacador . . . . .	110.00

Parágrafo 1º Los cargos creados en este artículo serán provistos por el Gobierno a medida que lo indiquen las necesidades del Fondo y aquellos que están asignados a personal militar, pero que por escasez del mismo no pueden ser servidos por dicho personal, podrán ser desempeñados por funcionarios civiles, quienes en tal caso devengarán mensualmente los sueldos básicos correspondientes al grado militar previsto en la dotación.

Parágrafo 2º El personal de las demás Secciones del Departamento de Intendencia de la Dirección General de la Fuerza Aérea, prestará su

concurso para el cumplido desarrollo del trabajo del Fondo Rotatorio de la misma Fuerza.

Artículo 4º Son deberes principales del jefe de la Sección de Fondo Rotatorio creada en el artículo anterior, los siguientes:

a) Organizar y desarrollar las actividades internas del Fondo en forma que pueda cumplir permanentemente con las finalidades asignadas a este organismo en el artículo 1º del presente Decreto;

b) Procurar el ingreso oportuno de los valores propios del Fondo, destinados a su iniciación y a su acrecentamiento, según la enumeración que de ellos se hizo en el artículo 2º de este Decreto;

c) Supervigilar las operaciones de la Caja y Contabilidad del Fondo, tanto en su sede principal en Bogotá, como en sus dependencias en las Bases;

d) Supervigilar el trabajo de kárdex y estadística para asegurar el correcto funcionamiento de los almacenes del Fondo;

e) Preparar la información que el Director General de la Fuerza Aérea o el Intendente de la misma deban presentar a la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares, y asistir a las reuniones de dicha Junta cuando así lo ordene su Presidente;

f) Asegurar el debido cumplimiento de las disposiciones contenidas en este Decreto, así como el de las que dicte la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares, en desarrollo del mandato del punto c) del artículo 2º del Decreto número 583 de 1948;

g) Someter a la consideración y aprobación de la Dirección General de la Fuerza Aérea por conducto del Intendente, el Reglamento de Régimen Interno para el trabajo del Fondo Rotatorio en todas sus dependencias, destacando en tal Reglamento la preocupación de facilitar y hacer expeditos todos los procedimientos para obtener un servicio rápido y eficaz; y

h) Solicitar por conducto de la Dirección General de la Fuerza Aérea, cuando lo juzgue necesario, la reunión de la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares, para tratar asuntos urgentes relativos al Fondo.

Artículo 5º Son deberes del contador principal del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea, los siguientes:

a) Responder por los valores en efectivo, y por los materiales y elementos del Fondo, para lo cual asegurará su manejo en la forma y cuantía que determine la Contraloría General de la República;

b) Dirigir la contabilidad del Fondo de conformidad con las normas que al respecto dicte la Contraloría General de la República, las cuales, al tenor de lo dispuesto en el párrafo del artículo 6º de la Ley 84 de 1947, deben buscar la simplificación de sistemas y procedimientos para facilitar las operaciones del Fondo y en especial las de adquisición de materiales y elementos con destino a la Fuerza Aérea;

c) Ejecutar con la mayor oportunidad, y de acuerdo con lo dispuesto en el punto anterior, las operaciones de la Caja o el movimiento de materiales que requieran los servicios del Fondo y que sean ordenados por el jefe del mismo;

d) Rendir oportunamente, ante la Contraloría General de la República, la cuenta mensual del ejercicio de su responsabilidad, por efectivo y por materiales en la forma que determina dicha entidad; y

e) Supervigilar el correcto funcionamiento de las dependencias que el Fondo establezca en las Bases Aéreas, para lo cual los almacenistas que a ellas sean destinados, prestarán la fianza que determine la Contraloría General de la República.

Artículo 6º Créase una oficina de compras de la Fuerza Aérea dependiente del Consulado General de Colombia en New York, y bajo la jurisdicción fiscal de la Auditoría del mismo Consulado, cuya función principal será verificar la adquisición y despacho de los materiales y demás elementos que requieran la Fuerza Aérea y el Fondo Rotatorio de la misma, en la forma determinada en el parágrafo 2º de la Ley 84 de 1947.

Parágrafo. El personal de esta oficina lo designará el Gobierno cuando las necesidades así lo indiquen, tomándolo preferentemente de la dotación asignada para el servicio del Fondo Rotatorio en el artículo 3º del presente Decreto.

## CAPITULO IV

### Operaciones y servicios

Artículo 7º Para hacer efectivo el aporte inicial de que trata el punto a) del artículo 2º de este Decreto, el contador principal del Fondo Rotatorio formulará las respectivas cuentas de cobro, las cuales serán presentadas para su aprobación a la Jefatura del Departamento de Control del Ministerio de Guerra y con cargo a la apropiación correspondiente en las condiciones mencionadas en dicho punto, para ser cubiertas por la Tesorería General de la República.

Parágrafo. En caso necesario, el jefe del Fondo de acuerdo con el Departamento de Control adelantará las gestiones consiguientes para adicionar las apropiaciones de la Fuerza Aérea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5º de la Ley 84 de 1947.

Artículo 8º Los valores y elementos existentes en los Comisariatos de la Fuerza Aérea, que aparezcan inventariados de conformidad con lo ordenado en el punto b) del artículo 2º de este Decreto, serán contabilizados como capital inicial del Fondo y especial de cada Comisariato.

La contabilización de estos valores y elementos debe facilitar en todo momento la apreciación del capital y de las inversiones del Fondo por concepto de Comisariatos, en forma que no sólo aparezca el volumen total, sino el parcial por cada Comisariato, a fin de poder determinar el incremento del capital, y las utilidades correspondientes, para dar así

cabal cumplimiento a lo dispuesto en el punto b) del artículo 6º de la Ley 87 de 1947.

Parágrafo. El capital inicial de cada uno de los Comisariatos que funcionen en la Fuerza Aérea, sólo podrá ser aumentado, a solicitud del Director de la misma, mediante los aportes que de su capital general haga el Fondo Rotatorio para lo cual se requiere disposición expresa de la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares.

Artículo 9º Con base en los balances e inventarios que cada Comisariato debe efectuar con fechas de 30 de junio y 31 de diciembre de cada año, el jefe del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea ordenará la entrega al contador de la Caja de Vivienda Militar del equivalente en efectivo del 20% de las utilidades que se hayan obtenido en cada ejercicio, de acuerdo con lo dispuesto al respecto en la Ley 87 de 1947.

Parágrafo. Con fundamento en la información de que trata este artículo, la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares, dispondrá la aplicación que debe darse a las utilidades que se hayan obtenido y que en todo caso habrán de beneficiar los mismos Comisariatos.

Artículo 10. El precio de venta de los artículos que expendan los Comisariatos de la Fuerza Aérea, será el de costo en sus almacenes, más un porcentaje variable de recargo, hasta el 5% si se trata de artículos adquiridos en el país, y hasta del 10% si han sido adquiridos en el exterior. Tales porcentajes serán determinados, dentro de los límites aquí establecidos, por los Comandos de Base, de acuerdo con los almacenistas respectivos y teniendo principalmente en cuenta la naturaleza de cada artículo.

Artículo 11. Las tarifas que hayan de aplicarse por concepto de pasajes en aviones militares, serán previamente aprobadas, a propuesta de la Dirección General de la Fuerza Aérea por resolución del Ministerio de Guerra.

Artículo 12. El cobro de pasajes e ingreso directo de estos valores al Fondo Rotatorio, por intermedio de sus propias contadurías o de las demás del ramo de guerra, serán debidamente organizados por el jefe del Fondo de acuerdo con el Intendente de Aviación y el Director de la Fuerza Aérea.

Artículo 13. Las tarifas y demás condiciones para la prestación de los servicios de que tratan los puntos b) y c) del parágrafo 1º del artículo 2º de este Decreto, serán determinadas por el Intendente de Aviación y el jefe del Fondo y aprobadas por el Director de la Fuerza Aérea, quedando al cuidado del jefe del Fondo asegurar el ingreso oportuno de tales valores.

Artículo 14. Los ingresos que se causen por los conceptos enumerados en los puntos a), b) y c) del parágrafo 1º del artículo 2º de este Decreto, serán contabilizados en el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea como "Depósitos para la adquisición, reposición y reparación de elemen-

tos destinados a los talleres de las Bases y a la navegación aérea militar”.

El Director General de la Fuerza Aérea, de acuerdo con el Intendente de Aviación y con el jefe del Fondo, someterá a la aprobación de la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares, el plan de inversión de los “Depósitos” de que trata este artículo, para cumplir las finalidades previstas en el mismo.

Artículo 15. Las tarifas que hayan de aplicarse por concepto de derechos de aterrizaje en las Bases y campos de la Fuerza Aérea, serán aprobadas por el Ministerio de Guerra, a propuesta del Director de la misma Fuerza.

Artículo 16. El cobro de los derechos de que trata el artículo anterior e ingreso directo de estos valores al Fondo Rotatorio por intermedio de sus propias contadurías, o de las demás del ramo de guerra, serán debidamente organizados por el jefe del Fondo, de acuerdo con el Intendente de Aviación y el Director de la Fuerza Aérea.

Artículo 17. Los ingresos que se causen por los conceptos mencionados en los artículos 15 y 16 de este Decreto, serán contabilizados como “Depósitos para la conservación, mejoramiento y ensanche de campos y Bases aéreas militares”.

El Director General de la Fuerza Aérea, de acuerdo con el Intendente de Aviación y con el jefe del Fondo, someterá a la aprobación de la Junta Directiva de Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares, el plan de inversión de los “Depósitos” de que trata este artículo, para cumplir las finalidades previstas en el mismo.

Artículo 18. La organización de trabajos en los Talleres de las Bases, para fabricación, reposición y reparación de elementos pertenecientes a las entidades oficiales o particulares que los soliciten, deberá ser materia de reglamentación especial, en la cual deben contemplarse las disposiciones de régimen interno de cada Base.

Parágrafo. Es requisito previo e indispensable, para ordenar esta clase de trabajos en los talleres, la consignación de su valor en la contaduría respectiva, como depósito a la orden del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea, de conformidad con el presupuesto aprobado previamente por la Intendencia de Aviación.

Artículo 19. Las utilidades que se obtengan en la ejecución de los trabajos de que trata el artículo anterior, serán destinadas íntegramente al acrecentamiento del capital del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea.

Artículo 20. Corresponde al Intendente de Aviación someter a la aprobación del Director de la Fuerza Aérea, los planes de utilización por arrendamientos o cualquiera otra forma de explotación, de los predios donde funcionan las Bases y dependencias de la Fuerza Aérea, cuyo producido líquido se destina íntegramente al acrecentamiento del capital del Fondo.

Artículo 21. Las adquisiciones que efectúe el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea tanto en el país como en el exterior, están destinadas a

cumplir las finalidades asignadas al mismo Fondo en el artículo 1º del presente Decreto, y se llevarán a cabo con sujeción a las siguientes normas generales:

a) Los Comisariatos de las Bases podrán hacer adquisiciones dentro del país, con destino a sus almacenes, por el total de sus propias disponibilidades, con facturas unitarias hasta por \$ 3.000.00 las cuales requieren la aprobación del Comandante de la Base;

b) El jefe del Fondo Rotatorio podrá autorizar adquisiciones dentro del país y en el exterior, hasta por la cantidad de \$ 5.000.00 con la intervención del Intendente de Aviación. Las adquisiciones cuyo valor pase de esta cantidad, sin exceder de \$ 10.000.00 requieren además la aprobación expresa del Director General de la Fuerza Aérea;

c) Toda adquisición que exceda de la cantidad de \$ 10.000.00, ya sea en el país o en el exterior, requiere la aprobación de la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares;

d) Cuando se trate de adquisiciones en el exterior, las órdenes de despacho establecidas en el parágrafo 2º del artículo 3º de la Ley 84 de 1947, no podrán ser visadas por el Departamento de Control del Ministerio de Guerra ni refrendadas por la Auditoría Fiscal del mismo, si no consta en ellas el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del presente artículo; y

e) La formalidad ordenada al punto anterior, será también exigida por la Auditoría Fiscal cuando se trate de adquisiciones en el país.

Artículo 22. El depósito en el Consulado General de Colombia en New York, hasta por la suma de \$ 100.000.00 autorizado por el artículo 4º de la Ley 84 de 1947, será girado por el contador principal del Fondo Rotatorio, por conducto del Banco de la República, a medida de las posibilidades y de las necesidades del Fondo, mediante orden del Intendente de Aviación, quien de acuerdo con el jefe del Fondo, procurará que tal depósito esté siempre capacitado para atender eficaz y oportunamente el pago de las adquisiciones en el exterior.

Parágrafo 1º Para facilitar las adquisiciones que la Fuerza Aérea haga por medio de su Fondo Rotatorio en el exterior, lo Oficina de Control de Cambios, Importaciones y Exportaciones, concederá preferencialmente las licencias de importación que al efecto le sean presentadas, ya que tales adquisiciones están destinadas a suplir necesidades de la Defensa Nacional.

Parágrafo 2º Para afectar el depósito de que trata este artículo, el Consulado General de Colombia en New York exigirá, además de las licencias de importación mencionadas en el punto anterior, las órdenes de despacho establecidas en el parágrafo 2º del artículo 3º de la Ley 84 de 1947, expedidas en las condiciones dispuestas en el punto d) del artículo 21 del presente Decreto.

Artículo 23. Los suministros que haga el Fondo Rotatorio de víveres y elementos destinados a los Comisariatos de la Fuerza Aérea, serán liquidados al costo de tales artículos en los almacenes del Fondo.

Artículo 24. Los suministros que haga el Fondo Rotatorio a la Intendencia de Aviación por artículos y materiales que ésta le solicite con destino a la Fuerza Aérea y con cargo a las apropiaciones de la misma Fuerza, se efectuarán por el costo real de sus artículos y materiales en los almacenes del Fondo.

Parágrafo. En los casos previstos en este artículo, se requiere: por parte de la administración del Fondo, la seguridad de que tales operaciones están debidamente respaldadas en las apropiaciones de la Fuerza Aérea.

Artículo 25. Los suministros de materiales y elementos que haga el Fondo Rotatorio con aplicación a la cancelación de los "Depósitos para la adquisición, reposición y reparación de elementos destinados a los talleres de las Bases y a la navegación aérea militar", y de los "Depósitos para la conservación, mejoramiento y ensache de campos y Bases aéreas militares", establecidos en los artículos 14 y 17 del presente Decreto, se contabilizarán por su costo real en los almacenes del Fondo.

Artículo 26. Las erogaciones no previstas en este Decreto, que deban hacerse con cargo a los dineros del Fondo, a propuesta del Director de la Fuerza Aérea, requieren autorización expresa de la Junta Directiva de los Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 24 de mayo de 1948.  
FABIO LOZANO Y LOZANO, Ministro de Guerra.

**TITULO II**  
**BASES AEREAS**

## CAPITULO I.—CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES

### DECRETO NUMERO 1680 DE 1942

(julio 15)

por el cual se modifica el marcado con el número 991 de mayo 29 de 1941, orgánico de la Fuerza Aérea.

#### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, de las autorizaciones que le otorga el artículo 8º de la Ley 89 de 1940 y de las facultades extraordinarias contenidas en el artículo 16 de la Ley 128 de 1941,

#### **Decreta:**

.....  
Artículo 78. El terreno que ocupen las Bases y aeródromos militares o civiles, más una zona circundante inmediata a los mismos, de tres (3) kilómetros de extensión, no podrá ser objeto de explotaciones petrolíferas o mineras. En consecuencia, en los contratos que al respecto celebre el Gobierno, se hará la exclusión de las zonas a que haya lugar.

Artículo 79. El Gobierno podrá establecer tarifas por razón del uso de las bases o aeródromos militares, en los casos en que mediante convenio especial con personal o entidades privadas, sus aviones tengan permiso para tocar en aeródromos oficiales.

Artículo 80. Para que los aviones de propiedad particular puedan aterrizar y volar sobre Bases o aeródromos militares, o sobre las zonas próximas a ellos en la extensión que el Gobierno determine, se necesita licencia previa del Ministerio de Guerra.

.....  
Artículo 85. El presente Decreto subroga el marcado con el número 991 de 29 de mayo de 1941, y regirá desde el 1º de agosto del corriente año.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 15 de julio de 1942. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo.**

(“Diario Oficial” número 25321 de 14 de agosto de 1943),

---

### DECRETO NUMERO 813 DE 1936

(abril 16)

por el cual se dicta una medida relacionada con las construcciones y reparaciones del ramo de guerra.

#### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Desde el día primero de mayo próximo la ejecución preliminar, transitoria o definitiva de toda obra de construcción y repara-

ción de edificios, hangares, campos de aterrizaje, puertos marítimos o fluviales, aeropuertos, reparación de barcos, etc., que diga relación con el ramo de guerra, no podrá llevarse a cabo, en todo ni en parte, sin la aprobación previa, en cada caso, por el organismo técnico correspondiente, de los proyectos y planos respectivos.

Artículo 2º Los proyectos y planos de que se habla en el artículo anterior, deberán expresar:

- a) Finalidad y objeto práctico de la obra que se va a ejecutar;
- b) Tiempo probable que se habrá de emplear en su ejecución;
- c) Costo de ella, indicando, separadamente, el que corresponda por elementos, materiales, sueldos, jornales y cualquiera otro gasto que la obra ocasione;
- d) Tiempo dentro del cual deban efectuarse los pagos a que hubiere lugar; y
- e) Toda otra indicación que contribuya a establecer en forma nítida y precisa el alcance y costo de la obra.

Parágrafo 1º Dichos proyectos y planos serán elaborados por el empleado a cuyo cargo estén los trabajos, y su presentación al Ministerio de Guerra será hecha por conducto de la entidad de que dependa directamente tal empleado.

Artículo 3º Una vez que los proyectos y planos sean debidamente aprobados, pasarán a la Sección de Control del Ministerio de Guerra, con el exclusivo objeto de que ésta considere la posibilidad de incluir dentro de las apropiaciones presupuestales el costo que aquellas obras originen.

Parágrafo 1º Es entendido que sin la previa apropiación y reserva por la Sección de Control, de las partidas correspondientes, no podrá acometerse ninguna obra de construcción o reparación de las enumeradas en el artículo primero del presente Decreto.

Parágrafo 2º Queda asimismo sometida a las disposiciones del presente Decreto, a partir de la fecha de su vigencia, la continuación de las obras que en la actualidad se estén llevando a cabo en cualesquiera de las reparticiones del ramo de guerra.

Artículo 4º Las disposiciones del presente Decreto no pugnan con lo preceptuado por el Decreto marcado con el número 2313 de 1934 cuyo vigor se ratifica y, en consecuencia, cuando por virtud del citado Decreto corresponda ejecutar al Ministerio de Obras Públicas alguna construcción o reparación del ramo de guerra, siempre deberán tener cumplido efecto los requisitos establecidos en el parágrafo primero del artículo tercero del presente Decreto.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 16 de abril de 1936.  
ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Benito Hernández B.**

## DECRETO NUMERO 2223 DE 1936 (1)

(septiembre 4)

por el cual se dicta una disposición sobre Bases Aéreas Militares.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y de las especiales de que trata el artículo 4º de la Ley 6ª de 1936, y

#### **Considerando:**

Que según la clasificación hecha por el artículo 4º del Decreto-Ley 1254 del presente año, son Bases Aéreas Militares los aeródromos y aeropuertos que estén bajo la dependencia exclusiva de la Aviación Militar;

Que estos establecimientos, por razón de los altos y valiosos intereses a ellos encomendados, requieren disposiciones especiales que garanticen su seguridad con relación a los predios contiguos;

Que por tales razones se impone la adopción de medidas de Policía de carácter preventivo, que llenen el vacío existente a este respecto en la legislación nacional, medidas que deben dictarse por el Gobierno por tratarse de establecimientos del orden nacional,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Queda absolutamente prohibido preparar o mantener explosivos, efectuar quemas de rozas o de cualquier otro género, lanzar cohetes y en general todo fuego de artificio dentro de una zona no menor de un kilómetro a la redonda de toda la Base Aérea Militar, contado desde la línea límite.

Artículo 2º La violación de lo dispuesto en el artículo anterior será sancionada policivamente por cada vez con multas de \$ 20 a \$ 200 convertibles en arresto según el procedimiento que establezcan las respectivas Ordenanzas Departamentales para la imposición de multas, sin perjuicio de la sanción criminal a que hubiere lugar conforme a las leyes penales y a las correspondientes indemnizaciones civiles por los daños que se causen en bienes de la Nación. Estas multas las impondrá el Alcalde del respectivo Municipio, y su importe ingresará al Tesoro Municipal.

Artículo 3º Los Comandantes de las Bases Aéreas Militares mantendrán una estricta vigilancia en los alrededores de la Base para hacer efectivas las disposiciones del presente Decreto, coadyuvarán directamente al esclarecimiento de los hechos y para descubrir a los responsables, dentro de los medios de que dispongan, en cada caso, denunciarán ante el alcalde respectivo todo hecho de los comprendidos en el artículo 1º y mantendrán informada a la Dirección General de Aviación del curso de las investigaciones y de su resultado.

Artículo 4º El presente Decreto será comunicado inmediatamente, a todos los Comandantes de las Bases Aéreas Militares, se imprimirá en hojas volantes que se fijarán en las mismas Bases y en la cabecera del

---

(1) Consultar: Decreto 1254 de 1936. Ley 6ª de 1936.

respectivo Municipio, y los alcaldes lo harán conocer por bando durante tres domingos consecutivos.

Artículo 5º El presente Decreto entrará en vigencia quince días después de la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 4 de septiembre de 1936.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Benito Hernández B.**

---

DECRETO NUMERO 1249 DE 1942

(mayo 20)

por el cual se dicta una disposición referente a las construcciones de la Aviación Militar.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

**Considerando:**

1º Que la construcción y ampliación de las Bases Aéreas y Aeródromos Militares y de sus dependencias anexas, requieren la intervención no solamente de ingenieros expertos en esta clase de trabajos, sino de aviadores militares, aerólogos y demás servicios técnicos propios de la Fuerza Aérea;

2º Que por razones de carácter militar es conveniente que los planos y especificaciones técnicas tanto de las Bases Aéreas Militares como de ciertas dependencias de las mismas sean de carácter estrictamente reservado,

**Decreta:**

Artículo único. La Dirección General de Aviación acometerá directamente sus construcciones sobre estudios y planos elaborados por la Sección Técnica de la misma y previo dictamen favorable del Estado Mayor General.

Queda en estos términos modificado el Decreto número 1842 de 1941.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 20 de mayo de 1942. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo.**—El Ministro de Obras Públicas, **José Gómez Pinzón.**

---

DECRETO NUMERO 2571 DE 1942

(noviembre 12)

sobre inspección técnica de las obras que se llevan a cabo por la Dirección General de la Fuerza Aérea.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

**Considerando:**

Que el Ministerio de Guerra ha venido adelantando construcciones y edificaciones para el ramo de la Fuerza Aérea, que por su índole es-

pecial e importancia requieren inspecciones periódicas por parte de funcionarios técnicos y administrativos del ramo de la Aviación, lo mismo que para la conservación de las mismas obras;

Que en los presupuestos previos calculados para cada obra se tienen en cuenta los gastos por razón de las visitas técnicas que disponga el Ministerio, por lo cual es a la partida destinada a la respectiva construcción a la que deben imputarse los respectivos pasaportes,

**Decreta:**

Artículo 1º Las obras y construcciones para el ramo de la Fuerza Aérea serán visitadas periódicamente por el ingeniero y demás personal técnico o administrativo que designe en cada caso la Dirección General de Aviación.

Artículo 2º Las visitas de que trata el artículo anterior serán dispuestas, en cada caso, por el Director General de la Fuerza Aérea, quien hará la solicitud respectiva, debidamente fundada, al Ministro, para efecto de la orden al Departamento de Control y Contabilidad, en donde se liquidará y expedirá el correspondiente pasaporte, de acuerdo con las cuantías vigentes para los pasaportes en general.

Artículo 3º El gasto mencionado en los artículos anteriores se imputará a la partida de construcción de la respectiva obra.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 12 de noviembre de 1942.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alejandro Galvis Galvis**.

---

DECRETO NUMERO 403 DE 1948  
(febrero 4)

por el cual se señalan partidas para la conservación y sostenimiento de las Bases Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Señálanse las siguientes partidas para atender a los gastos mensuales de conservación y sostenimiento de las Bases Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana:

**Base Escuela "Ernesto Samper". Cali.**

a) Para jornales y materiales varios, conservación y sostenimiento . . . . .	\$ 1.500.00
b) Combustibles y lubricantes. . . . .	350.00
c) Útiles de escritorio . . . . .	100.00
d) Material de enseñanza y deportes. . . . .	250.00

e) Drogas de emergencia...	150.00
f) Para adquisición elementos, conservación armamentos y material volante..	300.00

**Base Escuela Clases Técnicas de Madrid.**

a) Jornales y materiales varios, conservación y sostenimiento.	900.00
b) Combustibles y lubricantes. ....	200.00
c) Utiles de escritorio ...	50.00
d) Material de enseñanza y deportes. ....	150.00
e) Drogas de emergencia. ....	60.00
f) Para adquisición elementos, para conservación armamento y material volante ....	150.00

**Base "Germán Olano". Palanquero.**

a) Para jornales y materiales varios, conservación y sostenimiento..	1.700.00
b) Combustibles y lubricantes..	750.00
c) Utiles de escritorio ....	90.00
d) Material de enseñanza y deportes ....	30.00
e) Drogas de emergencia. ....	100.00
f) Para adquisición de elementos, para conservación armamento y material volante..	200.00

**Base Aérea de Tres Esquinas.**

a) Para jornales y materiales varios, conservación y sostenimiento ..	1.000.00
b) Combustibles y lubricantes..	400.00
c) Utiles de escritorio ..	40.00
d) Material de enseñanza y deportes ....	30.00
e) Drogas de emergencia..	60.00
f) Para adquisición de elementos, para conservación armamento y material volante ..	100.00

**Base Aérea San José del Guaviare.**

a) Para jornales y materiales varios, para conservación y sostenimiento....	300.00
b) Combustibles y lubricantes. ....	200.00
c) Utiles de escritorio ...	25.00
d) Material de enseñanza y deportes ....	15.00
e) Drogas de emergencia ....	50.00
f) Conservación armamento....	25.00

**Base Aérea de Buenaventura.**

a) Para jornales y materiales varios, para conservación y sostenimiento....	200.00
---	--------

b) Combustibles y lubricantes.. . . . .	\$ 230.00
c) Útiles de escritorio ... . . . . .	25.00
d) Material de enseñanza y deportes ... . . . . .	10.00
e) Drogas de emergencia. .... . . . . .	30.00
f) Para adquisición de elementos, para conservación armamento y material volante.. . . . .	20.00

Parágrafo. La Dirección General de la Fuerza Aérea Colombiana, de acuerdo con las necesidades particulares de cada Base, fijará la distribución y empleo de la partida asignada para jornales y materiales varios, de conservación y sostenimiento.

Artículo 2º Las partidas fijadas en el presente Decreto se situarán en las contadurías de las Bases Aéreas, salvo el caso de que se estime conveniente y económico suministrar los elementos a las Bases, descontando su valor de la partida respectiva.

Artículo 3º El pago de los servicios de energía y alumbrado, de arrendamientos, de agua y de teléfonos, se hará por separado de acuerdo con los respectivos contratos y tarifas; y los materiales, muebles, maquinarias y demás elementos que por su valor no sea posible adquirir con las partidas respectivas, y que son necesarias para el funcionamiento normal de los servicios y trabajos en las Bases, serán suministrados por el Departamento de Intendencia de la Dirección de la Fuerza Aérea Colombiana.

Artículo 4º Todas las adquisiciones de elementos y materiales en las Bases se harán por conducto del oficial de Administración y el contador de la unidad con la intervención y control del jefe de la repartición respectiva, del oficial de detall y Comandante de la Base, conforme lo establecido, como también el resto de adquisiciones quedarán sujetas a las normas estipuladas por el Decreto 46 de 1942 y demás disposiciones sobre la materia.

Parágrafo. Las construcciones de obras especiales en las Bases o reparticiones de la Fuerza Aérea Colombiana y la fijación de partidas especiales o adicionales distintas de las aquí indicadas, serán fijadas por la Dirección de la Fuerza Aérea Colombiana —Departamento de Intendencia— de acuerdo con los presupuestos y según lo prescrito en los Decretos 765 y 1249 de 1942.

Artículo 5º El presente Decreto surte sus efectos a partir del primero de los corrientes y deroga las disposiciones anteriores sobre la materia, y el Decreto 263 de 1943.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 4 de febrero de 1948. MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal**.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano**.

(“Diario Oficial”, número 26652. Febrero de 1948).

## RESOLUCION NUMERO 1768 DE 1944

(noviembre 29)

por la cual se centraliza en una sola entidad responsable la selección de aeródromos y campos de aterrizaje, así como la dirección técnica de las obras para la construcción de pistas e instalaciones de Bases militares y aeródromos civiles.

### **El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Resuelve:**

1º Centralízase en una sección, dentro de la Fuerza Aérea, que se denominará Sección de Aeródromos, todo lo relativo a escogencia y selección de campos para aeródromos y lugares de aterrizaje, así como la dirección técnica y supervigilancia de las obras que se requieran para la construcción de pistas, edificaciones e instalaciones de Bases militares y aeródromos civiles.

2º El jefe de dicha Sección será responsable directamente ante el Ministro de las actividades que se adelanten en relación con las materias que se le asignan en el punto anterior, como consecuencia de la unidad de responsabilidad que se centraliza en la Sección de Aeródromos.

3º Son atribuciones del jefe de la Sección de Aeródromos:

a) Intervenir personalmente en la selección y escogencia de los sitios que se le indiquen por la Aviación Militar o por la Aeronáutica Civil para la construcción de Bases militares o de aeródromos civiles y emitir el correspondiente concepto. Las determinaciones que se tomen a este respecto deben estar sometidas al previo concepto del Estado Mayor General de las Fuerzas Militares, tanto en lo relativo a la ubicación de aeródromos y Bases, como al orden de prelación en las construcciones.

b) Elaborar los planos, perfiles y especificaciones técnicas para la construcción de pistas e instalaciones de Bases militares y aeródromos civiles.

c) Estudiar la organización de los trabajos que en cada caso deban emprenderse para la construcción de Bases militares y aeródromos civiles, y asumir la dirección técnica de las mismas obras, bajo su propia responsabilidad, bien sea personalmente, o por medio del personal técnico que en su concepto reúna las suficientes condiciones de idoneidad.

d) Rendir informaciones a la Aviación Militar o a la Aeronáutica Civil sobre las iniciativas que convenga realizar en el ramo de aeródromos, y sobre el curso de los trabajos emprendidos y reformas que deban implantarse al respecto.

e) Visitar con la mayor frecuencia posible el curso de los trabajos que se hallen pendientes con respecto a las obras a que se refieren los incisos anteriores para efecto de corregir las deficiencias que se observen y dar nuevas instrucciones al personal encargado de los trabajos.

f) Estudiar los planos y especificaciones técnicas que se le envíen por conducto de la Aviación Militar o de la Aeronáutica Civil para la

construcción de nuevas Bases militares, ampliación de las existentes, o aeródromos civiles y emitir concepto antes de ser aprobados por el Ministerio.

4º Para las labores que se le encomiendan a la Sección de Aeródromos por esta Resolución, el jefe de la misma tendrá como asesor técnico al señor Teniente Coronel Antonio María Naves, miembro de la Misión Aérea Norteamericana.

5º Lo dispuesto en esta Resolución no se opone a la coexistencia del personal técnico que se necesite para obras o trabajos especiales que requiera la Fuerza Aérea o la Aeronáutica Civil de acuerdo con autorización del Ministerio.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 29 de noviembre de 1944.—DOMINGO ESPINEL, General.—**Leopoldo Piedrahita E.**, General, Secretario General.

---

## RESOLUCION EJECUTIVA NUMERO 226 DE 1946

(octubre 25)

por la cual se faculta al Director de la Fuerza Aérea para celebrar unos contratos.

### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que el Gobierno con el propósito de fomentar el desarrollo de la aviación civil en el país, ha concedido permisos provisionales a algunas compañías comerciales para usar las pistas y construir dentro de los terrenos propios de las Bases Militares edificaciones e instalaciones adyacentes necesarias a sus estaciones de pasajeros y depósitos de carga para el ejercicio de sus actividades comerciales;

Que con el mismo fin pueden presentarse solicitudes similares por parte de otras compañías en el futuro que el Gobierno deba atender;

Que es conveniente para los intereses del Gobierno y de las propias compañías determinar, por medio de contratos, las condiciones en que deben prestarse estos servicios,

#### **Resuelve:**

1º Autorizar al señor Director General de la Fuerza Aérea para celebrar y suscribir a nombre y representación del Gobierno los contratos que se acuerden con las Compañías Aéreas Nacionales para el uso de pistas y construcción de edificaciones en las Bases Aéreas Militares del país con destino a sus servicios comerciales que deben ejercitar dentro de las mismas Bases.

2º Los contratos que se firmen al respecto requieren la aprobación del Ministerio de Guerra y se sujetarán a los trámites de la Ley 13 de

1935 y demás disposiciones vigentes sobre el particular.

3º Esta Resolución entrará en vigencia desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 25 de octubre de 1946.  
MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**.

---

## **CAPITULO II.—TARIFAS DE ATERRIZAJE Y USO DE CAMPOS**

### **DECRETO NUMERO 753 DE 1943 (1)**

(abril 9)

por el cual se reglamenta el uso de Aeródromos, Aeropuertos y Bases oficiales.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que el Gobierno ha venido invirtiendo sumas considerables de dinero en la construcción de Aeródromos, Aeropuertos y Bases Militares, para el servicio oficial;

Que tratándose como se trata en este caso de bienes fiscales, cuyo uso por particulares debe ser remunerado, toda vez que el Estado ha hecho y continúa haciendo fuertes erogaciones para la conservación y mejora de esos campos de aterrizaje; y

Que el artículo 52 de la Ley 89 de 1938 autoriza el establecimiento de tarifas en que se fije la remuneración que implica el uso de cualquier Aeródromo o Aeropuerto en que figure como empresario el Estado, al tenor del artículo 70 de la misma Ley,

#### **Decreta:**

Artículo 1º El uso de todo Aeródromo, Aeropuerto oficial o Base Militar está sujeto al pago de una remuneración cuya cuantía estará regulada por medio de tarifas que en lo relativo a Bases, Aeródromos y Aeropuertos nacionales, según la definición contenida en el artículo 51 de la Ley 89 de 1938 antes citada, se fijan por el Gobierno para el conocimiento del público.

Artículo 2º Las Bases Militares a que se refiere este Decreto son las siguientes: Madrid, "Germán Olano" (Palanquero), Cali, Buenaventura, Tres Esquinas y las que se hayan de establecer en el futuro. Los Aeródromos y Aeropuertos nacionales de que trata este Decreto son los si-

---

(1) Reglamentado por Decreto número 1515 de 1943. Reformado por Decreto número 1592 de 1943. Adicionado por Decreto número 424 de 1944. Derogado por Decreto número 2670 de 1947. Consultar Decreto 2129 de 1948, por el cual se establecen tarifas por razón del uso de Bases militares.

guientes: Arauca, Bucaramanga, Buenavista, Cartago, Cúcuta, Dos Ríos, Cravo Norte, Honda, Ibagué, Ipiales, Neiva, Orocué, Popayán, Puerto Carreño, San José del Guaviare, San Martín, Mitú, Tame, Tamalamequito, Turbo, Uribia, Valledupar, Villavicencio, Tumaco y los demás que se construyan o adquieran en el futuro.

Artículo 3º Establécese la siguiente tarifa para el público que haga uso de los Aeródromos y Aeropuertos nacionales y Bases Militares, por medio de aeronaves:

a) **Aterrizajes.** Por cada aterrizaje incluyendo la salida, una suma fija de \$ 8.75 por cada 500 kilos de capacidad total utilizable del avión respectivo. En ningún caso esta suma será inferior a \$ 8.75.

Parágrafo. La capacidad total utilizable resulta de la deducción del peso vacío del peso bruto registrado de la aeronave.

b) **Alojamiento en los hangares.** Por cada avión con capacidad total utilizable hasta de 1.000 kilos, \$ 5.25 por cada período de 24 horas o fracción y \$ 8.75 si el avión fuere de mayor capacidad.

c) **Servicio de acuatizaje.** Por el servicio de amarre de cada aeronave, \$ 5.25 por cada 500 kilos de capacidad total utilizable y por cada período de 24 horas o fracción.

d) **Alojamiento de hidroaviones.** Por cada aeronave con capacidad total utilizable hasta de 1.000 kilos que se aloje, y siempre que aquella suba por su propia fuerza o que pueda ser movilizada sin mayores dificultades al hangar, \$ 5.25.

e) **Gasolina y aceite.** Se cobrarán las entregas efectuadas con un recargo de 30%, sobre el precio de costo, el cual debe incluir los gastos de transporte e impuesto nacional.

f) **Demás material y reparaciones.** Se cobrarán con un recargo de 40% sobre el precio de costo el cual también debe incluir los gastos de transporte y derechos de aduana.

g) **Trabajos manuales.** Todos los servicios que se presten a los aviones y que no estén comprendidos en las faenas del servicio normal acostumbradas durante los aterrizajes y las salidas, ni de la entrada y salida de los hangares, tales como trabajos de limpieza, revisiones y reparaciones, etc., se pagarán como sigue:

Servicio de jefes técnicos a razón de \$ 5.50 por hora.

Servicio de mecánicos a razón de \$ 3.50 por hora.

Servicio de marinos, avioneros y ayudantes, a razón de \$ 1.00 por hora.

Hora extra en días hábiles, comprendidas entre las 5 p. m. y las 7 a. m., se pagarán con el 50% de recargo, y los trabajos en días feriados con el 100%.

h) **Servicio de comunicaciones.** A toda aeronave en vuelo a la cual se le preste servicio por las estaciones oficiales de radio de las Bases, Aeródromos o Aeropuertos nacionales, se le cobrará \$ 8.75 por hora de vuelo durante las horas ordinarias y \$ 17.50 por hora extraordinaria.

Parágrafo. Estas tarifas podrán modificarse por el Gobierno, cuando así lo estime conveniente por razones de orden económico.

Artículo 4º Las tarifas de que trata el artículo anterior no se causarán respecto de aeronaves de Gobiernos extranjeros, si en la legislación de esos países se aplicare un tratamiento análogo a aeronaves de Colombia.

Artículo 5º Las sumas que deban recaudarse por concepto de la tarifa de que trata el artículo 3º, serán consignadas por el interesado en la respectiva Administración o Recaudación de Hacienda Nacional, medianaviso por escrito del administrador o encargado del Aeródromo o Aeropuerto Nacional, o por el Comandante de Base. Si se tratare de Bases Militares, la consignación se hará en la respectiva contaduría pagadora de la misma. Estos productos ingresarán a la Tesorería General de la República a fin de que sean destinados a aumentar el presupuesto del Ministerio de Guerra (Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea), mediante la apertura de los correspondientes créditos adicionales al presupuesto, por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 128 de 1937.

Artículo 6º Tales ingresos se destinarán exclusivamente, dentro del presupuesto del Ministerio de Guerra, a aumentar las partidas destinadas a la conservación y mejora de los Aeródromos civiles de la Nación, pago de personal de los mismos, adquisición y conservación de maquinaria, equipos motorizados y demás material destinado a los trabajos de conservación. Cuando el producto proceda de Bases Aéreas Militares, el ingreso beneficiará a éstas.

Artículo 7º Por decreto separado se organizará la administración de los Aeródromos civiles de propiedad de la Nación, se señalarán las partidas para personal y material y se dictarán normas para su correcto funcionamiento.

Artículo 8º Los propietarios o empresarios de Aeródromos y Aeropuertos de que trata el artículo 51 de la Ley 89 de 1938 que tengan servicio para el tránsito aéreo general, están en la obligación de someter sus tarifas al estudio y aprobación del Gobierno, por conducto del Ministerio de Guerra.

Artículo 9º Las tarifas de que trata este Decreto no afectan los derechos adquiridos por particulares mediante contratos vigentes legalmente celebrados con el Gobierno.

Artículo 10. El presente Decreto empezará a regir desde el 15 de abril del corriente año.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 9 de abril de 1943.  
ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Alfonso Araújo**.—El Ministro de Guerra, **Ramón Santodomingo**.

## DECRETO NUMERO 2129 DE 1948

(junio 23)

por el cual se establecen tarifas por razón del uso de Bases o Aeródromos Militares.

### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que el artículo 79 del Decreto-Ley 1680 de 1942 autoriza al Gobierno para establecer tarifas por razón del uso de las Bases o Aeródromos Militares, en los casos en que mediante convenio especial con personal o entidades privadas, sus aviones tengan permiso para tocar en tales campos, y

Que los fondos que se perciban por este concepto pueden ser destinados en su totalidad a la construcción, sostenimiento y mejora de las Bases, de conformidad con el artículo 2º de la Ley 51 de 1946,

#### **Decreta:**

Artículo 1º El uso de toda Base o Aeródromo Militar, en los casos en que mediante convenio especial con personas naturales o jurídicas, sus aviones tengan permiso para tocar en tales campos, se sujetará al pago de las siguientes cantidades:

a) Por aterrizajes. El propietario de cada avión que aterrice en una Base o Aeródromo Militar, deberá pagar al Tesoro Nacional por cada aterrizaje, a razón de \$ 0.0037 moneda corriente, por cada kilo de peso total máximo de operación de los aviones, proporcionalmente a los pesos brutos establecidos por el artículo 2º del Decreto número 2670 de 1947, o de las disposiciones que lo adicionen o reformen.

b) Por acuatizajes. Un 25% del valor de los derechos de aterrizaje, se cobrará como derecho de acuatizaje en las Bases que tengan este servicio.

c) Por alojamiento en los hangares. Esta tarifa se liquidará por períodos de veinticuatro horas o fracción, y su valor será de 75% del monto cobrado a la aeronave por un aterrizaje.

La tarifa por permanencia en el aeródromo, sin hacer uso de ningún servicio, se liquidará por períodos de veinticuatro horas o fracción y comenzará a regir a partir de las primeras doce horas después de verificado el aterrizaje, y su valor será de un 25% del monto cobrado a la aeronave por un aterrizaje.

d) Por gasolina y aceite. Se cobrarán las entregas efectuadas con un recargo del 30% sobre el precio de costo, el cual debe incluir los gastos de transporte e impuesto nacional.

e) Demás material y reparaciones. Se cobrarán con un recargo del 40% sobre el precio de costo.

f) Por trabajos manuales. Todos los servicios que se presten a los aviones y que no estén comprendidos entre las faenas del servicio normal acostumbrado durante los aterrizajes, y las salidas, ni de la entrada y sacada de los hangares, tales como trabajos de limpieza, revisiones, pruebas y reparaciones, etc., se pagarán por horas de trabajo y se liquidarán de acuerdo con los sueldos asignados al personal que intervenga, con excepción de los servicios que presten los marineros, avioneros o ayudantes que se reconocerán a razón de \$ 0.50 por hora.

La hora extra en días hábiles, comprendida entre las 5 p. m. y las 7 a.m. se pagará con el 50% de recargo, y los trabajos en días feriados con el 100%.

Artículo 2º Las tarifas de que trata el artículo anterior no se causarán respecto de aeronaves de Gobiernos extranjeros, si en la legislación de esos países se aplicare un tratamiento análogo a las aeronaves oficiales de Colombia.

Artículo 3º Los aviones con matrícula de turismo no pagarán derechos de aterrizaje, pero necesitarán de autorización previa para llegar a la Base.

Artículo 4º Las sumas que deben recaudarse por concepto de las tarifas de que trata el artículo 1º, serán recibidas por los contadores de las respectivas Bases, mediante relaciones aprobadas por el Comandante de la misma. Mensualmente los contadores que tengan dineros por razón de los servicios de que se trata, girarán al contador del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana, las sumas que hayan recaudado, junto con sus correspondientes relaciones.

Parágrafo. Tales ingresos se destinarán exclusivamente a los fines de que trata el artículo 3º de la Ley 84 de 1947.

Artículo 5º Las tarifas de que trata este Decreto no afectan los derechos adquiridos por particulares mediante contratos vigentes legalmente celebrados con el Gobierno.

Artículo 6º Quedan derogadas las disposiciones contrarias al presente Decreto.

Artículo 7º Este Decreto rige desde su fecha de expedición.

Publíquese y ejecútese.—Dado en Bogotá, a 23 de junio de 1948.—**MARIANO OSPINA PEREZ**.—El Ministro de Guerra, Teniente General **German Ocampo**.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal**.

(Publicado en el "Diario Oficial" número 26762. Julio 8 de 1948).



**TITULO III**

**ESCUELAS**

## CAPITULO I.—ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

### DECRETO NUMERO 703 DE 1932

(abril 21)

por el cual se complementa el p nsum de la Escuela Superior de Guerra y se hacen unos nombramientos.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1  Complement tase el p nsum de la Escuela Superior de Guerra, determinado por Decreto Ejecutivo número 690 de 1926, con las asignaturas de Química y de Aviación militares.

.....  
Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 21 de abril de 1932.  
ENRIQUE OLAYA HERRERA.—El Ministro de Guerra, **Carlos Arango Vélez.**

### DECRETO NUMERO 1406 DE 1942

(junio 12)

por el cual se establece un curso especial de Estudios Superiores para oficiales pilotos de la Fuerza Aérea, en la Escuela Superior de Guerra.

**El Presidente de la República,**

en uso de la facultad que le concede el artículo 30 del Decreto-Ley número 991 de 1941, orgánico de la Fuerza Aérea,

**Decreta:**

Artículo 1  Anexo a la Escuela Superior de Guerra establécese un curso especial de Estudios Superiores para oficiales pilotos de la Fuerza Aérea, de los grados de Capitán, con dos años de antigüedad, y de Mayor.

Artículo 2  La duración del curso será de doce (12) meses y será válido para el ascenso a Teniente Coronel y de este grado en adelante, en la forma establecida por el Decreto 1123 de 1942.

Artículo 3  Serán materias del curso:

- 1 Táctica aérea.
- 2 Táctica de las armas aisladas.
- 3 Táctica de las armas combinadas.
- 4 Estrategia e Historia militar.
- 5 Servicio de Estado Mayor.
- 6 Guerra marítima.

- 7 Transmisiones.
- 8 Organización.
- 9 Topografía y Cartografía.
- 10 Derecho Internacional Público.
- 11 Legislación Militar.
- 12 Economía Política e Industrial.

Artículo 4º La Dirección General de Aviación, de acuerdo con el Director de la Escuela Superior de Guerra, tomará las providencias que fueren del caso para que a los oficiales del curso especial se les dé el entrenamiento de vuelos necesarios en consonancia con los estudios del curso.

Artículo 5º La Dirección de la Escuela Superior de Guerra elaborará la Reglamentación Interna que regirá el curso de que trata el presente Decreto. Esta reglamentación será sometida a la aprobación del Estado Mayor General, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6º y 12 del Decreto 1925 de 1940.

Artículo 6º El ingreso al curso a que se refiere el presente Decreto se hará por medio de exámenes, cuyas condiciones fijará el Director de la Escuela Superior de Guerra de conformidad con el Decreto 1925 de 1940.

Artículo 7º El presente Decreto regirá desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 12 de junio de 1942.  
EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

---

DECRETO NUMERO 208 DE 1948  
(enero 23)

por el cual se crea en la Escuela Superior de Guerra un Curso Especial de Estudios Superiores para los oficiales de la Marina y Aviación.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y de las especiales que le confiere el artículo 8º de la Ley 89 de 1940, y

**Considerando:**

Que el artículo 3º de la Ley 82 de 1947, establece que “para ascender a Teniente Coronel, o su equivalente en las Fuerzas Militares, en las clases de Combatientes y de Intendencia, se requiere haber hecho con buenos resultados los estudios en la Escuela Superior de Guerra”;

Que de acuerdo con el parágrafo 1º del mismo artículo antes citado, la organización del Curso de Estudios Superiores en la Escuela Superior de Guerra para los oficiales de Marina y Aviación se regirá por reglamentación especial que expida el Ministerio de Guerra;

Que en la actualidad el plan de estudios en la mencionada Escuela está orientado exclusivamente para la preparación del personal de oficiales del Ejército,

**Decreta:**

Artículo 1º Créase en la Escuela Superior de Guerra un Curso Especial de Estudios Superiores para los oficiales de Marina y Aviación.

Parágrafo. La duración del curso de que trata el presente artículo será de nueve (9) meses, aproximadamente.

Artículo 2º Para el ingreso al Curso Especial de Estudios Superiores se requiere:

a) Tener por lo menos dos (2) años de antigüedad en el grado de Mayor o su equivalente;

b) Que según concepto del Director de la respectiva Fuerza, el aspirante reúne condiciones de conducta, trabajo y espíritu militar.

Artículo 3º Autorízase al Jefe del Estado Mayor General para contratar los servicios de profesores especialistas que se requieran para el funcionamiento del curso.

Artículo 4º La Dirección de la Escuela Superior de Guerra, previa Directiva del Estado Mayor General, elaborará el pènsum correspondiente.

Artículo 5º La planta de alumnos de este curso podrá ser hasta de dieciséis (16).

Artículo 6º El presente Decreto regirá desde su sanción.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 23 de enero de 1948. MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano**.

---

**CAPITULO II.—ESCUELA MILITAR DE AVIACION (Cali)**

**LEY 126 DE 1919 (1)**

(diciembre 31)

por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medida sobre Aviación.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
Artículo 4º Créase la Escuela Militar de Aviación con el objeto de formar los pilotos que deban integrar la quinta arma del Ejército Na-

---

(1) Reglamentada por el Decreto número 2247 de 1920. Consultar: Decreto número 580 de 1922. Decreto número 1756 de 1924. Decreto 1990 de 1924. Decreto número 1737 de 1925. Decreto número 2171 de 1926. Decreto número 1744 de 1930. Decreto número 2316 de 1935. Decreto número 2317 de 1935. Decreto número 2318 de 1935. Decreto número 3185 de 1936. Decreto número 362 de 1945. Decreto número 94 de 1946.

Nota—Muchas de estas disposiciones se hallan derogadas pero se conservan en la compilación como relación histórica, ya que resulta interesante conocer la forma como se ha venido desarrollando la Escuela de Aviación Militar, que tan excelentes servicios ha prestado y prestará al país.

cional. A juicio del Poder Ejecutivo esta Escuela podrá funcionar, provisionalmente, como anexa a la Escuela Militar de Cadetes.

Artículo 5º La Escuela Militar de Aviación se constituirá con el siguiente personal:

- Un piloto jefe;
- Un profesor de mecánica;
- Los profesores civiles y militares que sean necesarios;
- Veinte alumnos;
- Dos jefes de taller;
- Ocho aprendices mecánicos;
- Ocho obreros;

El personal de asistentes indispensable para atender al servicio de las máquinas, a razón de ocho por cada una.

Artículo 6º Como material de vuelo tendrá la Escuela una escuadrilla de cuatro aeroplanos; y como material de instrucción, uno o dos aparatos de segunda clase, y uno de gran vuelo de doble control.

Artículo 7º El Poder Ejecutivo procederá a contratar el piloto jefe y el profesor de mecánica; a comprar los aparatos militares y el material necesario para la instalación de los hangares y talleres.

Artículo 8º Para atender al gasto que ocasione la creación de la Escuela Militar de Aviación se considerará incluida en el presupuesto de gastos vigente la partida de ciento setenta mil pesos (\$ 170.000) oro, que se distribuirá de la manera siguiente:

Para sueldos del piloto jefe, en un año.....	\$ 5.000
Para sueldos del profesor de mecánica, en un año..	3.600
Para pago de profesores, en un año....	2.460
Para el sostenimiento hasta de veinte (20) alumnos, en un año.	7.200
Para el pago de jefes de taller, aprendices, mecánicos, obreros y asistentes, en un año .....	12.000
Para compra de máquinas..	70.000
Para gasolina (nafta) y aceite, en un año. ....	10.000
Para instalación de hangares y talleres....	50.000
Para gastos de escritorio, material y reparación de herramientas.	3.000
Para vestuario....	6.740
Suma .....	<u>\$ 170.000</u>

Artículo 9º Facúltase al Poder Ejecutivo para que organice y reglamente la Escuela Militar de Aviación en la forma más conveniente para la Nación.

Artículo 10. Destínase la partida de diez mil pesos (\$ 10.000) oro anuales, que se considerará incluida en el presupuesto de gastos vigente y siguientes, para el sostenimiento de alumnos pilotos en escuelas de aviación extranjeras.

.....

Artículo 17. El Poder Ejecutivo reglamentará por medio de decretos

las disposiciones de la presente Ley, la cual comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a treinta y uno de diciembre de mil novecientos diecinueve.

Poder Ejecutivo.—Bogotá, diciembre 31 de 1919.—Publíquese y ejecútese.—MARCO FIDEL SUAREZ.—El Ministro de Guerra, **Jorge Roa**. (“Diario Oficial” número 17016).

---

DECRETO NUMERO 1680 DE 1942  
(julio 15)

por el cual se modifica el marcado con el número 991 de mayo 29 de 1941, orgánico de la Fuerza Aérea.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, de las autorizaciones que le otorga el artículo 8º de la Ley 89 de 1940 y de las facultades extraordinarias contenidas en el artículo 16 de la Ley 128 de 1941,

**Decreta:**

.....

CAPITULO IX

**Disposiciones generales**

Artículo 76. Para la preparación del personal de la Fuerza Aérea habrá tantas escuelas técnicas como lo requieran las necesidades especiales de este organismo. El Gobierno determinará la organización y finalidades de cada uno de los institutos que por medio de este Decreto está facultado para establecer.

.....

Artículo 85. El presente Decreto subroga el marcado con el número 991 de 29 de mayo de 1941, y regirá desde el 1º de agosto del corriente año.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 15 de julio de 1942. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**. (“Diario Oficial” número 25321 de 14 de agosto de 1943).

---

DECRETO NUMERO 2247 DE 1920  
(diciembre 23),

por el cual se organiza la Escuela Militar de Aviación en desarrollo de la Ley 126 de 1919.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Con el objeto de preparar el personal necesario para el funcionamiento y organización de la quinta arma del Ejército, establé-

cese un instituto que se denominará "Escuela Militar de Aviación". Esta Escuela dependerá directamente del Ministerio de Guerra por conducto de la Sección de Aviación, se inaugurará el 1º de febrero de 1921, y constará de dos Secciones, A y B, que funcionarán, la primera, en la capital de la República, y la segunda, en el lugar que designe el Ministerio de Guerra.

Artículo 2º Los alumnos de la Escuela Militar de Aviación se denominarán cadetes de Aviación y serán nombrados por el Poder Ejecutivo, tomándolos en comisión, del personal en servicio activo del Ejército, y de los aspirantes del elemento civil.

Parágrafo. Los aspirantes civiles a más de las condiciones que se estipulan más adelante, no deberán ser menores de dieciocho años ni mayores de veinticinco.

Artículo 3º Los cadetes de Aviación desde su ingreso en la Escuela quedan sometidos a las disposiciones de este Decreto, al Reglamento de la Escuela y a las demás instrucciones que el Gobierno o la Dirección de la Escuela adopten con relación a ellos y a sus estudios.

Artículo 4º El número de cadetes de la Escuela Militar de Aviación será por ahora el siguiente:

Oficiales.....	25
Suboficiales..	25
Civiles que reúnan los requisitos ....	10

Artículo 5º Los oficiales y suboficiales cadetes, devengarán los sueldos correspondientes a sus grados, más una gratificación que se señalará en decreto separado, y con sus haberes pagarán su alimentación en la Escuela. Durante el curso, unos y otros tendrán la categoría de cadetes y usarán el uniforme de la Escuela.

Artículo 6º El aspirante a cadete para el Curso de Aviación deberá reunir las siguientes condiciones:

a) Ser colombiano nacido de padres colombianos o naturalizados colombianos por lo menos desde diez años atrás.

b) Ofrecer el máximum de condiciones físicas que aseguren el éxito en su carrera y el fácil desempeño de las funciones que le incumben como aviador;

c) Presentar un certificado de buena conducta y honorabilidad;

d) Ser aprobado en todos los cursos que comprende el examen teórico de admisión, a saber: Aritmética, Castellano, Geografía e Historia Universales. Además, elementos de mecánica, de cartografía y topografía, de acuerdo con el Reglamento para la Instrucción de Pilotos Militares;

e) Ser aprobado en el examen práctico, que versará sobre las materias enumeradas en el punto anterior; de acuerdo con el "Reglamento para la Instrucción de Pilotos Militares".

Parágrafo. Los dos exámenes de admisión se efectuarán en el local de la Escuela Militar de Aviación en la época que fijare el Ministerio de Guerra.

Artículo 7º Si en el acta de examen de admisión, aparecieren dos o más candidatos con la misma nota media, se dará preferencia en el orden siguiente:

1) A los hijos de militares que hayan muerto en acción de guerra, o de servidores públicos que hayan prestado a la Nación importantes servicios;

2) A los hijos de militares en servicio activo;

3) Al que presente mejores antecedentes; y

4) En igualdad de circunstancias, al de menor edad, y en último término decidirá la suerte.

Artículo 8º Los aspirantes a cadetes que llenaren las condiciones prescritas serán propuestos por la Dirección de la Escuela Militar de Aviación, al Ministerio de Guerra para su admisión y nombramiento definitivo.

Artículo 9º Los alumnos civiles que sean aceptados deberán depositar en la Tesorería General de la República, la cantidad de **mil quinientos** pesos (\$ 1.500.00) moneda legal, que se les devolverá al terminar su compromiso con el Gobierno, y el cual consistirá en servir por tres años en el Cuerpo de Aviación Militar, después de obtenido su diploma y en el puesto que le señale el Ministerio de Guerra.

Si el alumno no quisiere servir sino uno o dos años, pagará de la suma depositada, una proporcional, a razón de quinientos pesos moneda legal (\$ 500.00), por cada año o fracción de año que deje de servir.

Artículo 10. En el caso de que el alumno, por cualquier circunstancia no obtuviere su diploma, pagará al Gobierno una suma proporcional a la duración del curso, a razón de quinientos pesos (\$ 500.00) moneda legal, por año.

Artículo 11. De los alumnos militares que ganaren su diploma en el primer curso, el Ministerio de Guerra, de acuerdo con la Dirección de la Escuela Militar de Aviación elegirá los que más convengan para oficiales de planta.

Artículo 12. Cada cadete deberá proveerse de los útiles personales que el Reglamento de la Escuela determinará.

Artículo 13. Por cada cadete del elemento civil que ingrese a la Escuela, el Tesoro Nacional abonará una suma de veinticinco pesos (\$ 25.00) moneda legal, para gastos de alimentación, lavado, composición de ropa, compra y arreglo de calzado, etc.

Artículo 14. El Ministerio de Guerra suministrará a cada cadete el número de uniformes necesarios.

Artículo 15. Los cadetes pueden ser dados de baja por orden de la Dirección de la Escuela, con aprobación del Poder Ejecutivo, por las siguientes causas:

a) Enfermedad crónica;

b) Incapacidad intelectual; y

c) Mala conducta.

Parágrafo. El Ministerio de Guerra determinará en cada caso particular la cuantía que deberá pagarse al Tesoro Nacional, de acuerdo con el artículo 10 de este Decreto.

Artículo 16. La instrucción que se dé en la Escuela se hará en tal forma que el personal pueda entrar en el Cuerpo de Aviación Militar, terrestre y marítima.

Artículo 17. Las materias que se dictarán en la Escuela serán las siguientes: Mecánica general, Mecánica de Aviación (construcción, reparación), Aerodinámica, Lectura de cartas, Cartografía, Fotografía, Armamento, Tiro aéreo y terrestre, Telegrafía y Telefonía inalámbrica, y Empleo de la Aviación terrestre y marítima en unión con las otras armas, etc., etc., en las condiciones fijadas por el Ministerio de Guerra.

Parágrafo. El curso elemental será seguido por los alumnos mecánicos, pilotos, observadores, ametralladores, etc., etc., y el curso de perfeccionamiento, por los oficiales pilotos, observadores y las personas designadas por el Ministerio de Guerra.

Artículo 18. El personal de la Escuela Militar de Aviación será el siguiente:

#### **Dirección**

Un Director, que será el jefe de la Misión de Aviación;  
Dos oficiales adjuntos (alumnos);  
Tres sargentos escribientes;  
Cuatro sargentos telefonistas;  
Cuatro cabos carteros;  
Cuatro cabos ordenanzas;  
Cuatro asistentes de la Dirección.

#### **Servicio Administrativo**

Un contador;  
Dos sargentos escribientes;  
Un ecónomo;  
Un guardarropa;  
Un guarda-almacén;  
Cuarenta y ocho sirvientes de máquinas.

#### **Servicio sanitario**

Dos oficiales de Sanidad;  
Tres sargentos primeros enfermeros.

#### **Servicio de talleres**

Un jefe técnico, que será uno de los miembros de la Misión de Aviación;  
Un oficial comandante (alumno);  
Tres oficiales adjuntos (alumnos);  
Cuatro suboficiales (alumnos);

Ocho aprendices mecánicos;  
Ocho obreros montadores de avión.

### **Servicio de aprovisionamiento y de almacenes**

Un jefe técnico que será un miembro de la Misión de Aviación;  
Un oficial comandante (alumno);  
Tres oficiales adjuntos (alumnos);  
Seis suboficiales (alumnos);  
Dos sargentos escribientes;  
Dos sargentos guarda-almacenes.

### **Almacenes de gasolina e ingredientes**

Un jefe técnico que será un miembro de la Misión de Aviación;  
Un oficial comandante (alumno);  
Dos suboficiales (alumnos);  
Dos guarda-almacenes.

### **Servicio de tracción**

Un jefe técnico que será un miembro de la Misión de Aviación;  
Un oficial comandante (alumno);  
Dos suboficiales alumnos;  
Cuatro mecánicos pilotos de automóvil.

### **Aeródromo**

Un jefe técnico que será uno de los miembros de la Misión de Aviación;  
Un oficial comandante (alumno);  
Tres oficiales adjuntos (alumnos);  
Seis suboficiales (alumnos);  
Seis mecánicos de hangar (alumnos).

Artículo 19. En la Dirección de la Escuela Militar de Aviación se llevará por cada alumno o persona que preste sus servicios en la Escuela una cédula del modelo presentado, por la Sección de Aviación del Ministerio de Guerra; igualmente, para cada avión, motor o vehículo automóvil que tenga para su servicio.

Artículo 20. El material de la Escuela comprenderá:

1) Aviones: rodantes, de doble comando, de vuelo solo y de diploma, para el servicio terrestre, y deslizadores e hidroaviones para el servicio en el agua.

2) Material rodante: camiones, automóviles, motocicletas y bicicletas.

3) Talleres: motores fijos, dinamos movidos por motores eléctricos, tornos, fresadoras, taladros, yunque limador, sierras de cinta circular, molduradoras, cepilladoras, herramientas diversas, etc.

4) Edificios: locales para escuelas, oficinas y alojamiento de tropa, hangares para aviones, cobertizos para talleres, para material rodante, para almacenes y repuestos, y para gasolina e ingredientes; y

## 5) Campos de aterrizaje.

**Artículo 21.** Para obtener el diploma de piloto militar el alumno se someterá a las pruebas siguientes:

a) Un descenso espiral de trescientos metros con el motor a baja velocidad, con aterrizaje en un círculo determinado por el Director de la Escuela, según las circunstancias atmosféricas;

b) Dos viajes de treinta kilómetros minimum, entre ida y regreso, con aterrizaje en terreno diverso, debiendo efectuar uno de ellos, o ambos, entre la salida y la puesta del sol;

c) Dos viajes triangulares de lados distantes cincuenta kilómetros entre sí, lo que hace un total de ciento cincuenta, minimum, que deberá efectuar cada uno en dos días consecutivos, con aterrizaje facultativo intermedio en uno de los lados solamente; uno de estos viajes triangulares puede ser reemplazado por una recta de cien kilómetros minimum sin escala; y

d) Dos ascensiones a dos mil metros sobre el nivel del terreno (independientes de los viajes indicados en el punto c), ejecutadas separadamente con la obligación de permanecer, cuando hayan efectuado la primera durante un minimum de treinta minutos en la altura de dos mil metros.

**Artículo 22.** El examen teórico versará sobre los siguientes puntos:

**Aviones:** anatomía del avión, principios del reglaje, accidentes comunes y reparaciones momentáneas.

**Motores:** principio del motor de explosión, anatomía del motor, construcción del motor, daños más comunes, medios de prevenirlos, de descubrirlos y de repararlos, reglaje del motor en tierra (carburación, distribución e ignición, engrasado y circulación de agua) y reglaje durante el vuelo.

**Instrumentos:** altímetros, brújulas, indicadores de velocidad y de inclinación y empleo de estos instrumentos.

**Lectura de cartas:** En escalas de 1 sobre 25.000 a 1 sobre 500.000.

**Meteorología:** principios, presión barométrica, temperatura, nubes, viento, estado hidrométrico, lectura de cartas meteorológicas, utilización de los datos meteorológicos.

**Aerodinámica:** principios elementales y prácticos, resistencia del aire considerada como útil, sustentación, gobierno, pérdida de velocidad, resistencia del aire considerada como perjudicial, resistencia al avance y fuselaje de las superficies.

**Navegación aérea:** preparación y ejecución de los viajes, preparación del avión, de la carta, de los puntos de escala, vuelos en las grandes alturas y estudio de las leyes y reglamentos que rigen la navegación aérea.

**Artículo 23.** La Dirección de la Escuela Militar de Aviación presentará al Gobierno a la mayor brevedad posible los reglamentos correspon-

dientes sobre régimen interno, administración y uniformes para oficiales, cadetes y personal de tropa de la Escuela.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 23 de diciembre de 1920.—MARCO FIDEL SUAREZ.—El Ministro de Guerra, **Jorge Roa**.

---

DECRETO NUMERO 580 DE 1922

(abril 28)

por el cual se suspende el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación.

**El Primer Designado, encargado del Poder Ejecutivo,**

en uso de sus facultades legales, y

**Teniendo en cuenta:**

Que el Gobierno, por motivos fundados, tuvo necesidad de rescindir el contrato que había celebrado con el aviador francés señor René Guichard, para que él y otros expertos organizaran la Escuela Militar de Aviación y sirvieran en ella como pilotos instructores y mecánicos;

Que el material de aviación adquirido para la organización de la Escuela por conducto del citado instructor Guichard en 1919, según el dictamen dado por las comisiones técnicas que con todo cuidado lo examinaron recientemente en presencia del señor Ministro de Guerra, además de ser insuficiente y anticuado, no reúne las condiciones necesarias para ser empleado en la instrucción de pilotos por el desgaste que ha sufrido por el uso excesivo;

Que el sostenimiento de esta Escuela, que ocasiona cuantiosos gastos al Tesoro Nacional, no corresponde a ese esfuerzo de la Nación para sostenerla como ha podido demostrarse, ni se justifica tampoco toda vez que se carece del personal de instructores y mecánicos idóneos, de las máquinas y demás enseres necesarios para desarrollar en buenas condiciones la instrucción que demanda la formación de pilotos aviadores; y

Que la adquisición de los elementos indispensables para darle a este instituto la organización que requieren las instalaciones de esta naturaleza, implica urgentes erogaciones no compatibles con la actual situación fiscal del país, tales como aparatos apropiados para las distintas zonas y campos de aterrizaje,

**Decreta:**

Artículo 1º Suspéndese desde el 1º de mayo próximo el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación instalada en Flandes, por el tiempo necesario para adquirir todos los elementos indispensables para su completa organización y eficaz resultado.

Artículo 2º Facúltase al Ministerio de Guerra para determinar la distribución y licenciamiento del personal dado de alta en dicho Instituto;

para verificar la entrega de los inmuebles tomados en alquiler con destino a su servicio, y para disponer lo conveniente respecto del material y demás elementos de la referida Escuela.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 28 de abril de 1922.  
JORGE HOLGUIN.—El Ministro de Guerra, **Aristóbulo Archila**.

---

DECRETO NUMERO 1756 DE 1924  
(noviembre 8)

por el cual se restablece la Escuela Militar de Aviación y se dictan algunas disposiciones sobre ella.

**El Presidente de la República,**

en uso de facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Restablécese el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación la que fue suspendida por medio del Decreto Ejecutivo número 580 de 28 de abril de 1922.

Artículo 2º La Escuela Militar de Aviación formará parte integrante del Ejército y dependerá directamente del Ministerio de Guerra. Tendrá carácter puramente militar, a excepción del personal técnico indicado más adelante.

Artículo 3º El personal directivo, de instrucción y técnico superior será el siguiente:

Un Director (miembro de la Misión Militar Suiza);

Un ayudante, Capitán del Ejército colombiano; y

Un jefe de mecánica.

El personal de alumnos será el siguiente:

Seis oficiales (tres Tenientes y tres Subtenientes); y

Cinco mecánico-obreros.

El personal de tropa será como sigue:

Un sargento 2º;

Dos cabos primeros; y

Quince soldados (total: 18).

Artículo 4º Los oficiales colombianos designados para servir en la Escuela Militar de Aviación por el Ministerio de Guerra, serán tomados en comisión de los distintos cuerpos de tropas o reparticiones del Ejército.

Artículo 5º El Director de la Escuela será el consultor del Ministerio de Guerra en todos los asuntos técnicos relacionados con el servicio de aviación.

Artículo 6º La Dirección de la Escuela elaborará un Reglamento de

régimen interno y otro de estudios, que someterá a la aprobación del Gobierno por conducto del Ministerio de Guerra.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 8 de noviembre de 1924.—PEDRO NEL OSPINA.—El Ministro de Guerra, **Carlos Jaramillo Isaza**.

---

DECRETO NUMERO 1990 DE 1924  
(diciembre 30)

por el cual se dictan varias disposiciones sobre la Escuela Militar de Aviación y sobre las relaciones de las autoridades civiles y las tropas de dicha arma.

**El Presidente de la República,**

en uso de facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º La Escuela Militar de Aviación restablecida por medio del Decreto número 1756 de 8 de noviembre de 1924 funcionará en la población de Madrid, con el personal asignado en dicho Decreto.

Artículo 2º Dicha Escuela tiene por objeto formar pilotos aviadores militares suficientemente preparados para desempeñar tanto en paz como en guerra las difíciles misiones que les corresponden; así como los mecánicos necesarios para la conservación y reparación del material de aviación con que cuenta el Estado.

Artículo 3º El tiempo de servicio en la Escuela de Aviación se considera como igual al servido en cualquiera de las otras armas.

Artículo 4º Al finalizar cada período de instrucción y de acuerdo con los resultados obtenidos, la Dirección de la Escuela propondrá los alumnos que a su juicio deben quedar en la Escuela por un año más a fin de especializarse en el profesorado.

Artículo 5º Los candidatos para alumnos de la Escuela Militar de Aviación presentarán su diploma de oficiales titulados en la Escuela Militar de Cadetes y un certificado de buena salud (corazón, pulmones, hígado y riñones, especialmente). Su edad no debe exceder de los 32 años y su peso de 75 kilos. Además de estas condiciones, es indispensable acreditar una conducta intachable en todo sentido.

Artículo 6º Tanto los alumnos como el jefe de la mecánica serán alojados en el casino de oficiales de la Escuela y sus habitaciones en ella, así como las demás dependencias serán dotadas por el Gobierno con los muebles y enseres necesarios. Los alumnos atenderán al pago de su pensión mensual.

Artículo 7º La instrucción que se dé en la Escuela será de tal naturaleza que el personal que la recibe pueda ingresar al Cuerpo de Aviación marítima o terrestre. Las materias y programas de instrucción así como las condiciones para los exámenes, serán acordadas por la Dirección de la Escuela, una vez que ésta comience a funcionar.

Artículo 8º La Dirección de la Escuela podrá solicitar del Ministerio de Guerra el retiro del plantel de los alumnos en los siguientes casos:

- a) Por mala conducta (en caso grave, solicitará el retiro del servicio);
- b) Por falta de aptitudes para el aprendizaje; y
- c) Por motivos de salud.

Además, los alumnos podrán ser retirados de la Escuela cuando el Ministerio de Guerra lo estime conveniente.

Artículo 9º Todas las autoridades de la República están en el deber de prestar su apoyo moral y efectivo a la Escuela Militar de Aviación y a los oficiales y tropas de esta arma. Ellas harán respetar del público en general los reglamentos y prescripciones en vigencia en la Escuela Militar de Aviación, muy especialmente en lo tocante a la prohibición absoluta de transitar por los terrenos destinados para aeródromos.

Artículo 10. En el caso de que ocurra un daño en el motor de un avión militar, que obligue un aterrizaje forzado fuera del aeródromo, la autoridad civil más cercana al lugar donde el aterrizaje ocurra dará al personal navegante el apoyo que le sea necesario.

Artículo 11. Cuando el daño de un avión militar sea causa de un accidente grave, la autoridad más cercana al lugar donde aquel ocurra, tiene la obligación de informar inmediatamente al Ministerio de Guerra y de tomar todas las medidas necesarias para atender a los heridos, levantar los cadáveres y asegurar los restos del avión.

Artículo 12. En caso de accidente de un avión militar, se facilitarán a los empleados de la Aviación Militar los servicios de telégrafos y teléfonos de las empresas de los ferrocarriles del Estado, si fuere necesario, y como servicio oficial.

Artículo 13. Las autoridades del Municipio de Madrid procurarán que se mantenga siempre en buen estado la vía que comunica de la estación del Ferrocarril de Cundinamarca en dicha población con el aeródromo y demás dependencias de la Escuela Militar de Aviación.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 30 de diciembre de 1924.—PEDRO NEL OSPINA.—El Ministro de Guerra, **Carlos Jaramillo Isaza**.

---

DECRETO NUMERO 1737 DE 1925  
(noviembre 19)

por el cual se reorganiza la Escuela de Aviación Militar y se fijan funciones a las autoridades civiles, de conformidad con las autorizaciones de la Ley 51 de 1925.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º La Escuela de Aviación Militar creada por la Ley 126 de 1919, tiene por objeto formar pilotos aviadores militares suficientemen-

te preparados para desempeñar tanto en paz como en guerra las difíciles misiones que les corresponden, y los mecánicos necesarios para la conservación y reparación del material de aviación del Estado.

Parágrafo. Dicha Escuela funcionará desde el 1º de enero de 1926, con el siguiente personal de planta:

- Un Director (militar);
- Un jefe piloto (militar);
- Un médico;
- Un contador segundo (Teniente);
- Hasta ocho profesores;
- Hasta veinticinco alumnos por año (oficiales en comisión);
- Un instructor de mecánica (civil o militar);
- Un jefe de mecánica;
- Un jefe de hangares;
- Un jefe de almacén;
- Ocho empleados subalternos;
- Tres carpinteros aprendices (civiles);
- Dos sirvientes por máquina (mecánicos o aprendices civiles);
- Hasta cuatro asistentes.

Artículo 2º Los alumnos pilotos de la Escuela de Aviación Militar devengarán, a más de los sueldos correspondientes a sus grados, una **prima de riesgo** de cincuenta pesos (\$ 50) por mes. Esta prima, para los pilotos incorporados en la escuadrilla a formar, será de setenta y cinco pesos (\$ 75); los observadores recibirán una prima de diez pesos (\$ 10) por cada hora de vuelo; pero se pagará solamente hasta un máximo de equivalente a cinco horas de vuelo o sean cincuenta pesos (\$ 50) mensuales.

Artículo 3º Como material de vuelo tendrá la Escuela de Aviación Militar el de instrucción necesario hasta para veinticinco alumnos.

Artículo 4º Para atender al gasto que ocasione la Escuela de Aviación Militar se considerarán las siguientes partidas:

Sueldo anual del Director, al mismo tiempo jefe piloto (miembro de la Misión Militar Suiza por ahora) . . . . .	\$ 7.200.00
Para honorarios del médico . . . . .	1.200.00
Sueldo anual de un contador segundo (Teniente) . . . . .	1.200.00
Sueldo anual para dos jefes mecánicos suizos, por ahora . . . . .	5.100.00
Para el pago de profesores en el año . . . . .	3.000.00
Para el sueldo anual de los jefes de mecánica, hangares y almacén, para el de los empleados subalternos, carpinteros, aprendices, sirvientes de máquina y asistentes . . . . .	12.080.00
Para el pago de la <b>prima de riesgo</b> anual de los veinticinco alumnos en comisión . . . . .	15.000.00
Para la compra de materiales diversos, piezas de recambio y herramientas . . . . .	8.200.00
Para la compra de gasolina y aceite por año . . . . .	12.000.00
Para la instalación de los hangares y talleres . . . . .	10.000.00

Para gastos de oficina, escritorio, etc. ....	1.500.00
Para gastos de experiencias y teorías ....	1.500.00
Para la compra de vestuarios ..	6.000.00
Varios e imprevistos ....	3.800.00

Artículo 5º El tiempo de servicio en la Escuela de Aviación se considera como igual al servicio en cualquiera de las otras armas.

Artículo 6º Al finalizar cada instrucción y según los resultados obtenidos, la Dirección de la Escuela propondrá al Ministerio de Guerra, los alumnos más distinguidos, que a su juicio merezcan quedar en la Escuela, para un nuevo año, a fin de que se especialicen en el profesorado.

Artículo 7º Los candidatos para ser admitidos como alumnos de la Escuela de Aviación Militar, deberán ser oficiales del Ejército en servicio activo, estar en posesión del diploma de oficiales, titulados en la Escuela Militar, y presentar un certificado de buena salud, expedido por una junta de médicos designados por el Ministerio de Guerra. Su edad, en lo posible, no debe pasar de treinta y dos años, y su peso de setenta y cinco kilogramos. Además de estas condiciones deben ser de reconocida buena conducta.

Artículo 8º El Director, el personal de instrucción, los oficiales alumnos-pilotos, los jefes de mecánica, hangares y almacén, serán alojados en los edificios de la Escuela, y las habitaciones de este personal serán dotadas con los muebles y enseres necesarios, a cuyo efecto se tendrá en cuenta la partida correspondiente.

Artículo 9º La instrucción que se dé en la Escuela de Aviación Militar será de tal naturaleza que el personal que la recibe pueda ingresar al Cuerpo de Aviación marítima o terrestre. Las materias de instrucción serán las siguientes:

### **Práctica.**

- 1) Vuelos de instrucción al doble comando;
- 2) Vuelos de entrenamiento hasta llenar las condiciones estipuladas para la obtención del título de piloto militar;
- 3) Conocimiento, aseo, conservación de los aviones y motores;
- 4) Reconocimiento de terrenos desde el punto de vista de la aviación;
- 5) Manejo y disparos con fusiles, ametralladoras y pistolas;
- 6) Instalación de ametralladoras sobre aviones y conexión con el motor.

### **Teorías.**

#### A) Técnicas:

- 1) Conocimiento del avión;
- 2) Conocimiento del motor de aviación;
- 3) Elementos y principios de la estática (resistencia de los materiales, esfuerzos, etc.);

- 4) Aerodinámica elemental (principios de la resistencia de la atmósfera, sustentación, equilibrio);
- 5) Navegación (bases de la navegación, fijación de las rutas, la brújula);
- 6) Historia de aviación (principios de la aeronáutica, física de la atmósfera, primeros proyectos y ensayos con construcciones "más pesadas" que el aire).

B) Militares:

- 1) Táctica general (elementos de la táctica de la quinta arma);
- 2) Reglas generales de estrategia (formaciones fijas, concentraciones, movimientos);
- 3) Geografía militar (especialmente topografía importante para la aviación y su aplicación);
- 4) Teoría de la balística (sobre el suelo, contra aviones, del avión al suelo, entre dos aviones);
- 5) Organización de un Ejército (en pormenores el arma de Aviación).

Artículo 10. La Dirección de la Escuela solicitará del Ministerio de Guerra el retiro del plantel, de los alumnos por los siguientes motivos:

- a) Por mala conducta;
- b) Por falta de aptitudes para el aprendizaje; y
- c) Por motivos de salud.

Artículo 11. En caso de enfermedad o heridas a consecuencia de un accidente en servicio, los alumnos y el personal técnico (mecánicos) de la Escuela de Aviación Militar serán atendidos por cuenta del Gobierno y trasladados a una casa de salud si el médico o cirujano lo creyere necesario. Todos los gastos de hospitalidad serán de cargo del Tesoro Nacional.

Artículo 12. Todas las autoridades de la República están en el deber de prestar su apoyo moral y efectivo a la Escuela de Aviación y a los oficiales y tropas de esta arma. Ellas harán respetar del público en general los reglamentos y prescripciones en vigencia en la Escuela Militar de Aviación, muy especialmente en lo tocante a la prohibición absoluta de transitar por los terrenos destinados para aeródromos.

Artículo 13. En el caso de que ocurra un daño en el motor de un avión militar, que obligue un aterrizaje forzado fuera del aeródromo, la autoridad civil más cercana al lugar donde el aterrizaje ocurra dará al personal navegante el apoyo que le sea necesario.

Artículo 14. Cuando el daño de un avión militar sea causa de un accidente grave, la autoridad más cercana al lugar donde aquel ocurra, tiene la obligación de informar inmediatamente al Ministerio de Guerra y de tomar todas las medidas necesarias para atender a los heridos, levantar los cadáveres y asegurar los restos del avión.

Artículo 15. En caso de accidente de un avión militar, se facilitarán a los empleados de la aviación militar los servicios de telégrafos y telé-

fónos de las empresas de los ferrocarriles del Estado, si fuere necesario, y comó servicio oficial.

Artículo 16. Las autoridades del Municipio de Madrid procurarán que se mantenga siempre en buen estado la vía que comunica de la estación del Ferrocarril de Cundinamarca en dicha población con el aeródromo y demás dependencias de la Escuela Militar de Aviación.

Artículo 17. En la forma anterior queda reformado el Decreto número 1756 de 1924.

Parágrafo. Deróganse los Decretos números 1990 de 1924, 327, 446 y 589 de 1925, desde el 1º de enero de 1926, que entra en vigencia el presente Decreto.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 19 de noviembre de 1925.—PEDRO NEL OSPINA.—El Ministro de Guerra, **Francisco Sorzano**.

---

DECRETO NUMERO 2171 DE 1926  
(diciembre 28)

por el cual se dictan varias disposiciones reglamentarias del servicio de Aviación en el Ejército.

**El Presidente de la República,**

en uso de las facultades conferidas por la Ley 51 de 1925,

**Decreta:**

**CAPITULO I**

**Organización**

Artículo 1º Las Escuelas de Aviación Militar, llamadas "Escuelas" en los artículos siguientes, tienen por objeto formar pilotos aviadores militares, observadores, el personal técnico de Aviación y en general el personal destinado a la Aviación Militar.

Artículo 2º Las Escuelas de Aviación Militar dependerán directamente del Ministerio de Guerra.

Artículo 3º Una de las Escuelas de Aviación funcionará en Madrid (sabana de Bogotá). Las otras Escuelas de Aviación se organizarán en los lugares del país en que el Gobierno estime conveniente.

Artículo 4º A partir del 1º de enero de 1927, y a medida que se cuente con oficiales de Aviación técnicamente preparados, la Escuela de Aviación de Madrid será dotada, previa solicitud de la Dirección del Instituto, con el siguiente personal:

Un Subdirector oficial de Aviación del grado de Capitán o Mayor, que será el oficial de detall fiscal;

Un jefe de servicio técnico (oficial de Aviación del grado de Capitán o Mayor, con capacidad técnica);

Hasta tres (3) monitores para la instrucción de pilotaje (oficiales pilotos de Aviación de grado de Teniente o Capitán);

Hasta tres (3) oficiales para instrucción técnica (oficiales de Aviación, pilotos, observadores, o de las tropas de Aviación).

Parágrafo. Continuará como Director de la Escuela de Madrid, el señor Mayor Henry Pillichody.

Parágrafo. La Escuela de Aviación de Madrid contará además, desde el 1º de enero de 1927, con el personal combatiente, de profesores civiles, empleados militares y de Administración, que en seguida se enumera:

Un Teniente o Subteniente para el servicio Administrativo;

Un sargento primero;

Hasta veinte (20) oficiales alumnos, en comisión de los cuerpos de tropas;

Hasta tres (3) profesores civiles que devengarán el sueldo mensual de cuarenta pesos (\$ 40.00) cada uno.

#### **Empleados militares:**

Un médico primero;

Un contador primero;

Cuatro (4) jefes técnicos de los servicios de la Escuela;

#### **Personal de Administración:**

Un enfermero;

Un peluquero primero;

Un peluquero segundo;

Hasta dos (2) furrieles guarda-almacenes;

Hasta dos (2) escribientes primeros;

Hasta dos (2) escribientes segundos;

Un ranchero primero;

Un ranchero segundo;

Un mayordomo;

Hasta doce (12) asistentes o sirvientes;

Hasta cuatro (4) mecánicos primeros;

Hasta seis (6) mecánicos segundos;

Hasta dos (2) mecánicos terceros para cada avión;

Un sastre primero;

Un zapatero primero;

Hasta dos (2) talabarteros (un primero y un segundo);

Hasta tres (3) carpinteros (un primero y dos segundos);

Un chofer primero, por cada carro; y

Un chofer segundo, por cada carro.

Parágrafo. En todo caso se procurará que los puestos del personal de Administración sean desempeñados por individuos reservistas del Ejército, a quienes se les preferirá sobre los que no reúnen tal condición.

Artículo 5º La Escuela de Aviación de Madrid tendrá las siguientes dependencias principales:

- 1) La Dirección, de la cual dependen todos los servicios de la Escuela;
- 2) La Subdirección, a la cual le incumbe:
  - a) El control de todos los servicios administrativos;
  - b) La instrucción de pilotos, observadores, personal técnico de Aviación y
  - c) La instrucción de las tropas de Aviación (instrucción de los reclutas o personal de cursos especiales).
- 3) La jefatura del servicio técnico, a la cual le incumbe:
  - a) La recepción, revisión y reparación de todo el material de la Escuela de Aviación;
  - b) El servicio de los hangares y de los talleres;
  - c) El servicio de los almacenes; y
  - d) El servicio de los automóviles, camiones y otros carros.

Artículo 6º Para ser alumno de las Escuelas de Aviación se requiere:

- 1) Poseer el diploma de oficial expedido por la Escuela Militar de Cadetes de Colombia;
- 2) Hallarse en servicio activo en el Ejército; y
- 3) Presentar un certificado de buena capacidad física, expedido por tres médicos designados por el Ministerio de Guerra.

Parágrafo. Puede ser admitido como alumno de las Escuelas de Aviación todo oficial que haya obtenido su diploma en una escuela militar extranjera, siempre que el grado respectivo se le haya reconocido por el Gobierno de Colombia, y llene los requisitos exigidos por los puntos 2 y 3 del artículo 6º de este Decreto.

Parágrafo. La edad de los alumnos pilotos y observadores, por regla general, no será mayor de 32 años, y el peso no excederá de 75 kilos. En casos excepcionales la Dirección de la Escuela, de acuerdo con el Ministerio de Guerra, puede apartarse de estas condiciones.

Parágrafo. Para la admisión de los alumnos, se tendrán en cuenta las calificaciones anteriores de los oficiales aspirantes.

## CAPITULO II

### Material

Artículo 7º Como material de vuelo para la instrucción, la Escuela de Aviación de Madrid tendrá los aviones necesarios para instruir hasta veinte (20) alumnos, a razón de un avión por cada dos alumnos; de este material deberán ser diez aviones de doble comando, y diez de entrenamiento. Se procurará en todo caso mantener esta dotación en su estado completo. En cuanto las condiciones fiscales lo permitan, a la Escuela se le suministrarán anualmente por lo menos tres aviones de doble comando y tres de entrenamiento.

Artículo 8º Adquiridas las reservas del material volante de que trata el artículo precedente (los diez aviones de cada tipo más los tres aviones de doble comando y los tres de entrenamiento que se deben suministrar anualmente), si quedare alguna suma de la destinada para la adquisición de dicho material, se podrá emplear en la compra de otros elementos destinados al servicio de la Aviación.

### CAPITULO III

#### Instrucción

Artículo 9º Las tareas tendrán un período de duración de once (11) meses en cada Escuela.

Artículo 10. La instrucción que se dé en las Escuelas de Aviación Militar será de tal naturaleza que el personal que la recibe pueda ingresar al cuerpo de Aviación Militar (marítima o terrestre), mediante un período de adaptación para los pilotos que pasan del avión al hidroavión o viceversa.

Artículo 11. Las materias de instrucción serán las siguientes:

#### A) **Práctica.**

- a) Vuelos de instrucción sistema doble comando;
- b) Vuelos de entrenamiento hasta llenar las condiciones estipuladas para obtener el título de piloto militar;
- c) Manejo y conservación de los aviones, motores y demás elementos de aviación;
- d) Reconocimiento de terrenos desde el punto de vista de la aviación.

#### B) **Teorías.**

- a) Conocimiento del avión (elementos de estadística, resistencia de materiales, aerodinámica, resistencia del aire);
- b) Conocimiento del motor;
- c) Meteorología;
- d) Navegación aérea;
- e) Historia de la aviación;
- f) Ciencias militares desde el punto de vista de la aviación.

### CAPITULO IV

#### Sueldos

Artículo 12. Los alumnos pilotos de las Escuelas de Aviación Militar devengarán además de los sueldos correspondientes a sus grados, una prima de riesgo de cincuenta pesos (\$ 50.00) mensuales. Los alumnos observadores y los observadores diplomados, devengarán además del sueldo correspondiente a sus grados, una prima de riesgo de diez pesos (\$ 10.00), por cada hora de vuelo; pero se pagará solamente hasta un maximum equivalente a cinco horas de vuelo o sea hasta cincuenta pe-

sos mensuales. Para los pilotos diplomados la prima será de setenta y cinco pesos (\$ 75.00) mensuales.

## CAPITULO V

### Disposiciones generales y finales

Artículo 13. Al finalizar cada período completo de instrucción de los alumnos pilotos, observadores, personal técnico y demás personal destinado a la Aviación Militar, la Dirección General de las Escuelas propondrá al Ministerio de Guerra los alumnos que se hayan distinguido y que a su juicio deban permanecer en las Escuelas por un año más, a fin de especializarse como profesores en los distintos ramos.

Artículo 14. Los pilotos graduados que no forman parte de la dotación de la Escuela de Madrid y hasta tanto se organicen las otras Escuelas, serán destinados a las unidades más próximas a éste lugar con el fin de que puedan asistir periódicamente a dicha Escuela a continuar su entrenamiento.

Artículo 15. El Director, el Subdirector, el jefe técnico, el personal militar efectivo, de instrucción, los oficiales alumnos pilotos y observadores, los jefes de mecánica, los jefes de hangares y el personal de montaje, de almacenes, de servicio de automóviles y camiones serán alojados en los edificios de las Escuelas.

Artículo 16. La Dirección de las Escuelas está facultada para solicitar del Ministerio de Guerra el retiro de las Escuelas de Aviación de los alumnos por las siguientes causas:

- a) Por mala conducta comprobada;
- b) Por falta de aptitudes para el vuelo; y
- c) Por motivos de orden físico.

Artículo 17. En caso de enfermedad o heridas a consecuencia del servicio, los alumnos y demás personal de las Escuelas de Aviación Militar, serán atendidos por cuenta de la Nación y trasladados a una casa de salud, si el médico lo juzga necesario, siendo de cargo de la misma Nación los gastos que ocasione la hospitalización, según las disposiciones vigentes.

Artículo 18. Los alumnos pilotos y observadores, los pilotos y observadores graduados, el personal técnico de la Aviación y demás personal destinado a la Aviación Militar que sufran por razón del mismo servicio invalidez completa o parcial, gozarán de las estipulaciones señaladas por la Ley 75 de 1925.

Artículo 19. Todas las autoridades de la República están en el deber de prestar apoyo moral y efectivo a las Escuelas Militares de Aviación lo mismo que a todo el personal de Aviación Militar. Ellas harán respetar del público en general los reglamentos y prescripciones en vigencia de cada Escuela, especialmente aquellas que garantizan la seguridad del público mismo.

Artículo 20. En caso de aterrizaje forzado fuera del aeródromo militar, de uno de los aviones del Ejército, la autoridad civil más cercana

al lugar donde el aterrizaje o accidente se haya presentado, tomará todas las medidas para dar una ayuda eficaz a la tripulación (servicio sanitario, apoyo material).

Parágrafo. Si el accidente tiene carácter de gravedad (muerte de uno de los tripulantes o heridas graves) la autoridad civil tiene la obligación de dar aviso inmediato al Ministerio de Guerra de lo que haya ocurrido.

Artículo 21. En caso de accidente o aterrizaje forzado de un avión militar, se facilitarán al personal de aviación los servicios de telégrafos y teléfonos del Estado y de empresas concesionarias, bien entendido que en carácter oficial y urgente.

Artículo 22. Las autoridades del Municipio de Madrid procurarán que se mantenga siempre en buen estado la carretera que comunica el campo de aviación de la Escuela con la carretera departamental (Bogotá-Facatativá).

Artículo 23. Queda derogado el Decreto 1737 de 1925, y todas las disposiciones contrarias al presente Decreto.

Artículo 24. Este Decreto entrará en vigencia desde el día primero de enero de mil novecientos veintisiete (1927).

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 28 de diciembre de 1926.—MIGUEL ABADIA MENDEZ.—El Ministro de Guerra, **Ignacio Rengifo B.**

(“Diario Oficial” número 20395 de enero 14 de 1927).

---

## DECRETO NUMERO 1744 DE 1930

(octubre 16)

por el cual se determinan las dotaciones de una unidad del Ejército y la categoría de unos Comandos.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales y de las extraordinarias que le confiere la Ley 3ª del corriente año,

#### **Decreta:**

Artículo 1º La Escuela Militar de Aviación dispondrá para su servicio de guardia, arreglo de los campos de aviación y manejo de los aparatos en la pista y hangares, de una unidad de tropas que se denominará “Compañía Terrestre de Aviación”, con el siguiente personal:

Un Capitán, Comandante;

Un Teniente;

Un Subteniente;

Un sargento primero;

Dos sargentos segundos;  
Tres cabos primeros;  
Tres cabos segundos; y  
Sesenta y un (61) soldados.

.....

Artículo 3º Las novedades del presente Decreto se surtirán con fecha primero de los corrientes.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 16 de octubre de 1930.—ENRIQUE OLAYA HERRERA.—El Ministro de Guerra, **Agustín Morales Olaya**.

---

DECRETO NUMERO 2316 DE 1935  
(diciembre 26)

por el cual se dictan algunas disposiciones sobre el funcionamiento y condiciones de admisión del personal de alumnos para la Escuela de Aviación Militar de Cali.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus atribuciones legales,

**Decreta:**

Artículo 1º A partir de la fecha del presente Decreto, el tiempo de duración de los estudios en la Escuela de Aviación Militar de Cali, será de un año.

Parágrafo. El curso escolar iniciará sus tareas el 7 de enero y el 1º de julio de cada año; en el primer caso terminará el 22 de diciembre y en el segundo el 28 de junio próximo.

Artículo 2º La Escuela para su funcionamiento se dividirá en dos períodos: instrucción primaria e instrucción secundaria, correspondientes a los cursos A y B, respectivamente, según que su iniciación sea en enero o en julio.

Artículo 3º Una vez terminados los estudios del segundo período, curso B, a los alumnos que hayan demostrado reunir las condiciones reglamentarias les será concedido el grado de pilotos a propuesta de la Dirección de la Escuela.

Artículo 4º Los alumnos que a juicio de la Dirección de la Escuela, asesorada por la Junta respectiva, después de haber sido sometidos a ciertas pruebas no reunieren condiciones apropiadas, serán eliminados.

Artículo 5º Para ser admitido como alumno de la Escuela de Aviación se requieren las siguientes condiciones:

a) Ser oficial del Ejército del grado de Subteniente y haber prestado sus servicios por lo menos un año en las filas, o ser suboficial del Ejército en servicio activo, del grado de cabo 1º y haber prestado sus servicios en filas por lo menos un año en este grado, y para aspirantes

civiles que comprueben haber hecho estudios de pilotaje en otras escuelas, ya sean nacionales o extranjeras;

b) No ser menor de 20 años ni mayor de 24;

c) Ser soltero y permanecer en este estado durante el tiempo que pertenezca al Instituto;

d) Resultar después de los exámenes médicos necesarios con aptitud psíquico-física para el servicio, y haber sido declarado apto por la Junta encargada de practicar dichos exámenes;

e) Cuando se trate de suboficiales: ser bachiller o haber cursado por lo menos hasta tercer año de literatura inclusive y adjuntar los comprobantes respectivos. Además, ser aprobado en los exámenes de admisión ante autoridad competente nombrada por la Dirección General de Aviación;

f) Cuando se trate de aspirantes civiles: ser bachiller;

g) Certificado de haber observado buena conducta;

h) Acreditar condiciones de honorabilidad por medio de certificados de dos personas respetables y conocidas;

i) Presentar la partida de bautismo, o en su defecto la prueba supletoria conforme a la ley, y

j) Rendir los exámenes definitivos de admisión en Bogotá, de acuerdo con las normas establecidas por la Dirección General de Aviación.

Artículo 6º El número de alumnos que ingrese a cada curso no podrá pasar de 25 ni ser menor de 20 (oficiales o suboficiales). Los aspirantes civiles serán asimilados a suboficiales. El curso para suboficiales funcionará cada 18 meses.

Parágrafo. La Dirección General de Aviación solicitará del Ministerio de Guerra —Departamento de Personal— con tres meses de anticipación a las fechas arriba indicadas, la clase y número del personal que necesite para cada curso.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 26 de diciembre de 1935.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Benito Hernández B.**

---

## DECRETO NUMERO 2317 DE 1935

(diciembre 26)

por el cual se fija el pénsum de estudios de la Escuela de Aviación Militar de Cali.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus atribuciones legales,

**Decreta:**

Artículo 1º A partir de la fecha del presente Decreto, el pénsum de estudios en la Escuela de Aviación Militar de Cali, comprenderá las siguientes asignaturas: Matemáticas, Geografía, Física, Química, Aerodiná-

mica, Radio, Motores, Aviones, Paracaídas, Aerofotografía, Aerología, Navegación Aérea, Tiro y Bombardeo, Táctica General y Aérea, Deportes.

Artículo 2º La Dirección de la Escuela someterá a la aprobación de la Dirección General de Aviación los programas en desarrollo de las materias indicadas en el pénsum de estudios.

Artículo 3º Facúltase a la Dirección de la Escuela, por conducto de la Dirección General de Aviación, para proponer al Ministerio de Guerra el personal de profesores necesarios para el desarrollo del pénsum de estudios arriba citado, de conformidad con la dotación fijada por el Decreto número 2069 del 31 de octubre de 1934.

Artículo 4º Facúltase a la Dirección General de Aviación para organizar un Curso de Aerofotografía, compuesto de seis alumnos oficiales del grado de Teniente o Subteniente y que hayan cursado hasta segundo año de Ingeniería.

Artículo 5º El pénsum de pruebas e instrucción de la Escuela de Aire, será elaborado por la Dirección General de Aviación de común acuerdo con la Dirección de la Escuela.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 26 de diciembre de 1935.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Benito Hernández B.**

---

DECRETO NUMERO 2318 DE 1935  
(diciembre 26)

por el cual se fijan algunas funciones y atribuciones a la Dirección de la Escuela de Aviación Militar de Cali.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo único. A partir de la fecha del presente Decreto, la Dirección de la Escuela de Aviación Militar de Cali, tendrá en general, las atribuciones y obligaciones que, en lo referente a disciplina, instrucción y administración, confieren los reglamentos a un Comandante de un cuerpo de tropas y, además, las siguientes:

a) Proponer al Ministerio de Guerra, por conducto de la Dirección General de Aviación, la destinación de oficiales de planta y empleados militares;

b) Solicitar la cancelación de los nombramientos de profesores o monitores contratados, remisos al cumplimiento de sus deberes o deficientes en el profesorado, y

c) Corresponderá a la Dirección de la Escuela, como entidad responsable de la buena marcha de todos los servicios, someter por conducto

de la Dirección General de Aviación al Ministerio de Guerra las reformas que sean necesarias, para el buen funcionamiento de la Escuela.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 26 de diciembre de 1935.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Benito Hernández B.**

---

DECRETO NUMERO 3185 DE 1936  
(diciembre 31)

por el cual se aprueba el Reglamento de Régimen Interno de la Base Escuela de Aviación Militar "Ernesto Samper".

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo único. Apruébase y adóptase el siguiente Reglamento de Régimen Interno de la Base Escuela de Aviación Militar "Ernesto Samper".

PRIMERA PARTE

**Organización de la Base Escuela**

1. La Base Escuela de Aviación Militar de Cali constituye una repartición militar, cuyo Comando directamente subordinado a la Dirección General de Aviación, estará servido por un oficial superior o Capitán piloto, el cual será directamente responsable de la administración general de la Base Escuela, de su régimen interno y de la administración y disciplina del personal militar y civil, nacional y extranjero, que en ella preste sus servicios.

2. Corresponde al Comandante de la Base Escuela de Cali, fuera de sus atribuciones militares, facilitar en debida forma el ejercicio de las funciones de las autoridades policivas, aduaneras, sanitarias, postales, etc., que el Gobierno determine.

3. La Base Escuela de Aviación Militar de Cali está destinada a la formación de pilotos militares y a la instrucción de los contingentes que han de constituir las reservas de Aviación Terrestre de la Base Escuela.

4. La Base Escuela de Cali para su funcionamiento tendrá la siguiente organización:

Un Comandante de la Base Escuela.  
Un Sub-comandante oficial de detall.  
Un oficial ayudante, Teniente o Capitán.

Nueve Secciones, así:

Administrativa.  
Operaciones o Escuela de Vuelo.

Estudios o Escuela de Tierra.  
Técnica.  
Aerofotografía.  
Aeródromos.  
Radio-aerología.  
Sanidad.  
Compañía combinada.

5. Los jefes de cada una de estas Secciones serán responsables ante el Comandante de la Base por la marcha correcta de cada una de ellas y por la conservación y buen empleo del material y elementos bajo su inmediata dirección.

6. Las dotaciones del personal se establecen por decreto separado.

## SEGUNDA PARTE

### Funciones y atribuciones

7. **Del Comandante de la Base Escuela.** Tendrá las atribuciones y obligaciones que en lo referente a disciplina, instrucción y administración, confieren los Reglamentos a un Comandante de cuerpo de tropa.

Además las siguientes:

a) Proponer a la Dirección General de Aviación las modificaciones que crea convenientes para el buen funcionamiento de la Base Escuela.

b) Efectuar las calificaciones periódicas semestrales y anuales de cada uno de los alumnos, oído concepto de los jefes de las Secciones de Escuelas de Vuelo y de Tierra y de la Junta Calificadora.

c) Conceptuar sobre las capacidades, aprovechamiento, interés, disciplina, espíritu de arma y condiciones morales de cada uno de los oficiales, alumnos, personal de maestranza, etc., de la Base Escuela. Para este efecto el Comando ordenará llevar una carpeta para cada uno de los individuos bajo su dependencia, en la cual quedarán originales todos los documentos que han de formar la hoja de vida del personal.

d) Elaborar la directiva de instrucción de la Compañía combinada, contemplando desde la recepción del contingente hasta el período de Compañía, inclusive.

e) Revisar los programas que deben presentar los profesores por conducto de los jefes de las Secciones de Escuelas de Vuelo y Tierra.

f) Conceptuar al final del curso de instrucción sobre la competencia de cada uno de los alumnos y el destino que deba dársele en las Escuadrillas Tácticas de Aviación.

g) Presentar al Ministerio de Guerra por conducto de la Dirección General de Aviación la documentación que exige el Reglamento de rendición de informes. Todos estos trabajos deben ser presentados oportunamente a la Dirección General de Aviación para su estudio y aprobación.

h) Ceñirse en todo a lo dispuesto por el Código Militar en relación con la Justicia Militar.

.....

**12. De la Sección de Operaciones**—El jefe de la Sección de Operaciones será del grado de Capitán piloto o Teniente piloto y tendrá las siguientes atribuciones y obligaciones:

- a) Dirección de los cursos de pilotaje de acuerdo con la directiva que se indica en el artículo número (Cuarta parte) del presente Reglamento.
- b) Dirigir el entrenamiento de vuelo, el movimiento de aviones.
- c) Supervigilar la instrucción primaria, avanzada y especial de pilotos, observadores, personal técnico y personal especial.
- d) Repartición del material volante y del personal de monitores.
- e) Supervigilancia y chequeo en vuelo del personal de monitores y alumnos para comprobar las condiciones como instructores de los monitores y adelanto de instrucción de los alumnos.
- f) Control en vuelo para conceptuar finalmente sobre las capacidades de determinado alumno o alumnos que hayan sido propuestos por los monitores para comparecer ante la Junta Calificadora.
- g) Responsabilidad por el cumplimiento del Reglamento y programas de la Escuela de Vuelo.
- h) Elaboración de temas de examen de la Escuela de Vuelo, para la aprobación del Comando de la Base.
- i) Control de asistencia de alumnos a clase.
- j) Las atribuciones del Comandante de la Escuela de Vuelo serán las mismas que confieren los Reglamentos a los Comandantes de Compañía.

**13. De la Sección de Estudios.** El jefe de la Sección de Estudios o Escuela de Tierra, será del grado de Capitán o Teniente piloto u observador militar y tendrá las siguientes obligaciones y atribuciones:

- a) Dirección de los cursos de Escuela de Tierra de acuerdo con la directiva que se indica en el artículo número (Quinta parte) del presente Reglamento.
- b) Dirigir las clases de la Escuela de Tierra.
- c) Supervigilancia de la instrucción teórica de los cursos de Escuela de Tierra.
- d) Repartición de elementos para el funcionamiento de la Escuela.
- e) Supervigilancia y control de asistencia de profesores y alumnos a clase.
- f) Estudiar las calificaciones de aquellos alumnos que hayan sido propuestos para comparecer ante la Junta Calificadora, y dar su concepto.
- g) Responsabilidad por el cumplimiento del Reglamento y programas de la Escuela de Tierra.
- h) Elaboración de temas de examen para la aprobación del Comando de la Base.
- i) Las atribuciones del Comandante de la Escuela de Tierra, serán las mismas que confieren los reglamentos a los Comandantes de Compañía.

## SEXTA PARTE

### Junta Calificadora

50. La Junta Calificadora estará compuesta por el Comandante de la Base, el cuerpo de profesores y el oficial de Sanidad.

51. Las funciones de la Junta Calificadora serán: estudio de las calificaciones de los alumnos, resolución de las solicitudes de los monitores o profesores sobre los mismos (vuelo, retardos, fallas, faltas, etc.), para proponer a la Dirección General de Aviación por conducto del Comando la resolución tomada al respecto (eliminación, suspensión, etc.).

52. La Junta Calificadora no tiene ninguna atribución disciplinaria o de mando, tan sólo actuará como consejo del Comandante de la Base Escuela.

53. La Junta Calificadora se reunirá mensualmente en **sesiones ordinarias**, para hacer y discutir las calificaciones de los cursos y de los alumnos.

54. La Junta Calificadora debe reunirse en **sesiones extraordinarias** al finalizar cada período de instrucción, con el fin de definir las calificaciones semestrales del personal. Estas sesiones se pueden efectuar también en casos especiales y cuando las circunstancias lo exijan, y la urgencia de los asuntos por tratar no permitan hacerlo en una de las sesiones ordinarias.

55. Sobre todas las sesiones de la Junta Calificadora se deberá levantar una acta escrita por el ayudante de la Base Escuela, el cual actuará como secretario de la Junta.

56. La Junta Calificadora trabajará formando sus conclusiones, después de considerar y discutir imparcialmente todas las circunstancias acerca del caso. En todo caso debe dársele posibilidad al alumno para que en forma disciplinaria explique ante la Junta los motivos, circunstancias, etc., en que se sucedió el hecho.

57. Las conclusiones de la Junta Calificadora servirán de base y de respaldo para las decisiones técnicas y disciplinarias que el Comandante de la Base Escuela, debidamente autorizado por la Dirección General de Aviación tome en cada caso. Si esta resolución está bajo sus atribuciones disciplinarias deberá pasar el informe respectivo y la resolución tomada a la Dirección General de Aviación.

58. El Comandante de la Base Escuela aparte de sus atribuciones disciplinarias, podrá disponer como medidas técnicas, controles o exámenes especiales, entrenamiento extra, regreso al curso inmediatamente inferior, suspensión transitoria del entrenamiento, naturalmente siempre de acuerdo con la resolución tomada por la Junta.

59. La suspensión definitiva del entrenamiento de un alumno o la eliminación de la Escuela, bien sea que se tome como medida técnica o como medida disciplinaria, podrá decidirla únicamente la Dirección General de Aviación tomando en consideración lo solicitado por el Comandante de la Base Escuela, y la propuesta que mediante un acta haga la Junta Calificadora.

60. Serán motivos de eliminación de la Escuela la incapacidad física, técnica, y los motivos de orden moral o militar que determinen la Junta Calificadora y la Dirección General de Aviación.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 31 de diciembre de 1936.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Plinio Mendoza Neira**.

---

DECRETO NUMERO 362 DE 1945

(febrero 13)

por el cual se crean becas en la Base Escuela de Aviación Militar "Ernesto Samper" para cadetes u oficiales de nacionalidad ecuatoriana.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

**Considerando:**

Que es un deber incrementar los lazos que unen a Colombia con la República del Ecuador, cuya comunidad de espíritu debe fomentarse para hacer más tangible la tradicional amistad existente entre las dos naciones,

**Decreta:**

Artículo único. Créanse en la Base Escuela de Aviación Militar "Ernesto Samper" tres becas de cadetes u oficiales alumnos de pilotaje, para aspirantes de la hermana República del Ecuador, designados por el Gobierno de dicha Nación.

Parágrafo. Los aspirantes que las llenen, quedan en la obligación de dar cumplimiento a las disposiciones de admisión de que trata el prospecto de la Base Escuela de Aviación Militar aprobado por Decreto número 2599 de 1943.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 13 de febrero de 1945. ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, General **Domingo Espinel**.

---

DECRETO NUMERO 94 DE 1946

(enero 11)

por el cual se organizan los estudios de la Escuela Militar de Aviación "Ernesto Samper" y se dictan otras disposiciones.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales y en desarrollo del artículo 22 de la Ley 102 de 1944,

**Decreta:**

CAPITULO I

**Objeto de la Escuela Militar de Aviación**

Artículo 1º La Escuela Militar de Aviación, tiene por objeto:

- a) Instruir y preparar personal para formar oficiales del servicio activo de la Fuerza Aérea Nacional;
- b) Instruir y preparar personal para oficiales de reserva de aviación.

## CAPITULO II

### Organización de la Escuela

Artículo 2º Para el desarrollo de los estudios militares y de aviación, la Escuela se divide en dos cursos, así:

- a) Curso de aviación.
- b) Curso de especialidades.

Artículo 3º. **Curso de aviación**—El curso de aviación tendrá una duración normal de dos años y su finalidad es la formación de oficiales pilotos para la Aviación Militar.

En el primer año, los alumnos reciben la preparación militar, física y la preliminar de vuelo. A este primer año ingresarán los alumnos que no provengan de las Escuelas Militar o Naval. Los alumnos que aprueben este primer año reciben el título de alférez de la Escuela de Aviación.

En el segundo año, los alumnos continúan su preparación militar, técnica y física y terminan el curso de pilotaje.

Al segundo año ingresan los alféreces de la Escuela de Aviación y el personal proveniente de las Escuelas Militar y Naval que satisfaga los requisitos que este reglamento establece más adelante.

Los alumnos que terminen satisfactoriamente el segundo año, reciben el título de piloto aviador y el grado de Subteniente de Aviación.

El Reglamento de Régimen Interno establecerá los programas y horarios, lo mismo que los requisitos que deben satisfacer los alumnos para los ascensos y paso de un curso a otro.

Artículo 4º. **Curso de especialidades**—El curso de especialidades tiene una duración de dos años y su finalidad es la formación de oficiales especializados en los siguientes ramos: defensa antiaérea, paracaidismo, intendencia, navegación, bombardeo, comunicaciones, ingeniería y demás especialidades técnicas de la aviación.

El personal para estas especialidades será seleccionado de los alumnos eliminados en el curso de aviación por falta de aptitudes para el pilotaje exclusivamente, pero que demuestre, a juicio de la Dirección de la Escuela, capacidades intelectuales, condiciones físicas, morales y espíritu militar, para pertenecer al cuerpo de oficiales de aviación.

## CAPITULO III

### Requisitos generales para ingresar como alumno a la Escuela Militar de Aviación

Artículo 5º Para ser alumno de la Escuela Militar de Aviación se requiere:

a) Ser nacional colombiano por nacimiento (salvo lo que se dispone en el Capítulo IV de este Decreto).

b) Ser soltero, y permanecer en este estado hasta la terminación de los estudios.

c) Haber aprobado los exámenes psico-físicos de aptitud.

d) No ser menor de 17 años ni mayor de 22 años.

e) Tener una estatura mínima de 1.65 metros.

f) Tener el título de bachiller expedido o reconocido por el Ministerio de Educación Nacional.

g) Presentar un certificado de cualquiera de los Gabinetes de Identificación de la Policía Nacional, en el que conste que el peticionario no tiene antecedentes judiciales ni de policía.

h) Presentar un certificado de buena conducta expedido por el último plantel donde el aspirante haya cursado estudios.

i) Para los menores de edad, presentar una autorización escrita del padre o tutor para ingresar a la Escuela.

j) Comprobar que el fiador es solvente para el pago de la fianza exigida por el Reglamento Interno de la Escuela y si se trata de un alumno supernumerario, comprobar que es solvente para atender a los gastos de matrícula, pensión y sostenimiento del equipo personal, durante el tiempo que vaya a permanecer en la Escuela.

k) Llenar los demás requisitos determinados por el Reglamento Interno de la Escuela.

Parágrafo 1º Los alumnos de la Escuela Militar de Cadetes, que hayan terminado satisfactoriamente el curso general, podrán ingresar al 2º año del curso de aviación de la Escuela.

Parágrafo 2º Igualmente, podrán ingresar a dicho curso los cadetes del Curso Militar de la Escuela de Cadetes y los oficiales del Ejército o de la Marina del grado de Subteniente o de Guardiamarina, que tengan como máximo dos años de antigüedad en el grado y que reúnan los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de la Escuela Militar de Aviación, al cual deberán someterse en su totalidad.

## CAPITULO IV

### Admisión de alumnos

Artículo 6º La Dirección de la Escuela fijará anualmente los cupos para la admisión en cada uno de los cursos.

Artículo 7º Los alumnos serán becados o supernumerarios. Se entiende por becado el alumno que está subvencionado por el Gobierno y por supernumerario el que paga pensión.

Artículo 8º La Escuela tendrá hasta 200 alumnos becados y hasta 100 supernumerarios.

Artículo 9º Los alumnos extranjeros serán admitidos a solicitud de los respectivos Gobiernos y deberán reunir los requisitos exigidos a los postulantes nacionales.

Parágrafo 1º Durante su permanencia en la Escuela Militar de Aviación los alumnos extranjeros usarán el mismo uniforme de los cadetes colombianos y deberán someterse estrictamente a todos los reglamentos de la Escuela.

Parágrafo 2º Estos alumnos recibirán los mismos grados de los nacionales, en calidad de honorarios y una vez terminados sus estudios, pasarán a la disposición de su respectivo Gobierno.

Artículo 10. Los alumnos tanto becados como supernumerarios pagarán la suma de diez pesos (\$ 10.00) moneda corriente, por valor de matrícula.

Artículo 11. Todos los alumnos deben consignar antes de su ingreso, en la contaduría de la Escuela, la cantidad de quince pesos (\$ 15.00) moneda corriente, como depósito de garantía, para el pago de los elementos y prendas que pierdan o dañen. Esta suma debe completarse, cuando haya descuentos por tal razón y le será devuelta al alumno al retirarse de la Escuela.

Artículo 12. El valor de la pensión mensual para los alumnos supernumerarios es de \$ 50.00 moneda corriente y se pagará por mensualidades anticipadas.

## CAPITULO V

### Bajas

Artículo 13. Las bajas serán causadas a solicitud propia o a propuesta de la Dirección de la Escuela, la que lo hará en los siguientes casos:

a) Por enfermedad comprobada que imposibilite al alumno para continuar sus estudios.

b) Por incapacidad para seguir la instrucción práctica militar.

c) Por no presentar exámenes finales o de habilitación en las fechas fijadas, sin excusa justificada.

d) Por no pagar el depósito, la matrícula o la pensión en su debido tiempo.

e) Por contraer matrimonio durante el tiempo de permanencia como alumno.

f) Por faltas contra la disciplina, la moral o el buen nombre de la Institución, a juicio de la Dirección de la Escuela, y

g) Por no obtener las calificaciones reglamentarias en estudios, conducta, espíritu militar, aptitud para el mando y demás condiciones militares.

## CAPITULO VI

### Disposiciones generales

Artículo 14. Los nombramientos de cadetes para el primer año se harán por resoluciones Ministeriales.

Artículo 15. A los cadetes que terminen satisfactoriamente el primer año, a propuesta de la Dirección de la Escuela se les conferirá el grado de

alférez de la Escuela de Aviación por decreto Ejecutivo, e igualmente a los provenientes del Curso Militar de la Escuela de Cadetes.

Artículo 16. A los alféreces que terminen satisfactoriamente el segundo año o el curso de especialidades, se les conferirá el grado de Subteniente de Aviación y serán inscritos en el Escalafón de Actividad o de Reserva, según el caso, en la respectiva especialidad.

Artículo 17. Al recibir el grado de Subteniente, el alumno becado, adquiere el compromiso de servir cinco años en la Fuerza Aérea, en las condiciones que el Gobierno determine.

Artículo 18. Se autoriza a la Dirección de la Escuela para reglamentar los estudios de los actuales alumnos que no sean bachilleres, a fin de prepararlos para su ingreso al segundo año.

Artículo 19. Todos los alumnos reciben por cuenta del Gobierno Nacional y durante su permanencia en la Escuela, uniformes, equipo militar y servicios médicos y hospitalarios, conforme al Reglamento del Instituto.

Artículo 20. El equipo personal será costeadado por cada alumno y lo presentará el día fijado para el ingreso a la Escuela, debiendo mantenerlo completo durante su permanencia en el Instituto. Las prendas que constituyen dicho equipo, serán determinadas por el Reglamento de régimen de la Escuela.

Artículo 21. Las cantidades que recaude la Escuela por concepto de las partidas determinadas en los artículos 10 y 12 del presente Decreto, se destinarán única y exclusivamente para atender a los gastos que demande la alimentación de los alumnos, para adquisición de material de enseñanza y de instrucción y demás necesidades de la Escuela, conforme a la reglamentación que para tal efecto dicte el Ministerio de Guerra.

Artículo 22. Por medio del Reglamento de régimen interno de la Escuela se determinarán las condiciones especiales de admisión, nombramiento de alumnos, pensum de estudios, altas, bajas y demás disposiciones complementarias del presente Decreto.

Artículo 23. De conformidad con lo dispuesto por los artículos 24 y 29 de la Ley 1ª de 1945, el Ministerio de Guerra, a solicitud de la Dirección de la Escuela, expedirá a los cadetes y alféreces la libreta de servicio militar, como reservistas de primera clase, de acuerdo con la reglamentación que se haga en la citada Ley.

Artículo 24. Fíjase para los alumnos becados de la Escuela Militar de Aviación una asignación mensual de veinte pesos (\$ 20.00) para cada uno.

Artículo 25. Los alumnos del curso de aviación disfrutarán de una prima de vuelo de diez pesos (\$ 10.00) mensuales, durante el tiempo en que reciban instrucción de pilotaje en el aire.

Artículo 26. El presente Decreto deroga todas las disposiciones vigentes sobre la materia, y modifica el Decreto número 773 de 1945.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 11 de enero de 1946.  
ALBERTO LLERAS.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**.

MODELO DE SOLICITUD DE ADMISION

(foto tamaño cédula)

Al señor..... (grado).

Director de la Fuerza Aérea (o de la Escuela Militar de Aviación).  
Bogotá (X).

Yo, ..... hijo de ..... y de .....  
natural de..... de ..... años de edad, con  
(años de bachillerato) aprobados; a Ud. respetuosamente expongo:

Que deseando ingresar a la Escuela Militar de Aviación, con el permiso de mi representante legal (cuando sea menor de edad), quien autoriza con su firma la presente solicitud, y reuniendo los requisitos exigidos por el Prospecto de Admisión de la Escuela, espero ser tenido en cuenta para el curso del año próximo:

Acompaño los siguientes documentos:

- a) Copia de la partida de bautismo,
- b) Certificado de soltería.
- c) Certificado de los seis años de bachillerato superior
- d) Certificado del director del último colegio,
- e) Diploma de bachiller,
- f) Certificado de honorabilidad,
- g) Autorización,
- h) Certificado de autoridad competente,
- i) Certificado de uno de los Gabinetes de Identificación de la Policía Nacional, y
- j) Certificado de solvencia económica.



En caso de ser aceptado como aspirante, agradecería enviarme la comunicación respectiva a la siguiente dirección: Calle o carrera..... número..... Ciudad.....

Fecha.....

Firma del aspirante.....

El suscrito, representante legal del aspirante que remite la precedente solicitud, concede autorización para que ingrese a la Escuela Militar de Aviación, y conociendo las condiciones del Prospecto de Admisión, se compromete a que su representado quede sometido a las disposiciones y reglamentos vigentes y demás que se dicten posteriormente.

Para constancia firma.....

.....  
(firma del representante legal).

Nombre del representante.....

Dirección .....

Teléfono .....

## ANEXOS

### Modelo para el contrato de fianza

En..... Departamento de .....  
ante mí ....., Notario ..... y ante los  
testigos instrumentales .....  
y varones, mayores de veintiún años, y vecinos de .....  
de buen crédito y en quienes no concurren causales de impedimento, com-  
pareció el joven ..... varón  
de..... años de edad, asistido en este acto por su padre el  
señor ..... (en defecto de éste la madre, o en  
defecto de los anteriores el tutor o curador) mayor de edad, con cédula  
de ciudadanía (o T. de I.) número ..... expedida en .....  
quien también comparece, ambos vecinos de ..... a  
quienes conozco personalmente, de lo cual doy fe, y expusieron:

**Primero.** Que el primero, como cadete efectivo de la Escuela Mili-  
tar de Aviación, designado por Resolución número ..... o De-  
creto número ..... de ..... según oficio número ....., el cual  
se agrega al protocolo para insertarlo en las copias que de este instru-  
mento se expidan, se obliga para con la Nación, a lo siguiente.

A) A someterse al cumplimiento de las disposiciones legales y re-  
glamentaciones de la Escuela, tanto de las actualmente en vigencia como  
de las que se dicten en el futuro.

B) A servir en la Fuerza Aérea Nacional una vez obtenido el grado  
de piloto aviador o de especialización, durante cinco años consecutivos,  
y en caso de contravención a pagar al Tesoro Nacional por conducto de  
la Administración de Hacienda Nacional y previa resolución motivada  
del Ministerio de Guerra, la cantidad de quinientos pesos (\$ 500.00) mo-  
neda corriente, por cada año o fracción de año mayor de seis meses, y  
trescientos pesos (\$ 300.00) por fracción de año menor de seis meses, que  
dejare de servir.

C) A pagar al Tesoro Nacional, como indemnización, por conducto de  
la Administración de Hacienda Nacional y previa resolución motivada del  
Ministerio de Guerra, la cantidad de quinientos pesos (\$ 500.00) moneda  
corriente, por cada año o fracción de año mayor de seis meses, y tres-  
cientos pesos (\$ 300.00) por fracción de año menor de seis meses que  
haya permanecido en la Escuela como alumno efectivo, cuando el retiró  
de ella se verifique sin haber obtenido el grado de Subteniente aviador  
o de especialización, o a solicitud propia sin motivo justificado.

**Segundo.** Que garantizan el cumplimiento de las obligaciones en las  
cláusulas anteriores con la fianza solidaria del señor .....  
quien reúne las condiciones civiles necesarias, según aparece del certifi-  
cado del Registrador de Instrumentos Públicos y Privados de.....  
que se agrega al protocolo para insertarlo en las copias que de esta es-  
critura se expidan.

**Tercero.** Presente el señor ..... mayor de edad y vecino de ..... con C. de C. número ..... expedida en ..... a quien igualmente conozco, de lo cual doy fe, dijo que se constituye fiador solidario y mancomunado de los señores ..... y ..... que asume la responsabilidad que pueda caberle por el incumplimiento de sus fiados a cualquiera de las obligaciones de que tratan las cláusulas precedentes.

**Cuarto.** Para los efectos fiscales se fija la cuantía de esta fianza en la suma de dos mil quinientos pesos (\$ 2.500.00) moneda corriente.

---

### **CAPITULO III.—ESCUELA DE CLASES TECNICAS DE MADRID**

DECRETO NUMERO 1144 DE 1932

(julio 5)

por el cual se modifican los marcados con los números 1842 y 2253 de 1931.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

**Considerando:**

Que es de indiscutible necesidad para la buena marcha de la Aviación Militar colombiana, la creación de una Escuela de Mecánicos de Aviación, sin lo cual esta importante arma del Ejército no podrá adquirir un verdadero desarrollo ni cumplir los fines a que está llamada,

**Decreta:**

Artículo 1º Suprímense en el Pelotón Terrestre de Aviación doce (12) plazas de soldado y una (1) de cabo segundo.

Artículo 2º Créanse veinte plazas de soldados voluntarios, los que entrarán a formar lo que en adelante se llamará Escuela de Mecánicos de Aviación.

Artículo 3º Créanse para la misma Escuela siete (7) plazas de asistente, para los distintos servicios, de acuerdo con las necesidades del régimen interno.

Artículo 4º El Ministerio de Guerra reglamentará los estudios de la Escuela de que trata el artículo 2º del presente Decreto, teniendo en cuenta las necesidades técnicas del arma.

Artículo 5º En los anteriores términos queda modificado el Decreto número 1842 de 1931.

Artículo 6º Suprímese el puesto de mecanógrafo del Departamento número 1 —Secretaría— del Ministerio de Guerra, y restablécese el de adjunto-archivero de la misma dependencia, con la asignación mensual de cien pesos (\$ 100.00).

Parágrafo. Queda en los anteriores términos modificado el artículo 2º del Decreto número 2253 de 1931.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 5 de julio de 1932.  
ENRIQUE OLAYA HERRERA.—El Ministro de Guerra, **Carlos Uribe Gaviria**.

## DECRETO NUMERO 349 DE 1938

(febrero 25)

por el cual se dictan disposiciones sobre organización y funcionamiento de la Base Aérea de Madrid.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

### CAPITULO I

#### **Organización general**

Artículo 1º La Base Escuela de Mecánicos de Aviación Militar de Madrid, dependerá de la Dirección General de Aviación y estará comandada por un Mayor o Capitán piloto, el cual será responsable de la administración general, del régimen interno y de la disciplina del personal militar y civil, nacional y extranjero que en ella preste sus servicios.

Artículo 2º La Base Escuela de Mecánicos de Aviación Militar de Madrid estará destinada a la formación del personal técnico dentro de las distintas ramas y especialidades de la mecánica para el servicio de la Aviación, y a la instrucción militar de los contingentes que han de constituir las reservas de la Base Escuela.

Artículo 3º Para su funcionamiento y control administrativo, técnico y disciplinario, la Base Escuela de Mecánicos de Aviación Militar de Madrid, tendrá la siguiente organización:

#### **Plana Mayor:**

Organos del Comando,  
Personal auxiliar,  
Compañía Terrestre, y  
Cinco Secciones de Servicio, así:

Sección Escuela de Mecánicos de Aviación.  
Sección Técnica.  
Sección Administración.  
Sección Servicios Auxiliares.  
Sección Sanidad.

## CAPITULO II

### Funciones y atribuciones

Artículo 4º La parte militar se regirá en un todo por los reglamentos y disposiciones vigentes, ya sean de orden general o de la Aviación en particular.

Artículo 5º La parte administrativa se regirá también por las disposiciones vigentes al respecto, y muy especialmente por las que ha dictado y pueda dictar la Contraloría General de la República.

Artículo 6º El Comandante de la Base Escuela de Mecánicos de Madrid, tendrá las atribuciones y obligaciones que en lo referente a disciplina, instrucción y administración, confieren los reglamentos a un Comandante de cuerpo de tropa. Además:

a) Será el único responsable, ante la Dirección General de Aviación del correcto funcionamiento de la Base Escuela, bajo todos los aspectos.

b) Propondrá a la Dirección General de Aviación todas las modificaciones que crea necesarias para el beneficio de todos o cualquiera de los servicios.

c) Estudiará y aprobará los programas que pasen los jefes de las distintas secciones de la Escuela, sobre las diferentes materias de los cursos.

d) Nombrará las juntas calificadoras para los exámenes de admisión y para los mensuales y presidirá los exámenes finales.

e) Presentará a la Dirección General de Aviación el programa general y los cuadros de distribución de tiempo correspondientes.

f) Controlará la dirección de las distintas Secciones de la Base Escuela y servirá de unión entre ellas.

g) Será el único intermediario entre la Dirección General de Aviación y todo el personal de la Base Escuela, sin excepción de grados ni categorías.

.....

## CAPITULO III

### Escuela de Mecánicos de Aviación

Artículo 9º El Comandante de la Escuela de Mecánicos, tendrá las mismas atribuciones que le confieren los reglamentos militares a un Comandante de unidad fundamental. Además:

a) Tendrá la responsabilidad ante el Comandante de la Base Escuela del funcionamiento de la Escuela en todos los ramos, del resultado de la enseñanza, del estricto cumplimiento de los pénsums de estudio y especialmente de la correcta formación de los alumnos como mecánicos de Aviación.

b) Elaborará los programas mensuales de enseñanza de las distintas materias y las distribuciones de tiempo, los que pasará al estudio y aprobación del Comandante de la Base.

c) Controlará el cumplimiento estricto de los programas, de las clases tanto teóricas como prácticas y la asistencia de profesores y alumnos a las horas de trabajo.

d) Propondrá al Comando de la Base Escuela todas las modificaciones que crea convenientes en los horarios, programas y distribuciones de tiempo para beneficio de la instrucción de los alumnos.

e) Solicitará del Comando de la Base Escuela todo lo relacionado con los pedidos de elementos que necesiten para las respectivas clases o talleres.

f) Será responsable de la disciplina en general de los soldados alumnos e intervendrá en todas las dependencias de la Escuela con prescindencia de la parte técnica de la Sección de Instrumentos, de la cual solamente será responsable el jefe de ella.

g) Propondrá a la Dirección General de Aviación por intermedio del Comando de la Base, la eliminación de los alumnos por mal aprovechamiento, falta de disciplina o incapacidad, y formará parte de la Junta Calificadora que estudie estas eliminaciones.

h) Firmará y responderá de todos los inventarios de los elementos a cargo de la Escuela.

Artículo 10. Los profesores serán los jefes de cada taller o clase según el caso y serán los directamente responsables ante el Comando de la Escuela del correcto funcionamiento, disciplina e instrucción de los alumnos de su dependencia, como también de la conservación y buen uso de los elementos de instrucción a su cargo; del cumplimiento estricto de los programas, horarios y distribuciones de tiempo que haya aprobado el Comando de la Base y la Dirección General de Aviación. Serán internos y dependerán en un todo del Comando de la Base Escuela.

## CAPITULO IV

### Junta calificadora

Artículo 26. La Junta Calificadora estará compuesta por el Comandante de la Base Escuela, el Comandante de la Escuela de Mecánicos, el cuerpo de profesores y el oficial de Sanidad.

Artículo 27. Las funciones de la Junta Calificadora serán:

a) Estudio de las calificaciones de los alumnos.

b) Resolución de las solicitudes de los profesores sobre los mismos alumnos (retardo, fallas, faltas, etc.), para las medidas tendientes al mantenimiento de la disciplina y buen desarrollo de la instrucción, o para que el Comandante de la Base proponga a la Dirección General de Aviación la resolución que deba tomarse respecto a casos más graves (eliminación, suspensión etc.).

Artículo 28. La Junta Calificadora no tiene ninguna atribución dis-

ciplinaría o de mando, tan sólo actuará como consejera del Comandante de la Base Escuela.

Artículo 29. La Junta Calificadora se reunirá mensualmente en **sesiones ordinarias**, para hacer y discutir las calificaciones de los cursos y de los alumnos.

Artículo 30. La Junta Calificadora debe reunirse en **sesiones extraordinarias** al finalizar cada período de instrucción, con el fin de definir las calificaciones semestrales del personal. Estas sesiones se pueden efectuar también en casos especiales y cuando las circunstancias lo exijan, y la urgencia de los asuntos por tratar no permitan hacerlo en una de las sesiones ordinarias.

Artículo 31. Sobre todas las sesiones de la Junta Calificadora se deberá levantar una acta escrita por el ayudante de la Base Escuela, el cual actuará como secretario de la Junta.

Artículo 32. La Junta Calificadora, trabajará formando sus conclusiones, después de considerar y discutir imparcialmente todas las circunstancias acerca del asunto propuesto. En todo caso debe dársele posibilidad al alumno para que en forma disciplinaria explique ante la Junta los motivos, circunstancias, etc., en que se sucedió el hecho.

Artículo 33. Las conclusiones de la Junta Calificadora servirán de base y de respaldo para las decisiones técnicas y disciplinarias que el Comandante de la Base Escuela tome en cada caso. Si esta resolución está bajo sus atribuciones disciplinarias deberá pasar el informe respectivo y la resolución adoptada a la Dirección General de Aviación.

Artículo 34. El Comandante de la Base Escuela aparte de sus atribuciones disciplinarias, podrá disponer como medidas técnicas, exámenes especiales, regreso al curso inmediatamente inferior, suspensión transitoria de la enseñanza, naturalmente siempre de acuerdo con la resolución tomada por la Junta.

Artículo 35. La suspensión definitiva de la enseñanza de un alumno o su eliminación de la Escuela, bien sea que se tome como medida técnica o como medida disciplinaria, podrá decidirla únicamente la Dirección General de Aviación tomando en cuenta lo solicitado por el Comandante de la Base Escuela, y la propuesta que mediante una acta haga la Junta Calificadora.

Artículo 36. Serán motivos de eliminación de la Escuela, la incapacidad física o técnica y las razones de orden moral o militar que consideren la Junta Calificadora y la Dirección General de Aviación como causas justificativas de tal medida.

.....

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 25 de febrero de 1938.  
ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.

## DECRETO NUMERO 664 DE 1944

(marzo 22)

por el cual se modifica el Decreto número 907 de 1939 sobre primas por profesorado.

**El Primer Designado, encargado de la Presidencia de la República,**  
en uso de sus facultades legales,

### **Decreta:**

Artículo 1º El personal de clases técnicas y suboficiales que se nombre para el profesorado de la Escuela de Clases Técnicas de la Base Aérea de Madrid tendrá derecho a una prima de profesorado de veinte pesos (\$ 20.00) mensuales.

Parágrafo. El pago de la prima que se establece por el presente Decreto se hará con cargo al artículo correspondiente del presupuesto de gastos de la Fuerza Aérea Nacional, y mediante planilla suscrita por el Comandante de la Base, el oficial de detall y el jefe de la Sección de Estudios de la misma.

Artículo 2º En los términos de este Decreto, que rige desde el primero (1º) de abril próximo se adiciona el marcado con el número 907 de 1939.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 22 de marzo de 1944. DARIO ECHANDIA.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Gonzalo Restrepo**.—El Ministro de Guerra, General **Domingo Espinel**.

---

## DISPOSICION NUMERO 19 DE 1945

(octubre 24)

por la cual se aprueba y adopta el Prospecto de Información General de la Escuela de Clases Técnicas de Madrid.

**El General, Jefe del Estado Mayor General de las Fuerzas Militares,**  
en uso de las atribuciones que le confiere el Decreto número 2553 de 1943,

### **Dispone:**

1º Apruébase el Prospecto de Información General de la Escuela de Clases Técnicas de Madrid presentado por la Dirección General de la Fuerza Aérea, el cual se clasifica así:

**R. F. M. - Público - Serie J. N° 5.**

2º Por la Sección de Imprenta y Publicaciones de la Dirección General de los Servicios, imprímase una edición hasta de (10.000) ejemplares.

Comuníquese y cúmplase.—Dada en Bogotá, a 24 de octubre de 1945.  
**José D. Solano**, General, Jefe del E. M. G.—Aprobado, **LUIS TAMAYO**,  
Ministro de Guerra.

---

## INFORMACION GENERAL PARA LOS ASPIRANTES A INGRESAR A LA ESCUELA DE CLASES TECNICAS

### Objeto de la Escuela

.....  
a) Dar a los alumnos el entrenamiento práctico y la preparación teórica para desempeñar satisfactoriamente el puesto de clases técnicas de tercera categoría en cualquiera de las especialidades del mantenimiento de aviones militares de la Fuerza Aérea Colombiana.

b) Orientarlos acerca de la forma como pueden y deben ampliar su preparación técnica sobre la rama o especialidad a que cada uno de ellos se dedique después de incorporado.

c) Estimular su desarrollo físico por medio de gimnasia y tareas militares que les den tenacidad y resistencia a sus músculos y los capaciten física y moralmente para cumplir a cabalidad la misión que como soldados del aire y como buenos ciudadanos les encomienda la patria.

.....  
B) Pensum de estudios.

El pensum de estudios que rige en la Escuela es el pensum oficial en las Escuelas de Mecánica de Aviación de los Estados Unidos, para cursos de maestros mecánicos, adicionado con materias generales complementarias, que capacitan al individuo para comprender mejor el estudio de la técnica de aviación y lo hacen apto para valerse mejor por sí solo al iniciar su auto-educación después de terminar sus estudios en la Escuela, ya que el desenvolvimiento de la industria aeronáutica con su constante evolución hacia el perfeccionamiento produce cada día nuevos mecanismos y sistemas que deben ser conocidos con anterioridad a su aplicación en el material de aviación militar.

El curso está dividido en dos períodos, así:

#### Primer período

- 1 Aritmética.
- 2 Pesos y medidas.
- 3 Algebra.
- 4 Elementos de mecánica aplicada.
- 5 Nociones de aerodinámica.
- 6 Conocimiento de materiales.
- 7 Maquinaria.
- 8 Carpintería
- 9 Mecánica de banco.
- 10 Motores elementales.

- 11 Nomenclatura de aviación.
- 12 Instrumentos.
- 13 Armamento aéreo.
- 14 Interpretación de dibujos y standards.
- 15 Inglés técnico.
- 16 Electricidad elemental.

### **Segundo período**

- 1 Motores.
- 2 Carburadores y accesorios mecánicos.
- 3 Hélices.
- 4 Accesorios eléctricos.
- 5 Dispositivos varios.
- 6 Láminas.
- 7 Forja, soldadura y tratamientos térmicos.
- 8 Estructuras.
- 9 Montaje y reglaje.
- 10 Entelaje.
- 11 Pintura.

### **Grado que confiere la Escuela**

En el presente la Escuela confiere el título de “Clase Técnica de Aviación de Tercera Categoría”.

Conjuntamente recibe el graduado su libreta de servicio militar como reservista de 1ª clase y después de 15 días de vacaciones remuneradas es destinado a prestar sus servicios en una Base Aérea.

.....

### **Condiciones para ingreso**

- I—Ser natural colombiano.
- II—No ser menor de 16 años ni mayor de 23.
- III—Tener una estatura mínima de un metro, sesenta y cinco (1.65) centímetros.
- IV—Tener la aptitud psico-física exigida para este servicio por la Sanidad Militar.
- V—Ser soltero y comprometerse a permanecer en este estado civil mientras sea alumno de la Escuela.
- VI—Llenar cualesquiera de los siguientes requisitos de preparación intelectual y técnica en orden preferencial:
  - a) Poseer diploma sobre técnica de aviación o cualquier especialización técnica de aviación, expedido por un instituto de enseñanza por correspondencia.
  - b) Poseer diploma expedido por una Escuela “Industrial Vocacional”, “De Artes y Oficios” o Instituto Técnico cualquiera, aprobado por el Gobierno Nacional, que acredite conocimientos del aspirante sobre tecnología mecánica general o cualquiera de sus especializaciones.

c) Haber cursado y aprobado el 2º año de bachillerato oficial y tener aptitudes y vocación para las labores de mecánica, confirmadas por alguna experiencia práctica en trabajos de esta clase.

d) Someterse a un examen de admisión sobre las materias siguientes:

Aritmética (pesos y medidas). Dibujo. Castellano. Geografía de Colombia, Historia de Colombia.

VII—Comprometerse a servir en la Fuerza Aérea Colombiana como clase técnica durante tres años contados a partir de la fecha de su grado en la Escuela.

Los interesados deberán formular su solicitud en los esqueletos suministrados al efecto por el Servicio de Instrucción de la Dirección General de Aviación, acompañados de los siguientes documentos:

1) Fe de bautismo o prueba supletoria en papel sellado.

2) Un certificado de buena conducta expedido por la Policía Nacional (Gabinete de Identificación).

3) Un certificado sobre conducta y capacidad expedido por la última escuela o empresa donde estudió o trabajó el aspirante.

4) Los certificados que comprueben aquel o aquellos de los requisitos a), b) o c) del ordinal VI que llene el aspirante, o, en su defecto, la declaración de estar dispuesto a presentar los exámenes de que trata el inciso d).

Oportunamente se comunicará a los aspirantes cuyas solicitudes sean aceptadas, la fecha en que deben presentarse para el examen de aptitud psicofísica y para el examen intelectual de que trata el inciso d) del ordinal VI, a los que tengan que someterse a esta prueba por no comprobar satisfactoriamente ninguno de los requisitos a), b) o c).

Estos exámenes serán gratuitos pero los gastos de traslado a esta ciudad y permanencia corren por cuenta del interesado.

.....

### **Causas de expulsión de la Escuela**

Para conservar el buen nombre de la Institución, a la vez que para hacer la vida de compañeros todo lo agradable que es de esperar, la selección de alumnos exige que sea expulsado todo aquel cuya conducta y espíritu de arma dejen que desear por faltas contra la moral, contra la disciplina, a la vez que por deficiencia en el aprendizaje.

.....

### **Fianza**

Los individuos que sean nombrados alumnos deben otorgar una fianza ante la Dirección General de Aviación; dicha fianza deberá ser registrada ante una Notaría, conforme a las leyes y mediante ella se obliga:

a) A someterse a todas las disposiciones y reglamentos de la Escuela y del Ejército, tanto vigentes como dictadas posteriormente.

b) A servir en la Fuerza Aérea Colombiana durante tres años consecutivos desde el día en que recibe el grado de clase técnica de tercera categoría.

c) A pagar en caso de retiro voluntario la cantidad de trescientos pesos (\$ 300.00) por el tiempo que haya permanecido en la Escuela como alumno, o cuando dicho retiro se haga durante los dos primeros años de servicio como clase técnica de tercera categoría y obedezca a causas que no sean enfermedades que lo incapaciten para el trabajo.

### **Modelo de documento de fianza**

Yo ..... de .... años de edad, vecino de .....  
..... nombrado alumno de la Escuela de Clases Técnicas de la Fuerza Aérea Colombiana según Decreto N<sup>o</sup>..... de fecha ..... hago constar por medio de este documento, que me obligo ante la Dirección General de Aviación a lo siguiente:

1. A someterme a los reglamentos y disposiciones de la Escuela y del Ejército que se encuentren vigentes o se dicten en el futuro.

2. A servir en la Fuerza Aérea Colombiana no menos de tres años consecutivos, después de obtener el grado de clase técnica de tercera categoría en la forma y lugares que me destine el Gobierno Nacional.

3. Pagar al Tesoro Nacional la cantidad de trescientos pesos (\$ 300.00) moneda legal en calidad de indemnización por el tiempo que haya permanecido en la Escuela como alumno efectivo cuando mi retiro obedezca a cualquier causa que no sea la de enfermedad comprobada por la Sanidad del Ejército, o incapacidad psico-física. El pago de dicha suma tendrá también lugar si mi retiro se hace dentro de los dos primeros años de servicio como clase técnica de tercera categoría, siempre que éste no obedezca a las causas previstas en el presente inciso. Para responder por todas y cada una de las obligaciones que aquí contraigo constituyo una fianza personal a cargo del señor..... mayor de edad y vecino de..... con cédula de ciudadanía N<sup>o</sup>..... expedida en..... y libre en el manejo de sus intereses, cuya solvencia económica está acreditada a satisfacción de la Dirección General de Aviación como se prueba en el certificado del Registrador de Instrumentos Públicos y Privados de..... expedido en..... y con certificado catastral expedido por..... de fecha..... en que consta que el valor de la finca o fincas de que se trata cubre satisfactoriamente el valor de la fianza. El señor N. N. presentado como fiador, manifiesta que acepta el cargo tal, con el carácter de fiador solidario del alumno N. N. para responder de todas las obligaciones pecuniarias a cargo de su fiado, y en fe de todo lo cual firma también el presente documento.

N. N. Director General de Aviación, con cédula de ciudadanía N<sup>o</sup>.... expedida en..... declara que acepta en nombre del Gobierno la fianza de que aquí se trata, y a su vez se obliga a suministrar al alumno la enseñanza reglamentaria durante 18 meses.

Este documento requiere para su validez la aprobación del señor Ministro de Guerra.

En fe lo cual se firman dos ejemplares de un mismo tenor de este documento en..... a .....

(Firma del Director General de Aviación).

(Firma del fiador).

(Firma del alumno).

**Nota.**—Este documento debe extenderse en papel sellado, hacerse estampillar en la Administración de Hacienda Nacional y luégo reconocer las firmas del fiador y del alumno ante un Juez o ante un Notario o Registrador de Instrumentos Públicos. La diligencia de aprobación debe constar así:

Ministro de Guerra. Bogotá,..... de..... de 194..

N. N.

Aprobado,

Ministro de Guerra.

#### **CAPITULO IV.—PREMIOS**

##### **RESOLUCION NUMERO 1178 DE 1942**

(noviembre 5)

por la cual se establecen determinados premios en las Escuelas de Pilotaje y Mecánica de las Bases “Ernesto Samper” y Madrid, respectivamente.

#### **El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que para la formación de pilotos y mecánicos de la Fuerza Aérea el Ministerio tiene establecidos cursos especiales, para los primeros, en la Base Escuela “Ernesto Samper”, y para los segundos, en la Escuela de Mecánicos de la Base de Madrid; y

Que es conveniente estimular el interés de los alumnos que reciben instrucción en los referidos Institutos, por medio de premios, que constituyan un reconocimiento del esfuerzo realizado por aquéllos que hayan demostrado mayor interés y espíritu militar y observado mejor conducta;

#### **Resuelve:**

1º Establécense premios especiales e individuales para los alumnos de los cursos de pilotaje de la Base Escuela “Ernesto Samper” y de Mecánica de la Escuela de la Base de Madrid, que se otorgarán y distribuirán en acto solemne al finalizar cada curso.

2º Estos premios consistirán en objetos de arte y de utilidad personal, que determinará y adjudicará en cada caso la Dirección General de la Fuerza Aérea, a propuesta del Comandante de la respectiva Base y previo concepto, por mayoría de votos, de la respectiva junta calificadora.

3º Los premios se dividen en las siguientes categorías:

#### **Para la Base Escuela "Ernesto Samper"**

**Primer premio.** Se otorgará al alumno que haya obtenido las mejores calificaciones y demostrado mayores capacidades y habilidad en las prácticas de vuelo.

**Segundo premio.** Se otorgará al alumno que haya ocupado el primer puesto en las clases del curso.

**Tercer premio.** Se otorgará al alumno que se haya distinguido por su conducta, espíritu militar y compañerismo.

#### **Para la Escuela de Mecánicos de la Base de Madrid**

**Primer premio.** Se otorgará al alumno que haya ocupado el primer puesto en las clases de la Escuela.

**Segundo premio.** Se otorgará al alumno que se haya distinguido por su conducta, espíritu militar y compañerismo.

4º A los alumnos premiados se les hará una mención honorífica especial en la Orden del Día de la Dirección General de la Fuerza Aérea, indicando, en cada caso, el nombre del alumno premiado, la categoría y motivo del premio.

5º Destínase hasta la cantidad de ciento cincuenta pesos (\$ 150.00) para atender a la adquisición de estos premios, suma que se tomará del artículo 358 del presupuesto de la Aviación Militar.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 5 de noviembre de 1942.—ALEJANDRO GALVIS GALVIS.—Eduardo Bonitto V., General, Secretario.

**TITULO IV**  
**UNIFORMES E INSIGNIAS**

LEY 3ª DE 1945

(febrero 19)

sobre Código de Justicia Penal Militar.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
CAPITULO III

**De los delitos que comprometen la paz y la dignidad de la Nación**  
.....

Artículo 177. El que ultraje o irrespete la bandera, o el escudo o demás insignias de la Patria, incurre en prisión de uno a cuatro años.  
.....

Dada en Bogotá, a siete de febrero de mil novecientos cuarenta y cinco.—Órgano Ejecutivo.—Bogotá, febrero 19 de 1945.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Gobierno, **Antonio Rocha**.—El Ministro de Guerra, **Domingo Espinel**.

("Diario Oficial" número 25772, de 21 de febrero de 1945).

-----  
DECRETO NUMERO 1680 DE 1942

(julio 15)

por el cual se modifica el marcado con el número 991 de mayo 29 de 1941, orgánico de la Fuerza Aérea.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, de las autorizaciones que le otorga el artículo 8º de la Ley 89 de 1940 y de las facultades extraordinarias contenidas en el artículo 16 de la Ley 128 de 1941,

**Decreta:**

.....  
Artículo 82. El uniforme e insignias del personal de la Fuerza Aérea, serán suministrados por el Gobierno, y las prendas que se adopten no podrán ser usadas, fuera de dicho personal, por ninguna otra persona, tenga o no carácter oficial.  
.....

Artículo 85. El presente Decreto subroga el marcado con el número 991 de 29 de mayo de 1941, y regirá desde el 1º de agosto del corriente año.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 15 de julio de 1942. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

("Diario Oficial" número 25321 de 14 de agosto de 1943).

## DECRETO NUMERO 289 DE 1927

(febrero 21)

que establece las insignias de las naves aéreas militares y comerciales de Colombia.

### El Presidente de la República,

en uso de sus facultades legales, y

#### Considerando:

Que es indispensable, tanto para las naves aéreas militares como para las comerciales, oficiales o particulares, establecidas o que se establezcan en el país, señalarles un distintivo que facilite su identificación y se diferencien de las naves de otros países; y que hasta la fecha no se ha establecido este requisito,

#### Resuelve:

Artículo 1º Adóptanse tanto para las naves aéreas militares como para las comerciales del país, los siguientes distintivos:

Para las naves aéreas militares la señal será una cucarda con los colores nacionales en la siguiente forma:

Un círculo cuyo diámetro debe ser igual a las  $\frac{4}{5}$  partes de la profundidad del ala y situada a las  $\frac{4}{5}$  partes de la anchura de la misma ala.

Un segundo círculo concéntrico al primero y cuyo radio equivalga a la mitad del radio del primero. El primer círculo estará dividido en dos partes iguales por un diámetro horizontal; la parte superior estará pintada de amarillo, la parte inferior se dividirá en dos partes iguales por un radio vertical, de las cuales la izquierda se pintará de azul y la derecha de rojo. El segundo círculo será igualmente dividido en dos partes, también por un diámetro horizontal; la parte superior de esta división será pintada con los colores rojo y azul en sentido horizontal y sobre el fondo amarillo del primer círculo; la parte inferior se pintará de amarillo sobre los colores azul y rojo del primer círculo. Por último, dentro de este segundo círculo habrá una estrella blanca de nueve puntas, como la que lleva nuestro Pabellón Nacional Comercial; dicha estrella será del tamaño de la cuarta parte del círculo principal.

Parágrafo. Las escarapelas o distintivos en las naves aéreas militares se colocarán:

a) En los monoplanos sobre las partes superior e inferior de cada ala, y sobre el timón de dirección; y

b) En los multiplanos sobre la parte superior del plano superior y sobre la parte inferior del plano inferior, e igualmente en el plano de dirección.

Artículo 2º Para las naves aéreas comerciales el distintivo será:

Un triángulo del tamaño de las cuatro quintas partes de la profundidad del ala, y situado a las cuatro quintas partes de la anchura de la misma ala. El fondo de este triángulo estará pintado de amarillo; en

el centro irá una C cuyo tamaño sea la mitad de la altura del triángulo, dividida esta C en dos partes iguales con una línea horizontal, y pintada la parte superior de azul, y la inferior de rojo.

Parágrafo 1º Las naves aéreas comerciales llevarán en los monoplanos el triángulo nacional, en los mismos lugares señalados para los monoplanos militares; y en los multiplanos se colocará también el triángulo en los mismos lugares en que se colocan las cucardas militares, en aquella clase de naves.

Parágrafo 2º Además estas naves comerciales llevarán el número de matrícula que les corresponda, en las mismas superficies en donde está colocado el triángulo nacional.

Parágrafo 3º El número que corresponde colocar en el timón de dirección será de dimensiones lo más grande posibles y se estampará sobre las caras laterales del fuselaje y aproximadamente en el centro de su longitud.

Parágrafo 4º Los números de matrículas para las naves aéreas comerciales, deben tener las mismas dimensiones que las cucardas militares, y serán siempre de color negro sobre el fondo natural del ala.

Publíquese.—Dado en Bogotá, a 21 de febrero de 1927.—MIGUEL ABADIA MENDEZ.—El Ministro de Guerra, **Ignacio Rengifo B.**

(“Diario Oficial” 20435 marzo 2/27).

---

## DECRETO NUMERO 2963 DE 1944

(diciembre 26)

por el cual se establecen insignias particulares en las armas, escuelas, cuerpos de tropa, Marina, Aviación y demás reparticiones de las Fuerzas Militares.

### **El Presidente de la República,**

en uso de facultades legales,

#### **Considerando:**

Que las diferentes armas, reparticiones y servicios de las Fuerzas Militares carecen en la actualidad de símbolos o insignias particulares, propias de su tradición y origen; y

Que es conveniente autorizar su uso, conforme a reglas especiales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Las diferentes armas, escuelas, cuerpos de tropa, Marina, Aviación y demás reparticiones de las Fuerzas Militares, tendrán símbolos o insignias particulares conformes en un todo a su correspondiente historia, tradición o servicio.

Artículo 2º El Ministro de Guerra reglamentará y determinará las

características y demás condiciones de los símbolos o insignias de que trata el artículo anterior.

Notifíquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 26 de diciembre de 1944.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Domingo Espinel**.



### ESCUDO DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA

Será de azul, (azul turquesa) con un jefe de oro, consistente en una pieza colocada horizontalmente en la parte superior, y ocupa la tercera parte del escudo. El jefe ostentará dos alas de sable.

**Significado**—El azul del escudo es distintivo del arma de Aviación, y denota celo, verdad, lealtad y hermosura, virtudes y cualidades de que puede gloriarse dicha arma, y representa el cielo de Colombia surcado y dominado por nuestros aviadores.

El jefe del escudo es pieza honorable de primer orden, y simboliza la nobleza, el poder, la constancia y la sabiduría, propias de la aviación.

Las alas del sable nos recuerdan la leyenda de Icaro, hijo de Dédalo, que juntamente con su padre trató de cruzar el mar Egeo volando con alas unidas por medio de cera. Como desoyendo las advertencias de Dédalo, se acercase demasiado al sol, se le derritió la cera, y, al desunirse las alas, cayó al mar ahogándose. Este jefe es también un homenaje y un perenne recuerdo para todos los que han dado su vida al servicio de la aviación, fecundando los surcos de progreso que ella ha marcado en la nación colombiana, con su generosa sangre, inmolada en glorioso e inolvidable holocausto.

**Ornamentos exteriores**—Sirviéndole de manto al escudo y sosteniéndolo sobre el cuerpo, habrá un águila de gules, con la cabeza mirando a la diestra del escudo, el pico abierto mostrando la lengua con las alas abiertas, la cola esparcida, y las dos patas saliendo de los lados inferiores del escudo, por debajo de las alas, que también salen de los lados.

Las garras sostendrán la cinta donde se ostenta la divisa. El pico, la lengua y las uñas de las garras, irán blasonados de plata.

**Significado**—Esta figura es emblema de la aviación en sí, y como rei-

na de las aves es símbolo del reinado que la aviación ejerce sobre los cielos de Colombia, los vientos y las tempestades.

El gules (rojo) denota la fortaleza del espíritu y la osadía como virtudes principales de los pertenecientes al arma aérea. El plata de que está blasonada, simboliza heráldicamente, firmeza y vigilancia, normas también de todos los aeronautas.

**Divisa**—Será una cinta ondulada de oro, colocada en la parte inferior del escudo, por sobre la cola del águila y asida por las garras de la misma. En letras mayúsculas latinas, de púrpura, una leyenda en latín que dice: *Sic itur ad astra*, que traducida al castellano quiere decir: "Así se va hacia las alturas". Frase tomada de la "Eneida" de Virgilio, libro IX, capítulo V, página 641, y que dicha por Apolo al joven Ascanio es: "Macte, nova virtute, puer, sic itur ad astra", palabras pronunciadas para animar e infundir confianza, y que se traducen: "¡Animo, muchacho, es así como se remonta hacia el cielo!".

El oro y el púrpura de que está blasonada esta divisa simbolizan respectivamente, luz y constancia, y grandeza y sabiduría.

**TITULO V**

**DISPOSICIONES GENERALES**

## DECRETO NÚMERO 596 DE 1934

(marzo 20)

por el cual se establecen unas relaciones de mando.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º El Comandante de las Fuerzas Aéreas será responsable ante el Gobierno de la organización, disciplina, preparación y empleo en paz y en guerra, de la aviación militar y en consecuencia le queda subordinado directamente todo el personal de oficiales, suboficiales, empleados militares y auxiliar nacional y extranjero destinado a prestar sus servicios en las distintas reparticiones del arma de aviación.

Artículo 2º En desarrollo de las disposiciones del Gobierno referentes al ramo de aviación, el Comandante de las Fuerzas Aéreas ejercerá su acción legal por medio de órdenes, directivas e instrucciones de conformidad con la doctrina establecida en los reglamentos militares.

Artículo 3º Son colaboradores inmediatos del Comandante de las Fuerzas Aéreas los jefes de las distintas reparticiones del arma de aviación, Comandantes de Base, Directores de establecimientos de instrucción de aviación y oficiales y aviadores nacionales y extranjeros que el Gobierno ponga a disposición del Comando.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 20 de marzo de 1934.  
ENRIQUE OLAYA HERRERA.—El Ministro de Guerra, **Alfonso Araújo.**

---

## DECRETO NUMERO 2927 DE 1944

(diciembre 9)

por el cual se autoriza la publicación de una revista.

### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que la expansión y creciente importancia de la Aviación Militar en el país, demandan la existencia de un órgano permanente de publicidad, en el cual se consignen asuntos de instrucción, divulgación científica y polémica profesional del ramo;

Que es necesario incrementar en la juventud colombiana la afición por la carrera de la Aviación, en general, y en particular por la de piloto militar, para lo cual la propaganda escrita es indispensable; y

Que la Fuerza Aérea no dispone en la actualidad de ese órgano,

**Decreta:**

Artículo primero. Autorízase a la Dirección General de la Fuerza Aérea, dependiente del Ministerio de Guerra, para publicar una Revista mensual dedicada a la discusión y propagación de asuntos relativos al Arma Aérea.

Artículo segundo. La publicación que se autoriza llevará el nombre de "Revista Aeronáutica", y se editará en la Imprenta del Estado Mayor General, en tamaño de un dieciseisavo de pliego, utilizando el tipo de papel que exijan los trabajos tipográficos que se publiquen. Este órgano de publicación estará sometido a la reglamentación que dicte el Ministerio de Guerra, Fuerza Aérea.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 9 de diciembre de 1944. ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Gobierno, (firma ilegible).—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, (firma ilegible).—El Ministro de Guerra, General **Domingo Espinel**.

---

DECRETO NUMERO 2091 DE 1945  
(agosto 27)

por el cual se sustituye el Decreto número 2789 de 29 de noviembre de 1944.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales y de las que le confiere el artículo 22 de la Ley 102 de 1944, y teniendo en cuenta que han desaparecido las causas que motivaron el Decreto número 2789 de 1944,

**Decreta:**

Artículo 1º El Jefe del Estado Mayor General de las Fuerzas Militares, el Director General del Ejército, el Director General de Aviación y el Director General de los Servicios, tendrán para con el personal de su dependencia, para efectos de altas, bajas, traslados, ascensos, las atribuciones que en casos iguales tienen los Comandantes de Brigada y cuerpo de tropas.

Artículo 2º Los Comandantes de Brigada y el Director General de Aviación, tendrán para efectos de altas de personal de tropa y de traslados de suboficiales dentro de su dependencia, las mismas autorizaciones concedidas por el Decreto número 715 de 11 de abril de 1940.

.....  
Artículo 4º En los términos del presente Decreto, que rige a partir de la fecha, queda sustituido el Decreto número 2789 de 29 de noviembre de 1944.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 27 de agosto de 1945. ALBERTO LLERAS.—El Ministro de Guerra, **Domingo Espinel**.

DECRETO NUMERO 2935 DE 1946 (1)  
(octubre 10)

por el cual se autoriza al Ministerio de Guerra para trasladar oficiales pilotos de la Fuerza Aérea a prestar sus servicios en comisión en las empresas comerciales de aviación.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Autorízase al Ministerio de Guerra para trasladar temporalmente a prestar sus servicios en comisión en las empresas colombianas comerciales de aviación a oficiales pilotos de la Fuerza Aérea que lo deseen y bajo las condiciones que el mismo Ministerio determine, mediante aceptación de tales condiciones por la empresa interesada.

Artículo 2º Las asignaciones del personal de oficiales pilotos de la Fuerza Aérea, durante el tiempo que dure la respectiva comisión correrán por cuenta de la empresa y en ningún caso serán inferiores a las que tengan derecho a disfrutar en las Fuerzas Militares de acuerdo con su grado y actividad.

Artículo 3º Las funciones del personal que en virtud del presente Decreto se traslade en comisión a las empresas aéreas comerciales, serán de carácter netamente civil y se regirán exclusivamente por los reglamentos de la empresa respectiva, en iguales condiciones de los pilotos civiles.

Artículo 4º Las empresas aéreas a las que se trasladen pilotos de la Fuerza Aérea en comisión en virtud de lo dispuesto por este Decreto quedan obligadas a suministrar al citado personal la instrucción completa correspondiente a la especialidad de piloto comercial.

Artículo 5º Los pilotos militares que se designen en comisión a las empresas aéreas, deberán firmar un contrato con el Gobierno en el que se obliguen a prestar sus servicios en la Fuerza Aérea por un tiempo proporcional equivalente al doble del que dure la comisión en la respectiva empresa, como compensación de las facilidades que el Gobierno les da para recibir la instrucción técnica correspondiente a la categoría de piloto comercial, sin perjuicio de los compromisos de servicio que tengan por concepto de la instrucción recibida en la Escuela Militar de Aviación.

Artículo 6º De conformidad con las disposiciones sobre la materia el personal de oficiales que se traslade en comisión a las empresas aéreas queda obligado a consignar mensualmente en la Caja de Sueldos de Retiro del Ejército, las cuotas del seis por ciento (6%) correspondientes al sueldo de su grado militar.

---

(1) Reglamentado por la Resolución número 1915 de 1946. Reglamentado por la Resolución número 1916 de 1946.

Artículo 7º En todo lo demás el personal de oficiales que se traslade a las empresas aéreas en virtud de este Decreto, conserva durante el tiempo de la comisión sus vínculos legales con la Fuerza Aérea, así como sus derechos y obligaciones en lo concerniente a cómputo militar en sus horas de vuelo, de tiempo de servicio, Caja de Sueldos de Retiro y consiguientes prestaciones y recompensas.

Artículo 8º El personal de oficiales pilotos de la Fuerza Aérea que en virtud del presente Decreto sea destinado a prestar servicios en comisión en las empresas comerciales de aviación será llamado cada seis (6) meses por la Dirección General de Aviación con el fin de que reciba instrucción y prácticas militares durante un lapso no menor de quince (15) días en las Bases Aéreas que al efecto se designen.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 10 de octubre de 1946.  
MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**.

---

DECRETO NUMERO 3094 DE 1947  
(septiembre 22)

por el cual se reglamenta el artículo 17 del Decreto número 1680 de 1942, sobre compromisos de enganche de las clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Los compromisos de enganche de que trata el artículo 17 del Decreto número 1680 de 1942, para suboficiales técnicos de la Fuerza Aérea, que voluntariamente deseen prestar sus servicios en ella, se celebrarán con sujeción a las condiciones que se fijan, así:

a) El tiempo de servicio será de tres (3) años, prorrogables a voluntad de las partes.

b) El suboficial técnico se comprometerá a servir en los lugares que se le destinen, y a desempeñar a su leal saber y entender las funciones que se le confien de acuerdo con su especialidad y grado.

c) Tendrá que pagar de su sueldo las prendas, enseres y herramientas que perdiere o destruyere pertenecientes a la Fuerza Aérea y que estén a su cargo, salvo el deterioro debido al uso normal de tales elementos.

d) El contrato deberá contener una cláusula penal la cual obligue al suboficial al cumplimiento de los deberes que contrae, en la cuantía que se acuerde con la Dirección General de Aviación, garantizada con una fianza que se prestará en la forma regular establecida por la ley.

Artículo 2º Autorízase al Director General de Aviación para cele-

brar en nombre del Gobierno los contratos de que trata el presente Decreto de acuerdo con las disposiciones vigentes sobre la materia.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 22 de septiembre de 1947.—**MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano.**

(“Diario Oficial” número 2544).

---

## DECRETO NUMERO 1067 DE 1948

(marzo 20)

por el cual se consagra el 25 de marzo como “Día de la Fuerza Aérea Colombiana”.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Considerando:**

Que es conveniente consagrar un día del año y dedicarlo a la Aviación Colombiana, en igualdad de circunstancias a las demás Armas de las Fuerzas Militares;

Que el objeto de esta festividad es el de rendir justo homenaje a quienes, desde su posición profesional de aviadores militares de la Fuerza Aérea Colombiana, practican las virtudes que han dado lustre y fama a las Armas de la República;

Que es necesario mantener una tradición de estímulo dentro del personal de la Fuerza Aérea Colombiana y premiar los distinguidos servicios que hayan sido motivo de progreso o gloria del Arma Aérea;

Que el día 25 de marzo de 1814 el insigne granadino Capitán Antonio Ricaurte ofreció su vida para impedir que Boves se apoderara de los pertrechos de guerra patriotas, e incendió los polvorines y voló en átomos, consumándose así el más alto heroísmo que registra la historia americana, y

Que este gran hecho histórico tiene estrecha relación con los hombres caídos al servicio de la Patria en la Fuerza Aérea Colombiana,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Consagrar como Día de la Aviación de las Fuerzas Militares de Colombia el 25 de marzo de cada año.

Artículo 2º Facultar a la Dirección General de Aviación para disponer cada año la solemne celebración del “Día de la Fuerza Aérea Colombiana”.

Artículo 3º Se aprovechará este día para citar por la Orden del Día de los distintos Comandos Superiores a todos los miembros de la Aviación Colombiana que durante el año hayan merecido de sus superiores las me-

jores calificaciones y para que reciban distinciones y condecoraciones por sus sobresalientes servicios prestados a la Fuerza Aérea Colombiana.

Artículo 4º El 25 de marzo de cada año la partida de alimentación de tropa en las diferentes guarniciones de la Fuerza Aérea Colombiana será igual a la que rija con motivo de los juramentos de bandera.

Artículo 5º El Ministerio se reserva la facultad de adicionar o señalar nuevas partidas con motivo de los actos que se celebren en dichas efemérides.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 20 de marzo de 1948.  
MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano**.

## DECRETO NUMERO 1068 DE 1948

(marzo 20)

por el cual se crea la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte”.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Considerando:**

Que es deber del Gobierno estimular y premiar en las Fuerzas Militares los actos de heroísmo, los servicios distinguidos y las altas virtudes que hayan contribuido al engrandecimiento de las Armas de la República;

Que la Aviación Militar encarna los más elevados sentimientos de valor, honor, abengación y sacrificio en el servicio de la Patria;

Que el héroe de la Independencia Capitán Antonio Ricaurte es por mil títulos el más egregio paradigma para los miembros de la Fuerza Aérea Colombiana,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Créase la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” con destino a señalar y recompensar los actos notables de heroísmo, los servicios eminentes, la intachable conducta, el espíritu militar y el compañerismo de los miembros de la Fuerza Aérea Colombiana.

Artículo 2º La jerarquía de la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” será la siguiente:

Gran Cruz. Gran Oficial. Oficial. Caballero, y Compañero.

Artículo 3º La categoría de “Gran Cruz” es extraordinaria y se otorgará solamente a los miembros de las Fuerza Aérea de cualquier graduación, que en estado de guerra internacional, hayan efectuado actos de heroísmo o prestado servicios eminentes a Colombia.

Artículo 4º La Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte”, en las demás categorías, se otorgará a los aviadores militares nacionales o extranjeros de acuerdo con las siguientes jerarquías:

**Gran Oficial:** a los aviadores militares en los grados de Teniente General, General, Coronel, Teniente Coronel y jefes de la Fuerza Aérea, y grados equivalentes.

**Oficial:** a los aviadores militares en los grados de Mayor y Capitán, nacionales o extranjeros y sus grados equivalentes.

**Caballero:** a los aviadores militares en los grados de Teniente y Subteniente y sus grados equivalentes.

**Compañero:** a los alféreces, cadetes, suboficiales de clases técnicas, suboficiales de unidades terrestres de Aviación y sus equivalentes.

Parágrafo 1º Las categorías de “Gran Cruz”, “Gran Oficial”, “Oficial” y “Caballero” conceden de hecho el título honorario de Aviador Militar y autorizan para usar las Alas de Aviador Colombiano, cuando se trata de personal extranjero.

Parágrafo 2º La Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” en las categorías de “Oficial”, “Caballero” y “Compañero” podrá ser concedida a personal civil colombiano o extranjero que haya prestado eficientes servicios a la Aviación Nacional.

Parágrafo 3º A los oficiales de la Fuerza Aérea que no sean aviadores titulados se les podrá otorgar la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” en las categorías de Oficial, Caballero y Compañero.

Artículo 5º El Canciller de la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” será en todo tiempo el Jefe de Estado Mayor Aéreo.

Artículo 6º La entrega de la Orden del Mérito Aeronáutico en la categoría de “Gran Cruz” deberá hacerse en ceremonia especial, ante tropas formadas y con honores aéreos. Las bandas militares entonarán el Himno Patrio y habrá además un toque especial de “atención”. En las demás categorías se otorgará en ceremonias especiales dentro de establecimientos militares.

Artículo 7º La Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” tendrá las siguientes características: pendiendo de una cinta azul celeste de 30 mm. de ancho y con los colores nacionales de 10 mm. de ancho en el centro y en sentido longitudinal, un cóndor en pleno vuelo sostiene en sus garras y por medio de un eslabón oval, una cruz trebolada de 50 mm. de largo por 47 mm. de ancho, cuyos brazos adornados terminan en garras de águila, la superior más poderosa y sirviendo de contacto oscilante. En el centro de la cruz y sobre campo esmaltado en azul de Prusia, reposa una corona de laurel; circundada por ésta y como jefe bajado, la efigie en alto relieve del Capitán Antonio Ricaurte.

En el reverso de la insignia de la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” irá grabado el distintivo de piloto de la Fuerza Aérea Colombiana y colocadas en la parte superior de ésta, las letras F.A.C.

Artículo 8º La insignia de “Gran Cruz” será de oro mate y plata, la de “Gran Oficial” de plata sobredorada, la de “Oficial” de plata oxidada, la de “Caballero” de plata platinada y la de “Compañero” de metal plasteado, con bronce.

Artículo 9º La Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” se concederá siempre por Decreto Ejecutivo, previa la interevnción del Consejo de la Orden, en el cual se comprobará la mayoría por medio de votación nominal.

Artículo 10. El Presidente de la República tendrá en todo caso el derecho a conceder o negar la condecoración.

Artículo 11. El Consejo de la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte”, estará integrado por el Presidente de la República, el Ministro de Guerra, el Jefe del Estado Mayor General, el Director General de Aviación y el Jefe del Estado Mayor Aéreo. Como secretario del Consejo actuará el Jefe de Personal de Aviación. El Consejo se reunirá en sesiones ordinarias el día 1º de febrero de cada año, con el fin de estudiar las adjudicaciones, y en sesiones extraordinarias a juicio del Presidente de la Orden. La convocatoria se hará en todas las veces, por escrito y a cada uno de los miembros, debidamente firmada por el Canciller.

El Consejo podrá deliberar con la mitad más uno de sus miembros. De cada sesión se levantará el acta correspondiente.

Artículo 12. Para la concesión de la “Gran Cruz”, el señor Ministro de Guerra ordenará al Canciller levantar un expediente en que conste lo siguiente: filiación e identidad del candidato, el hecho o hechos que lo hagan acreedor a la concesión debidamente comprobados por medio de no menos de diez declaraciones de personas honorables.

Artículo 13. La “Gran Cruz” de ser recibida por una unidad cualquiera de las Fuerzas Aéreas, la portará en su respectivo pabellón, cuando desfile ante el señor Presidente de la República.

Artículo 14. La adjudicación de la “Gran Cruz”, será certificada por medio de un diploma firmado por todos los miembros del Consejo de la Orden y cuyo texto será el siguiente: “El Presidente de Colombia en nombre de la República y en vista del expediente creado por el Ministerio de Guerra, con fecha..... otorga la “Gran Cruz” del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” al ..... como reconocimiento de (acciones heroicas); es la más alta distinción que concede Colombia a sus más meritorios aviadores militares durante el noble ejercicio de su profesión”.

La adjudicación de la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” en sus otras cuatro categorías, será certificada por el Canciller en la fecha de su expedición y será registrado en el libro respectivo. El texto de los diplomas será: “El Canciller de la Orden del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” certifica que por Decreto Nº ..... de ..... el Excelentísimo Presidente de la República de Colombia confirió a..... por ..... (motivos) la condecoración del Mérito Aeronáutico “Antonio Ricaurte” en la categoría de..... Fecha. Firma”.

Artículo 15. Los diplomas llevarán en la parte superior el escudo de

la República, las alas de la Aviación Colombiana y el anverso y reverso de la Cruz.

Artículo 16. Todos los diplomas serán refrendados por el señor Secretario del Ministerio de Guerra.

Artículo 17. Se perderá el derecho a la Orden del Mérito Aeronáutico "Antonio Ricaurte" por los siguientes motivos:

1º Haber sido condenado a pena corporal aflictiva por jueces militares o civiles.

2º Por la comisión de actos públicos que hagan al individuo indigno de pertenecer a una corporación de honor.

3º Por cualquier hecho que afecte el honor y dignidad de la República de Colombia, de las Fuerzas Militares y en particular de la Fuerza Aérea Colombiana.

Artículo 18. Para decretar la pérdida de la Orden del Mérito Aeronáutico "Antonio Ricaurte", se adelantará por la Cancillería un informativo al respecto y sobre su fallo se fundamentará el decreto respectivo.

Comuníquese y publíquese. Dado en Bogotá, a 20 de marzo de 1948. MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano**.

---

## RESOLUCION NUMERO 126 DE 1933 (1)

(marzo 9)

por el cual se reglamenta el Decreto número 132 del año en curso.

### **El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que es necesario centralizar y unificar la estadística de las actividades desarrolladas por la aviación militar;

Que es indispensable llevar de una manera precisa y escrupulosa la historia de cada uno de los motores al servicio de la aviación militar, sistema con el cual se evitarán accidentes, ocasionados por exceso de horas de vuelo para que está calculado cada motor;

Que el Decreto número 132 del año en curso, establece las estadísticas de vuelo, pero no da normas precisas para su elaboración; y

Que el mencionado Decreto no determina las entidades que deban pagar las cantidades que correspondan al personal de aviación, por concepto de las primas de riesgo en él establecidas,

#### **Resuelve:**

1º El oficial de estadística de cada una de las Escuelas de Aviación, grupos y escuadrillas independientes llevará diariamente el registro de

---

(1) Consultar Resolución 505 de 1933.

las actividades desarrolladas por cada uno de los pilotos, observadores, mecánicos, etc., pertenecientes a la unidad, registro en el cual deben detallarse claramente, aparte de las fechas correspondientes, las siguientes especificaciones:

- a) Grado y nombre del individuo;
- b) Nombre o número del motor en el cual se llevó a cabo el vuelo;
- c) Ejecución y duración del vuelo, en horas y minutos;
- d) Clase de la comisión;
- e) Objeto de la misma; y
- f) Valor de la prima de riesgo correspondiente.

2º Copia del libro de estadísticas deberá enviarse quincenalmente, con las firmas del oficial de estadística, oficial de detall, donde éste exista, y Comandante o Director respectivo, a la Dirección de la Escuela de Aviación Militar de Madrid, Instituto en el cual deberá llevarse un registro general que se denominará "Libro General de Actividades de la Aviación Militar Colombiana".

3º La Dirección de la Escuela de Aviación Militar de Madrid pasará mensualmente al Ministerio copia del registro general de estadísticas, para efecto de la ordenación de pagos de las primas de riesgo correspondientes.

4º Radicase el pago de las primas de riesgo establecidas por el Decreto número 132 del año en curso, en la contaduría pagadora del Ministerio. A solicitud de los interesados, el pago puede hacerse en esta ciudad a los apoderados, legales, o a ellos mismos en el lugar de su residencia, siempre que haya facilidades para la situación postal o telegráfica de fondos.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 9 de marzo de 1933.  
CARLOS URIBE GAVIRIA.—Aníbal Angel B., General, Secretario.

---

## RESOLUCION NUMERO 505 DE 1933

(octubre 4)

### El Ministro de Guerra,

en uso de sus facultades legales, y

#### Considerando:

Que es necesario organizar las actividades estadísticas de vuelos de la aviación militar (material y personal);

Que es necesario llevar una estadística minuciosa de las horas de vuelo del personal volante para efectuar, de acuerdo con los datos allegados, el pago de las primas de vuelo correspondientes;

Que las máquinas necesitan una historia de su trabajo, para efectos

de conservación del material, teniendo en cuenta las condiciones estatuidas por las casas constructoras;

Que el Decreto número 132 estableció la reglamentación de la estadística de vuelos, pero no dio las normas precisas para el cumplimiento de sus disposiciones, y que el mencionado Decreto no determina las entidades que deben pagar las sumas que devengue el personal de la aviación militar por concepto de primas de vuelo,

### **Resuelve:**

1º El Departamento número 8 (Dirección General de Aviación), llevará un libro que se denominará Libro General de Estadística de la Aviación Militar Colombiana, donde deben consignarse los datos sobre personal, material volante y vuelos efectuados.

2º En cada Base Aérea se abrirá un libro de estadística, similar al del Departamento número 8, en el que anotará diariamente el oficial o suboficial encargado de la estadística, los vuelos efectuados por el personal de la Base, en comisiones del servicio. Este oficial deberá rendir, el veinticinco de cada mes, un informe de las actividades desarrolladas en la Base durante el mes, acompañado de una copia del libro de estadística, en lo que corresponde al mes, debidamente autenticada, por el Comandante de la Base y el oficial de detall donde lo hubiere.

3º Cada máquina debe llevar a bordo una libreta de estadística, en la cual el piloto Capitán de la nave debe anotar lo especificado en ella. (Modelo standard).

Cualquier omisión en el cumplimiento de este requisito por parte del piloto, acarreará para el responsable las sanciones del caso.

De la libreta de a bordo de toda máquina el oficial de estadística tomará los datos que sean necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en el punto 2º de esta Resolución.

4º El Ministerio de Guerra (Departamento número 8), formulará y pasará a la Sección de Contabilidad, el 1º de cada mes, las cuentas a que, por concepto de primas de vuelo, tenga derecho el personal que haya cumplido con los requisitos reglamentarios.

5º Para que el tiempo de vuelo sea efectivo, es necesario que él haya sido verificado en cumplimiento de comisiones del servicio, entendiéndose como tales las órdenes escritas dadas por el Comandante de la Base, o en su defecto, por el encargado de la misma. De tales órdenes quedará copia en los archivos de la Base y el original se le entregará al piloto.

6º Radicase el pago de las primas de riesgo, establecidas por el Decreto número 132 del año en curso, en la contaduría pagadora del Ministerio de Guerra. A solicitud de los interesados, el pago puede hacerse en esta ciudad a los apoderados legales, o a ellos mismos en el lugar de su residencia, siempre que haya facilidades para la situación postal o telegráfica de fondos.

7º. Queda en los términos anteriores reformada la Resolución número 126 del 19 de marzo del corriente año.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 4 de octubre de 1933.  
CARLOS URIBE GAVIRIA.—**Clímaco Jaramillo**, Teniente Coronel, encargado Secretaría.

---

RESOLUCION NUMERO 186 DE 1942 (1)  
(febrero 20)

por la cual se determina el equipo de los aviadores militares para efectuar vuelos de crucero.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

**Resuelve:**

Artículo único. Todo piloto antes de decolar para efectuar un vuelo de crucero, se cerciorará de que su avión está equipado con:

- a) Mapa de Colombia o de la región por la cual va a volar.
- b) Paracaídas, si el avión está diseñado para llevarlos.
- c) Paracaídas luminosos, cuando se efectúen vuelos en que haya posibilidad de llevar a cabo un aterrizaje nocturno.
- d) Pistola para señales luminosas y tres clases de cartuchos: verde, blanco y rojo, tres (3) de cada color como mínimo.
- e) Equipo sanitario de emergencia (según lista).
- f) Equipo de víveres en latas (según lista).
- g) Armamento (armas blancas y de fuego).
- h) Repuestos.
- i) Herramientas.
- j) Cables para amarre.
- k) Lonas para cubrir los motores y cabinas.
- l) Grapas para frenar las superficies de control.

1º El equipo sanitario de emergencia será de dos clases: individual y general.

El equipo individual costará de:

Un tubo de cafiaspirina, fenaspirina o sus similares.

Un frasco con yatrén o similar.

Un frasco de yodo.

Un frasco de atebrina o similar.

Un frasco de alcohol potable.

Un estuche completo para inyecciones.

Inyecciones de: suero, antifoídica, antitetánica, septisemina.

---

(1) Ampliada por Resolución número 285 de 1942.

Un paquete de vendajes.

Un paquete de gasa.

Un paquete de algodón.

Los estuches colectivos contendrán los mismos elementos enumerados pero en cantidad suficiente para atender hasta diez (10) personas durante cinco (5) días.

2º El equipo de víveres para los aviones será individual y colectivo; su composición variará con las posibilidades de adquisición y conservación. Los víveres serán calculados para sostener una persona durante cuatro días en la individual, y diez personas durante cinco días en el colectivo. Además llevará un recipiente de agua, y anzuelos con cordel.

3º El armamento constará de:

Una pistola con 50 cartuchos.

Un fusil o carabina con 100 cartuchos.

Dos machetes.

En los aviones de uno o dos puestos se llevará una pistola y un machete.

Los equipos sanitarios y de armamento serán llevados en los aviones siempre que salgan de su Base en vuelo de crucero. El equipo de víveres se llevará cuando el vuelo va a efectuarse sobre regiones deshabitadas o que carezcan de vías de comunicación fáciles y rápidas.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 20 de febrero de 1942.  
GONZALO RESTREPO.—**Eduardo Bonitto**, General, Secretario.

---

## RESOLUCION NUMERO 285 DE 1942

(marzo 17)

por la cual se modifica la Resolución número 186 de 1942.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

### **Resuelve:**

1º Ampliar la Resolución 186 del 20 de febrero de 1942, en el sentido de que el equipo sanitario de emergencia para los aviones de pasajeros, y los individuales, serán constituidos a juicio del Servicio de Sanidad Militar, en lo que se refiere a la lista de drogas de la citada Resolución.

Estos equipos serán preparados en estuches y entregados al respectivo piloto por el Servicio de Sanidad.

2º Los víveres que deben llevar los aviones de acuerdo con el punto 2º de la misma Resolución, y que se entreguen empacados en latas, serán sin excepción renovados cada 60 días, y los que se suministren en cualquier otro empaque, en el término que especifique el oficial de Sa-

nidad de la Base respectiva, bajo cuyo cuidado y responsabilidad queda la vigilancia de los equipos de sanidad y víveres.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 17 de marzo de 1942.  
GONZALO RESTREPO.—Eduardo Bonitto V., General, Secretario.

---

## RESOLUCION NUMERO 1915 DE 1946

(octubre 24)

por la cual se fijan las condiciones para el traslado de oficiales pilotos de la Fuerza Aérea a prestar sus servicios en comisión en las empresas comerciales de aviación, de conformidad con el Decreto número 2935 del presente año.

en uso de sus facultades legales,

**El Ministro de Guerra,**

**Resuelve:**

Artículo único. Fijar las siguientes condiciones para el traslado en comisión, de oficiales pilotos de la Fuerza Aérea a las empresas comerciales de aviación, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto número 2935 del presente año;

1ª Las asignaciones del personal que se traslade a prestar sus servicios en comisión a las empresas comerciales de aviación, serán de cargo de la respectiva empresa conforme a lo dispuesto por el citado Decreto y se sujetarán a la siguiente escala para los oficiales de grado de Subteniente: durante los seis primeros meses el sueldo de los comisionados será de cuatrocientos cincuenta pesos (\$ 450.00) mensuales y recibirán un aumento de cincuenta pesos (\$ 50.00) mensuales cada seis meses, hasta llegar a la cantidad de seiscientos pesos (\$ 600.00) mensuales.

2ª Durante el tiempo que dure la comisión, que no será mayor de dos (2) años, los oficiales estarán sometidos a los reglamentos de la respectiva empresa y a las disposiciones legales de la Aeronáutica Civil.

3ª El personal portará el uniforme reglamentario de la respectiva empresa cuando se halle en el desempeño de sus funciones de vuelo. La empresa reconocerá a cada uno de los oficiales comisionados un auxilio de cien pesos (\$ 100.00) por una sola vez, como partida del vestuario reglamentario.

4ª Las funciones del personal de oficiales que se traslade a las empresas comerciales de aviación en desarrollo del Decreto 2935 de 1946, serán netamente civiles y cada oficial actuará como un agente o empleado de la empresa que utilice sus servicios, siendo entendido que el Gobierno no asume ninguna responsabilidad por las actuaciones del oficial en el desempeño de sus funciones de vuelo en la empresa, toda vez que el piloto no está sujeto a su control sino al de la compañía comercial y de acuerdo con sus propios reglamentos de trabajo y organización.

5ª Las empresas quedan obligadas a suministrarle al personal que se les destine, la instrucción correspondiente a la especialidad de “piloto comercial”, especialmente en las siguientes materias:

- a) Reglamentación de tránsito aéreo.
- b) Vuelo por instrumentos.
- c) Técnica de vuelo de aviones de transporte.
- d) Reglamento de operaciones de la empresa.
- e) Reglamentos generales de la empresa.

Para tal fin, la empresa someterá a la aprobación de la Dirección General de Aviación el pensum correspondiente.

6ª La empresa queda obligada a pasar mensualmente a la Dirección General de Aviación (Departamento de Personal), una relación individual de cada piloto sobre los siguientes puntos:

- 1º Conducta.
- 2º Cumplimiento de sus deberes.
- 3º Eficiencia profesional.
- 4º Eficiencia en la instrucción.
- 5º Concepto general.

7ª Cada seis meses el personal de oficiales se reincorporará a la Fuerza Aérea en las Bases que la Dirección General de Aviación determine, para recibir instrucción y prácticas militares durante un lapso de quince (15) días, durante el cual las asignaciones de este personal quedarán a cargo de la Fuerza Aérea.

8ª De conformidad con el artículo 7º del Decreto número 2935 de 1946, el personal de pilotos militares gozará, durante el tiempo de permanencia en las empresas de las recompensas y prestaciones militares inherentes a sus respectivos grados, sin perjuicio del seguro y recompensas que la empresa reconozca al oficial en caso de accidente que lo inhabilite total o parcialmente, lo mismo que en caso de fallecimiento ocurrido en accidente aéreo o de trabajo, o por causa del mismo dentro del período determinado por las disposiciones vigentes, para el personal civil de copilotos de las empresas.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 24 de octubre de 1946. LUIS TAMAYO, Ministro de Guerra.—Miguel Sanjuán, General, Secretario General.

---

## RESOLUCION NUMERO 1916 DE 1946

(octubre 24)

por la cual se faculta al Director General de Aviación para firmar unos contratos.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

**Considerando:**

Que por Decreto número 2935 de este año se autorizó a este Ministerio para trasladar temporalmente a prestar sus servicios en comisión

en las empresas colombianas de aviación a oficiales pilotos de la Fuerza Aérea en las condiciones que este Ministerio determine;

Que de acuerdo con el artículo 5º del citado Decreto los pilotos militares designados en comisión a las empresas aéreas deben firmar un contrato con el Gobierno, conforme al cual se deben obligar a prestar sus servicios en la Fuerza Aérea por un tiempo proporcional equivalente al doble del que dure la comisión en la empresa a donde sean destinados,

#### **Resuelve:**

Facúltase al señor Director General de Aviación para suscribir en nombre y representación del Gobierno los contratos que deben celebrarse con los pilotos militares destinados a prestar sus servicios en empresas colombianas de aviación de que trata el artículo 5º del Decreto número 2935 de 1946.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 24 de octubre de 1946. LUIS TAMAYO, Ministro de Guerra.—**Miguel Sanjuán**, General, Secretario General.

---

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

#### **Centro de Instrucción Aérea de la Base de Madrid**

- Decreto número 1671 de 1943.
- Decreto número 1201 de 1945.
- Resolución número 1203 de 1944.
- Resolución número 1931 de 1944.
- Resolución número 294 de 1946.
- Resolución número 330 de 1946.

#### **Prima de vuelo**

- Decreto número 773 de 1945.
- Decreto número 35 de 1947.
- Decreto número 50 de 1948.

#### **Caja de Vivienda Militar**

- Ley 87 de 1947.
- Decreto número 1140 de 1948.

**TITULO VI**  
**DISPOSICIONES MILITARES DE CARACTER PERMANENTE**

## LEY 102 DE 1944

(diciembre 31)

por la cual se dictan algunas disposiciones sobre organización y mando en las Fuerzas Militares.

### El Congreso de Colombia,

#### Decreta:

Artículo 1º Las Fuerzas Militares son las organizaciones armadas, instruídas y disciplinadas conforme a la técnica militar y constitucionalmente destinadas a la defensa de la soberanía nacional y al mantenimiento del orden legal.

Artículo 2º El Presidente de la República es, de acuerdo con el precepto constitucional, el Jefe Supremo de las Fuerzas Militares, función que ejerce personalmente y también por conducto del Ministro de Guerra y de los jefes militares con autoridad delegada.

Artículo 3º La jerarquía y sucesión del mando dentro de las Fuerzas Militares serán las siguientes:

El Presidente de la República.

El Ministro de Guerra.

El Jefe del Estado Mayor General de las Fuerzas Militares.

El Inspector General de las Fuerzas Militares.

Los Directores del Ejército, de la Armada y de la Aviación.

Los Comandantes de unidades operativas.

Después de éstos, el mando se sucede en el orden jerárquico de los superiores directos, a los Comandantes de cuerpos de tropas, de escuelas y organismos subalternos que formen las unidades operativas, luego a los Comandantes de las unidades fundamentales y a los Comandantes de fracciones de éstas, en el Ejército, la Armada y la Aviación.

Artículo 4º El Ministro de Guerra, además de sus funciones de mando, dirige, en representación del Presidente de la República, la administración superior de los bienes destinados a la defensa nacional.

Artículo 5º Las Fuerzas Militares comprenderán:

El Ministerio de Guerra.

El Ejército.

La Armada.

La Aviación.

Los servicios correspondientes.

Artículo 6º El Ministerio de Guerra comprenderá:

El Gabinete del Ministro.

El Estado Mayor General de las Fuerzas Militares.

La Inspección General de las Fuerzas Militares.

La Dirección General del Ejército.

La Dirección General de la Armada.

La Dirección General de Aviación.

La Dirección General de los Servicios.

Artículo 7º .....  
Artículo 8º .....  
Artículo 9º La Aviación comprenderá la Fuerza Aérea Nacional y la Aeronáutica Civil.

La Fuerza Aérea se compondrá de:

- Dirección.
- Escuelas de Instrucción y Preparación.
- Bases Aéreas.
- Unidades de combate.
- Servicios.

Artículo 10. ....  
Artículo 11. ....  
Artículo 12. ....  
Artículo 13. ....  
Artículo 14. ....  
Artículo 15. ....  
Artículo 16. ....

Artículo 17. La autoridad corresponde al cargo que se desempeña y no puede cederse, ni transpasarse, ni renunciarse, ni abandonarse temporal o definitivamente sino con orden de autoridad superior o por disposición reglamentaria para casos previstos.

Artículo 18. En los casos de falta temporal o accidental del jefe con autoridad de mando, lo reemplazará provisionalmente en sus funciones el segundo jefe autorizado por previas disposiciones, y en su defecto el subalterno de más antigüedad en el servicio que se halle bajo su dependencia, mientras la autoridad competente nombra el sucesor o regresa el titular.

Artículo 19. La acción de mando se ejercerá por medio de decretos, resoluciones, reglamentos u órdenes escritas o verbales.

Artículo 20. Ningún militar debe asistir a reuniones de militares que no hayan sido autorizadas o convocadas por alguno de sus superiores directos.

Artículo 21. La presente Ley determina la organización y funciones en general de los diversos organismos superiores que forman las Fuerzas Militares. El Gobierno reglamentará por decretos ordinarios las funciones en detalle y señalará su constitución y dotación de personal que deba servirlos.

Artículo 22. Por decretos ordinarios el Gobierno puede crear y determinar la organización, composición, dotaciones y guarniciones de todos los organismos de las Fuerzas Militares, Comandos, Brigadas, Escuelas, Cuerpos de Tropas, Bases Aéreas, Navales y Fluviales y Servicios, y fijar, además, el personal civil que deben tener.

Artículo 23. Quedan derogadas todas las disposiciones contrarias a las de la presente Ley.

Artículo 24. Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a dieciséis de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.—Órgano Ejecutivo.—Barranquilla, diciembre 31 de 1944.—Públiquesse y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Domingo Espinel**.

("Diario Oficial" número 25759 febrero 6 de 1945).

## **Sanidad**

Decreto número 1307 de 1932 (julio 29), por el cual se dictan algunas disposiciones sobre Sanidad del Ejército.

Decreto número 2254 de 1941 (diciembre 30), por el cual se dictan algunas disposiciones sanitarias militares y se reglamenta el Decreto número 1307 de 1932.

Decreto número 1822 de 1945 (julio 27), por el cual se aprueba y adopta el Reglamento sobre Invalideces para el Personal de Oficiales, Suboficiales y Soldados de las Fuerzas Militares.

## **Oficiales de reserva**

Decreto número 485 de 1933 (marzo 6), por el cual se fija el estatuto de los oficiales de reserva y de los de guardia nacional y territorial.

## **Cédula de identidad militar**

Decreto número 579 de 1939 (marzo 11), por el cual se establece la cédula de identidad militar.

## **Actas de defunción**

Decreto número 1268 de 1934 (junio 18), reglamentario de actas de defunción de los miembros del Ejército.

## **Permisos para oficiales y personal civil**

Decreto número 459 de 1940 (marzo 5), por el cual se conceden algunas autorizaciones sobre permisos para oficiales y personal civil de las Fuerzas Militares.

## **Presentaciones**

Decreto número 528 de 1940 (marzo 15), por el cual se dictan unas disposiciones sobre presentación de los miembros del Ejército al lugar de su destino.

## **Sobre siniestros**

Decreto número 1325 de 1943 (julio 6), por el cual se dispone la organización del servicio de protección y prevención contra siniestros.

## **Cruz Militar "General Nariño"**

Decretos números 1415 de 1942 y 659 de 1944, por los cuales se consagra el 29 de agosto de cada año como día del compañerismo y se crea como homenaje al General Nariño, la Cruz Militar.

## **Junta Asesora del Ministerio de Guerra**

Decreto número 1989 de 1947 (junio 17), por el cual se reforma el Decreto 1528 de 1947, orgánico de la Junta Asesora del Ministerio de Guerra.

## **Estudios de oficiales en el exterior y en el país**

Decreto número 2256 de 1947 (julio 10), por el cual se reglamenta el envío de personal de las Fuerzas Militares al exterior, en comisión de estudios, y se modifica el Decreto número 385 de 1946 que organiza cursos profesionales de oficiales en la Universidad Nacional.

Decreto número 3794 de 1947 (noviembre 27), por el cual se adicionan los marcados con los números 385 de 1946 y 2256 de 1947, relacionados con comisiones de estudios del personal militar de las Fuerzas Militares, en el sentido de que se aplicarán a todo el personal militar en servicio activo, que haya sido destinado o que se destine en comisión de estudios a la Universidad Nacional o Facultades reconocidas por el Ministerio de Educación.

**SEGUNDA PARTE**

**AVIACION CIVIL Y COMERCIAL**

**TITULO I—DISPOSICIONES FUNDAMENTALES**



## CAPITULO I—ORGANIZACION EN GENERAL

### LEY 126 DE 1919 (1)

(diciembre 31)

por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre Aviación.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....

Artículo 11. Las empresas de aviación particulares quedan en la obligación de informar al Gobierno sobre las adquisiciones o introducciones que hagan al país de aparatos de vuelo, explicando sus características, materiales, obras que construyan, campos de vuelo y aterrizaje, personal de que dispongan y los pilotos que formen.

Artículo 12. La Nación podrá, en caso de guerra, tomar para su servicio todos los elementos de aviación, indemnizando a sus dueños, sobre la base del costo de aquellos, según facturas, presupuestos y estado.

Artículo 13. Queda prohibido efectuar vuelos o maniobras sobre las ciudades, edificios o puestos militares, sin previo permiso de las autoridades militares en donde haya tropas, y en los demás sin el de la primera autoridad política.

Artículo 14. Los aeródromos o campos de vuelo y aterrizaje deben ser elegidos fuera del perímetro de las ciudades.

Artículo 15. Los aviones o máquinas particulares deben ser pintados con colores distintos a los de las máquinas militares y tener indicativos que los diferencien absolutamente de éstas.

Artículo 16. Queda prohibido cruzar las fronteras por lugares distintos a las rutas que se señalen y sin antes hacerse reconocer por las autoridades y obtener el permiso respectivo.

Artículo 17. El Poder Ejecutivo reglamentará por medio de decre-

---

(1) Decretos reglamentarios: 599 de 1920—66 de 1934.

Nota—Estos artículos quedaron derogados por la Ley 89 de 1938, pero hemos creído conveniente conservarlos en esta compilación, con sus decretos reglamentarios, en atención a la tradición de la legislación aérea del país y como dato histórico.

tos las disposiciones de la presente Ley, la cual comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a treinta y uno de diciembre de mil novecientos diecinueve.—Poder Ejecutivo.—Bogotá, diciembre 31 de 1919.—Publíquese y ejecútese.—MARCO FIDEL SUAREZ.—El Ministro de Guerra, **Jorge Roa**.  
("Diario Oficial" número 17016).

---

## DECRETO NUMERO 599 DE 1920 (1)

(marzo 15)

sobre reglamentación de la Aviación.

### **El Presidente de la República,**

en uso de facultades legales y en desarrollo de los artículos 11, 12, 13, 14, 15 y 16 de la Ley 126 del año próximo pasado,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Con el nombre de aeronaves se comprende todos los aparatos, cautivos o libres, destinados a sostenerse en la atmósfera, sea que para ello utilicen un gas menos pesado que el aire, como los globos y cometas, o que tengan medios propios de propulsión como los dirigibles; sea que pesen más que el aire y posean medios propios de propulsión como los aviones, denominación ésta última con la cual se designan los aeroplanos, hidroplanos, (deslizadores —seaplanes—, botes aéreos —flying boats—).

Artículo 2º Las aeronaves de propiedad particular se clasifican, según los fines a que estén destinadas, en aeronaves de turismo y aeronaves comerciales. Las aeronaves de propiedad del Estado son las que éste destina a fines militares o a servicio de correos, de aduanas o de policía.

Artículo 3º Las empresas particulares de aviación establecidas o que se establezcan en el territorio de la República se consideran como nacionales, y asimismo toda aeronave de propiedad particular destinada al turismo o al comercio.

Artículo 4º La declaración que las empresas particulares de aeronaves están obligadas a hacer al Gobierno, se dirigirá por escrito al Ministerio de Guerra y versará sobre los siguientes puntos:

a) Razón comercial o denominación de la empresa; nombre de la persona o personas que la forman, nacionalidad de ellas y domicilio.

b) Clase de servicios que presta o va a prestar la empresa.

c) Aeronaves que tiene o va a tener en uso, con expresión del nombre del constructor y el modelo; tipo, número de serie y potencia del

---

(1) Derogado por Decreto número 66 de 1934.

motor; régimen normal máximo, fecha de fabricación o fecha de entrada al servicio; nombre del fabricante; tipo de la hélice, número, paso y diámetro de ésta y nombre del fabricante.

d) Radio de los vuelos o itinerarios que siguen o van a seguir las aeronaves.

e) Aeródromos o campos para el vuelo y campos o lugares de aterrizaje, con expresión de su ubicación.

f) Talleres de reparación.

g) Personal de pilotos, mecánicos y obreros y nacionalidad de cada uno.

Artículo 5º Cualquier cambio verificado en el personal o en el material de la empresa que implique aumento, disminución o modificación de sus servicios, deberá ponerse en conocimiento del Ministerio de Guerra antes de cumplirse treinta días de efectuado.

Artículo 6º Antes de ser puesta en servicio, toda aeronave de propiedad particular deberá ser matriculada en la Gobernación del Departamento en cuya jurisdicción se halle el domicilio del propietario. La matrícula se extenderá en un libro destinado al efecto, según el siguiente modelo, y de ella se expedirán dos copias, una de las cuales se entregará al propietario de la aeronave y la otra se remitirá al Ministerio de Guerra.

#### **Matrícula**

Fecha de la matrícula;

Nombre de la aeronave;

Servicio a que se la destina;

Nombre del constructor;

Número de serie;

Descripción;

Propietario;

Domicilio del propietario;

Nacionalidad del propietario;

Aeródromos o estación en que va a permanecer generalmente la aeronave;

Firma del propietario;

Firma y sello del Gobernador;

Artículo 7º Es obligación de todo propietario de aeronaves destinadas a servicios públicos, comprobar ante la misma autoridad que firme la matrícula, las condiciones mínimas de gobierno y seguridad, lo mismo que las cualidades de construcción y de vuelo de la aeronave matriculada, para lo cual debe presentar los documentos auténticos que las demuestren, expedidos por los respectivos fabricantes o por autoridades extranjeras competentes, y en caso de duda, podrá la misma autoridad exigir tal comprobación mediante pruebas prácticas en presencia de expertos designados al efecto.

Artículo 8º Una vez efectuada la comprobación de que trata el artículo anterior, la Gobernación respectiva expedirá al propietario de la aero-

nave un certificado de suficiencia. Sin este certificado y sin estar provista la aeronave de los instrumentos necesarios para la seguridad de la navegación, no podrá darse al servicio público.

Artículo 9º El Comandante, los pilotos, los mecánicos y demás miembros del personal de conducción de una aeronave, deberán estar provistos de los respectivos certificados de aptitud, expedidos por autoridades idóneas y refrendados por la Gobernación del Departamento, o en su defecto por el Alcalde Municipal del vecindario a que pertenezcan.

Artículo 10. Para obtener de las autoridades colombianas (Gobernador del Departamento, Alcalde con delegación especial, Jefe de Estado Mayor General, Director de la Escuela de Aviación) diploma de idoneidad, se requiere:

1º Que el candidato sea sometido al examen de aptitud física y mental conforme a las condiciones establecidas en el anexo E de la Convención sobre navegación aérea internacional, practicado por dos médicos graduados nombrados al efecto, quienes expedirán y autorizarán el certificado de sanidad respectiva; y 2º Que el candidato sea aprobado en las pruebas prácticas y en los conocimientos teóricos, determinados para el cargo que va a desempeñar en el anexo E de la Convención citada.

(1) Artículo 11. Las aeronaves particulares no podrán llevar, sin licencia especial concedida por la autoridad civil, aparatos de telegrafía inalámbrica ni hacer uso de aparatos fotográficos. Les es absolutamente prohibido transportar explosivos, armas y municiones.

Artículo 12. Tanto a la partida como a la llegada de una aeronave, la autoridad política del lugar, o por delegación de ella la autoridad militar o policíaca, tiene el derecho de visitarla y verificar si está provista de los documentos exigidos por este Decreto, a saber:

- a) Copia de la matrícula;
- b) Certificado de suficiencia;
- c) Diplomas o licencias de los individuos que ejerzan los cargos de Comandante, de pilotos, de mecánicos y demás personal conductor;
- d) Si transporta pasajeros, la lista nominal de ellos;
- e) Si transporta mercancías los conocimientos de embarque y manifiestos;
- f) Si está provista de aparatos de telegrafía inalámbrica, la licencia de que trata el artículo 11;
- g) Los siguientes libros de a bordo:

### I—Diario de viajes

Es obligación de todas las aeronaves llevar este libro. Contendrá:

- 1º Clase de aeronave, nombre, marca, nombre de la nacionalidad y domicilio del propietario, nombre del conductor, carga útil de la aeronave;
- 2º Además en cada viaje:

---

(1) Este artículo fue reglamentado por las Resoluciones números 112 y 273 de 1932.

Los nombres, nacionalidad y domicilio de los pilotos y de cada uno de los tripulantes;

Lugar, fecha y hora de partida, itinerario seguido y todos los incidentes del viaje, inclusive los aterrizajes.

## **II—Libreta de aeronave**

Este libro no es obligatorio sino para las aeronaves empleadas en el transporte en común de pasajeros y mercancías. Debe contener los siguientes datos:

1º Clase a que pertenece la aeronave, sus marcas y nombre, nombre, nacionalidad y domicilio del propietario, nombre del constructor y carga útil de la aeronave;

2º Tipo y número de serie del motor; tipo de la hélice y su número; paso y diámetro, y nombre del fabricante;

3º Tipo del aparato de telegrafía inalámbrica (si lo tuviere);

4º Cuadro que exprese todos los informes necesarios referentes al aparejo de la aeronave y que sean útiles al personal responsable de su funcionamiento y cuidado;

5º Informes técnicos, completos y detallados, sobre el servicio anterior de la aeronave, inclusive las pruebas de recepción, revisión, reemplazo de piezas, reparaciones y demás trabajos análogos.

## **III—Libreta del motor**

Este libro no es obligatorio sino para los motores instalados en aeronaves empleadas en el transporte de pasajeros; deberá acompañar a cada motor y contendrá los datos siguientes:

1) Tipo del motor, número de serie; nombre del constructor; potencia, régimen normal máximo del motor, fecha de fabricación y fecha de entrada al servicio;

2) Tipo de la aeronave en la cual está instalado el motor;

3) Informes técnicos, completos y detallados, sobre el servicio anterior del motor, expresando las pruebas de recepción, número de horas de trabajo ejecutadas, revisiones, reemplazo, reparaciones y demás trabajos análogos.

## **IV—Libros de señales**

Solamente están obligadas a llevar este libro las aeronaves empleadas en transportar en común pasajeros y mercancías. Contendrá estos datos:

1) Clase de la aeronave; sus marcas y nombres; nombre, nacionalidad y domicilio del propietario;

2) Lugar, fecha y hora de transmisión o de recepción de toda señal;

3) Nombre o indicación de toda persona o de toda estación a las cuales se han dirigido señales o de las cuales se han recibido.

Artículo 13. Para los libros de a bordo se observarán las siguientes instrucciones:

a) En cuanto sea posible el constructor deberá llenar y firmar las

primeras inscripciones de los libros de a bordo; las inscripciones siguientes serán hechas y firmadas por el piloto u otra persona competente;

b) Una copia autorizada del **certificado de suficiencia** se conservará en el bolsillo que se encuentra al fin de la libreta del aparato;

c) Las anotaciones en los libros serán hechas con tinta. Las que correspondan al Diario de Viajes y al Libro de Señales podrán hacerse con lápiz en un libro borrador, pero deberán trasladarse con tinta a los libros respectivos antes de veinticuatro horas. En caso de visita oficial se podrá recurrir a las anotaciones del libro borrador;

d) No serán admisibles las raspaduras, ni será permitido arrancar o desgarrar ninguna página de los libros de a bordo.

Artículo 14. Toda persona a bordo de una aeronave debe conformarse a las leyes de seguridad general, disposiciones militares y fiscales y reglamentos sobre navegación aérea; en caso de infracción a alguna de ellas, el Comandante de la aeronave está en la obligación de denunciar por escrito el hecho a la primera autoridad política o militar del lugar donde aterrice y, si fuere necesario, poner a órdenes de ella al infractor.

Artículo 15. Las aeronaves que naveguen del exterior hacia el territorio de la República, no podrán entrar en ella sino por los puertos habilitados para el comercio de importación, y deberán aterrizar en el lugar designado en general para ese efecto por las autoridades militares y la Administración de la Aduana respectiva, o el especial que de antemano se hubiere convenido entre las mismas autoridades y los interesados.

Artículo 16. El comercio de importación que se haga por medio de aeronaves queda sujeto a las disposiciones de las Leyes 117 de 1913 y 85 de 1915 y a las demás disposiciones legislativas y ejecutivas referentes a dicho comercio, en cuanto sean aplicables; pero las aeronaves quedarán eximidas de pagar los derechos de puerto, tonelaje, faro, sanidad, etc.

Artículo 17. La internación de mercancías extranjeras nacionalizadas que se verifique por medio de aeronaves estará sometida a las disposiciones legales que regulen esa operación.

Artículo 18. Las autoridades civiles y militares tienen el deber de obligar a aterrizar a las aeronaves que sin haber obtenido previamente permiso para ello, vuelen sobre las fronteras o sobre las aguas territoriales cerca de las costas.

Artículo 19. El Ministerio de Guerra se reserva la facultad de conceder permiso a las aeronaves extranjeras para volar sobre el territorio de la República o sobre las aguas territoriales.

Artículo 20. Los permisos para efectuar vuelos por encima de las poblaciones o lugares donde haya guarniciones del Ejército, edificios o puestos militares, deberán pedirse por escrito al Comandante superior de la guarnición, indicando el día y la hora en que se verificará el vuelo, la duración aproximada de él y el objeto propuesto. Si el Comandante de la guarnición o puesto militar es de categoría inferior a la de Comandante de cuerpo de tropas, necesita autorización por escrito o telegráfica de

su superior jerárquico para conceder, en cada caso, el permiso que se le pida.

Artículo 21. En los lugares donde no haya guarnición militar, corresponde a la primera autoridad política otorgar los permisos para efectuar vuelos sobre las poblaciones o sobre los puertos, bahías o embarcaderos.

Artículo 22. Para el establecimiento de aeródromos o campos de vuelo y aterrizaje se requiere permiso de la primera autoridad política del municipio en cuyo vecindario se establezcan, la cual cuidará de que no queden dentro del perímetro de la población.

Artículo 23. Los aviones oficiales irán pintados de color gris azulado. A los aviones particulares les es prohibido usar ese mismo color.

Artículo 24. Todos los aviones llevarán la letra A mayúscula, con tipo romano y en color negro como marca de nacionalidad.

Artículo 25. La marca de nacionalidad, lo mismo que la de matrícula (si la hubiere) se pondrá sobre la superficie inferior de los planos inferiores y sobre la superficie superior de los planos superiores, sin repetirlos en el mismo plano. Las letras se colocarán dirigidas hacia el borde principal.

Las mismas marcas se pintarán, además, a cada lado del aparato motor (fuselaje) entre las alas y los planos de la cola.

Artículo 26. La altura de las marcas sobre los planos de las alas y sobre los planos de la cola, será igual a las cuatro quintas partes de la anchura de los planos respectivos. Sobre el timón de dirección será tan grande como sea posible. Sobre el aparato motor (fuselaje) o sobre la barquilla será equivalente a las cuatro quintas partes del ancho de la zona más angosta donde las marcas han de ser pintadas.

Artículo 27. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la altura de las marcas de nacionalidad y de matrícula podrá no pasar de dos metros cincuenta centímetros.

Artículo 28. La anchura de los caracteres será igual a las dos terceras partes de su altura; su grosor será igual a la sexta parte de esta misma altura. Todas las letras serán de tipo claro, sencillo, uniforme y de iguales dimensiones; entre ellas se dejará un espacio igual a la mitad de la anchura de las letras.

Artículo 29. La línea para subrayar será del mismo grosor de las letras y se colocará a una distancia igual al espacio de ese mismo grosor. Cuando las marcas de nacionalidad o de matrícula vayan juntas deberán separarse por un guión, de longitud igual a la anchura de una letra.

Artículo 30. En general, las marcas de nacionalidad y de matrícula se dispondrán de la mejor manera posible, teniendo en cuenta la forma de la aeronave. Estas marcas deben mantenerse constantemente limpias y visibles.

Artículo 31. Toda aeronave de turismo o comercial debe llevar, además, en un lugar aparente de la barquilla o del aparato motor (fuselaje) una placa de metal en que vayan grabados el nombre completo del pro-

pietario y su domicilio y el nombre de la aeronave o su marca de matrícula.

Artículo 32. Cuando el Gobierno Nacional en caso de guerra y usando de la facultad que le concede el artículo 12 de la Ley 126 de 1919, tome para su servicio las aeronaves y demás elementos pertenecientes a alguna empresa particular de aviación, se extenderá por la autoridad política o militar que intervenga y el representante de la empresa, una acta en que conste la entrega y recibo, respectivamente, de los aparatos, accesorios y materiales, expresando el precio de cada uno, para lo cual se tendrán a la vista los libros de a bordo, las facturas, presupuestos y cuentas originales y el estado de servicio de cada aeronave y demás elementos. Si sobre esto último hubiere discrepancia se someterá el punto a la decisión de peritos nombrados por una y otra parte. Del acta se extenderán dos ejemplares firmados por las personas que intervinieron en la diligencia. Uno de los ejemplares será enviado al Ministerio de Guerra, y el otro se entregará al representante de la empresa, a fin de que sirva de fundamento a los dueños de ella para reclamar del Gobierno Nacional la indemnización pecuniaria a que tengan derecho.

Artículo 33. Adóptase con carácter provisional el **Reglamento de luces y señales** y el **Código de circulación aérea** de la Convención sobre navegación aérea internacional, presentada al parlamento británico por el Ministerio de Aviación de la Gran Bretaña.

Artículo 34. Este Decreto comenzará a regir sesenta días después de ser publicado en el "Diario Oficial".

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 15 de marzo de 1920. Por delegación del Excelentísimo señor Presidente de la República, el Ministro de Gobierno, LUIS CUERVO MARQUEZ.—El Ministro de Guerra, **Jorge Roa**.

---

## DECRETO NUMERO 66 DE 1934

(enero 12)

por el cual se reglamenta la aviación civil (1).

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales y en desarrollo de los artículos 11, 12, 13, 14, 15 y 16 de la Ley 126 de 1919,

**Decreta:**

### CAPITULO I

#### **Disposiciones generales**

Artículo 1º. El espacio atmosférico que cubre el territorio y las aguas territoriales de la República, forma parte del territorio de que trata el

---

(1) Derogado por la Ley 89 de 1938. Esta disposición se ha considerado como fundamental de la Aviación en Colombia y por esta circunstancia se conserva en este texto para mayor información de los lectores.

artículo 4º de la Constitución y, por consiguiente, pertenece únicamente a la Nación.

Artículo 2º Toda aeronave que vuele sobre el territorio de la Nación queda sometida por ese solo hecho a las leyes de la República y a la jurisdicción de sus autoridades sin reserva ni limitación alguna.

Artículo 3º Entiéndense por aeronaves todos los aparatos cautivos o libres, destinados a sostenerse en la atmósfera o a viajar por ella, sea que utilicen un gas menos pesado que el aire, como los globos y dirigibles, o que tengan medios mecánicos de propulsión como los aviones, comprendiendo en esta denominación los aeroplanos, hidroaviones, anfibiaos o botes volantes, autogiros, etc.

Artículo 4º Las aeronaves se considerarán divididas para los efectos del presente Decreto, en aeronaves del Estado y aeronaves de propiedad particular. Son aeronaves del Estado:

- a) Las militares, sea que pertenezcan al Ejército o a la Marina de Guerra, y
- b) Las destinadas a un servicio del Estado, como son las que dependen de las aduanas, de las autoridades policivas, sanitarias, etc.

Se consideran aeronaves de propiedad particular las que no queden comprendidas, por su destinación y servicio, en los ordinales a) y b) de este artículo.

Las aeronaves de propiedad particular no pueden pintarse como las del Estado, ni usar distintivos que puedan confundirse con los de éstas.

Artículo 5º Las aeronaves de propiedad particular se clasifican, según los fines a que están destinadas, como sigue:

- a) Aeronaves de transportes para pasajeros.
- b) Aeronaves de transportes para correos.
- c) Aeronaves de transportes para mercaderías.
- d) Aeronaves de turismo.
- e) Aeronaves para trabajos aéreos.

Una aeronave puede estar destinada a cumplir varios de los fines enumerados en los ordinales a), b) y c) de este artículo. Es entendido que en caso de que su destinación sea mixta, debe reunir las especificaciones señaladas para el servicio que requiera mayores seguridades.

Las aeronaves de transportes pueden ser, de acuerdo con el código de comercio, de empresarios públicos o de empresarios particulares.

Bajo la denominación de aeronaves de transportes públicos se comprende aquellas de propiedad particular de empresas que comercialmente puedan clasificarse como públicas, es decir, que tengan anunciado y abierto al público un servicio de conducciones aéreas que se ejecuten por el precio y en las condiciones que fijen sus anuncios y tarifas, y que estén destinadas para efectuar vuelos, en estas condiciones, con pasajeros, correos y mercaderías.

Bajo la denominación de aeronaves de transportes privados se comprenden aquellas de propiedad particular que estén destinadas a realizar

vuelos con pasajeros y mercaderías por cuenta de empresarios particulares.

Bajo la denominación de aeronaves de turismo quedan comprendidas todas aquellas destinadas por su propietario para su servicio exclusivo o el de sus invitados personales.

Bajo la denominación de aeronaves para trabajos aéreos se comprenden aquellas aeronaves de propiedad particular que se hayan destinado por sus propietarios para trabajos industriales especiales, distintos de los antes enumerados.

Artículo 6º Las empresas de transportes aéreos cuyo asiento principal esté en país extranjero, que quieran establecerse en Colombia y explotar el negocio de conducciones aéreas, deberán constituir y domiciliar en la cabecera del Circuito de Notaría de Bogotá, una casa o sucursal, llenando las formalidades del artículo 470 y de sus concordantes del Código de Comercio, casa que será considerada como colombiana para los efectos nacionales e internacionales, en relación con el negocio que se va a explotar.

Corresponde al Gobierno declarar cumplidos por las compañías extranjeras los requisitos de que trata esta disposición, previa solicitud de los interesados acompañada de los documentos bastantes.

Artículo 7º Toda empresa de transportes aéreos, públicos o particulares, nacional o extranjera, antes de iniciar actividades en Colombia, debe dirigir por escrito una declaración al Gobierno por conducto del Ministerio respectivo, en la cual hará constar lo siguiente:

a) Razón o firma social, nombre de las personas que la forman o dirigen, nacionalidad de ellas y domicilio de las mismas.

b) Clase de servicios que va prestar la empresa.

c) Aeronaves que va a tener en uso, con expresión del nombre del constructor y el modelo; tipo, número de serie y potencia del motor; régimen normal máximo, fecha de fabricación o fecha de entrada al servicio; nombre del fabricante; tipo de la hélice y su número; paso y diámetro, y nombre del fabricante.

d) Radio de los vuelos o itinerarios que van a seguir las aeronaves de servicio público.

e) Talleres de reparación.

f) Personal de pilotos, mecánicos y obreros y nacionalidad de cada uno.

Artículo 8º Cualquier cambio verificado en el personal o en el material volante de la empresa deberá ponerse previamente en conocimiento del Ministerio respectivo.

Artículo 9º Las empresas extranjeras de transportes aéreos comerciales necesitan un permiso previo del Gobierno, otorgado por conducto del Ministerio que tenga a su cargo la aviación civil, para que sus aeronaves puedan volar sobre las aguas territoriales y atravesar parte del espacio atmosférico de que trata el artículo 1º de este Decreto.

Igual permiso se requiere para que esas aeronaves puedan hacer escala en aeropuertos de entrada.

Estos permisos pueden ser de carácter general y serán válidos por el tiempo señalado en la resolución por medio de la cual se concedan.

Artículo 10. Corresponde exclusivamente al Ministerio de Guerra la facultad de conceder permiso a aeronaves extranjeras para hacer vuelos sobre el territorio de la República o sobre las aguas territoriales, cuando no se trate de aeronaves de transportes comerciales que hayan obtenido el permiso de que trata el artículo anterior.

Artículo 11. Adóptanse con carácter provisional el Reglamento de Luces y el Código de Navegación Aérea de la Convención de Navegación Aérea Internacional de París, del año de 1919.

Artículo 12. Todas las empresas de navegación aérea establecidas en Colombia con anterioridad a este Decreto, deberán someterse a las disposiciones del mismo, en cuanto no sean contrarias a las estipulaciones de los contratos vigentes.

Artículo 13. El piloto de una aeronave es delegado de la autoridad pública para mantener el orden a bordo de ella durante el vuelo y para hacer cumplir todas las disposiciones del presente Decreto. En consecuencia los pasajeros deben obediencia y respeto al piloto de la aeronave en los mismos términos que si se tratara del Capitán de una nave mercante marítima o fluvial.

(1) Artículo 14. Los transportes aéreos comerciales entre dos o más lugares de la República sólo pueden realizarse con naves matriculadas en Colombia.

Si la aeronave pertenece a una compañía extranjera, se requiere, además que se cumplan por dicha compañía los requisitos enumerados en el artículo 9º de este Decreto.

Artículo 15. Cuando el Gobierno Nacional en caso de guerra y usando la facultad que le concede el artículo 12 de la Ley 126 de 1919, tome para su servicio las aeronaves y demás elementos pertenecientes a alguna empresa particular de aviación, se extenderá por la autoridad política o militar que intervenga y el representante de la empresa, un acta en que conste la entrega y recibo, respectivamente, de los aparatos, accesorios y materiales, expresando el precio de cada uno, para lo cual se tendrán a la vista los libros de a bordo, las facturas, presupuestos y cuentas originales y el estado de servicio de cada aeronave y demás elementos. Si sobre esto último hubiere discrepancia, se someterá el punto a la decisión de peritos nombrados por una y otra parte. Del acta se extenderán dos ejemplares firmados por las personas que intervinieren en la diligencia. Uno de los ejemplares será enviado al Ministerio de Guerra y el otro se entregará al representante de la empresa, a fin de que sirva de fundamento a los dueños de ella para reclamar del Gobierno Nacional la indemnización pecuniaria a que tengan derecho.

---

(1) Este artículo fue modificado por Decreto número 604 de 1934.

## CAPITULO II

### Certificados de aeronavegación, matrículas y marcas

Artículo 16. Es obligación de todo propietario de una aeronave comprobar ante el Ministerio respectivo la aptitud de dicha aeronave y sus condiciones de seguridad, de acuerdo con los fines o servicio para que se vaya a destinar.

Artículo 17. Para comprobar la aptitud de una aeronave, los propietarios se ajustarán al reglamento que sobre el particular expida la comisión técnica de aviación.

Artículo 18. El Gobierno podrá, con la anuencia de la comisión técnica de aviación, cuando lo estime conveniente, refrendar los certificados de aptitud de aeronaves expedidos por las supremas entidades oficiales de otras naciones, sin someterlas a pruebas especiales.

Artículo 19. Una vez efectuada la comprobación de que trata el artículo 16 de este Decreto o refrendado el certificado de que habla el artículo anterior, el Ministerio respectivo expedirá al propietario de la aeronave un certificado de aptitud de ella. Sin este certificado no podrá darse al servicio ninguna aeronave.

Artículo 20. En el certificado de aptitud se hará constar la clase de servicio o servicios que se pueden prestar con la aeronave para la cual se otorga el certificado.

Si se comprobare que se han prestado con una aeronave servicios distintos de aquellos para los cuales fue autorizada, se sancionará el hecho con la suspensión temporal o definitiva, según la gravedad de la falta, del permiso para volar de que disfrute la persona que la condujo, sin perjuicio de las demás penas a que hubiere lugar.

Artículo 21. Las aeronaves que hayan sufrido accidentes de consideración, no podrán ponerse en servicio después de reparadas, sin un certificado de la comisión técnica de aviación, en que conste que las condiciones de aptitud anteriores al accidente, no han sufrido menoscabo.

(1) Artículo 22. Antes de ser puesta en servicio, toda aeronave de propiedad particular, sea cual fuere su clase, deberá ser matriculada en el Ministerio respectivo. La matrícula se extenderá en un libro destinado al efecto, y de ella se expedirán dos copias, una de las cuales se entregará al propietario de la aeronave y la otra se remitirá al Ministerio de Guerra.

La matrícula contendrá:

Fecha y número de la matrícula.

Nombre de la aeronave, si lo tiene.

Entidad que haya expedido el respectivo certificado de aptitud.

Servicios a que se la destina.

Tipo y descripción.

---

(1) Este artículo fue modificado por el Decreto número 1668 de 1937.

Nombre y dirección del constructor.  
Número de serie.  
Propietario.  
Aeródromo o base en que va a permanecer generalmente.  
Firma del propietario.  
Firma y sello del Ministerio respectivo.

Artículo 23. Para que una aeronave matriculada en un país extranjero pueda matricularse en Colombia, es indispensable que se compruebe que se han cancelado la anterior o anteriores matrículas.

Artículo 24. Todo avión de propiedad particular deberá llevar la marca de nacionalidad colombiana y el número de matrícula de que trata el Decreto número 289 de 1927 a saber:

La marca de nacionalidad colombiana será un triángulo que ocupe las cuatro quintas partes de la anchura de cada ala, sobre fondo de color amarillo; en el centro irá una C del tamaño de la mitad de la altura del triángulo; dividida en dos partes iguales por una línea horizontal, pintada la parte superior de azul y la inferior de rojo.

La marca de que se trata, se colocará de la siguiente manera:

a) En los monoplanos, sobre los extremos de las superficies superior e inferior de cada ala y en los sectores delanteros de cada uno de los planos del timón o timones de dirección.

b) En los multiplanos, sobre los extremos de la superficie inferior de cada ala inferior, y en los sectores delanteros de cada uno de los planos del timón o timones de dirección.

El número de matrícula se colocará en las mismas superficies que llevan la marca de nacionalidad y a una distancia de ésta igual a las dos quintas partes de la altura del ala.

Los tipos del número de matrícula serán de una altura de las cuatro quintas partes, y su grosor de una quinta parte de la altura del ala.

Los números de matrícula se pintarán en color negro.

Artículo 25. Toda aeronave de propiedad particular deberá llevar en un lugar visible de la barquilla o del fuselaje una placa de metal en que vayan grabados el nombre completo del propietario, su domicilio, el número de matrícula y el nombre de la aeronave, si lo tuviere.

Artículo 26. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la altura de la marca de nacionalidad y del número de matrícula, podrán no pasar de dos metros cincuenta centímetros.

### CAPITULO III

#### **Certificados de aptitud personal**

Artículo 27. Para poder conducir aeronaves o para ejercer las funciones de piloto, mecánico o tripulante de ellas, se requiere un certificado especial concedido por el Gobierno o un título oficial de país extranjero, refrendado por el Gobierno de la República.

Artículo 28. Para obtener del Gobierno la admisión como piloto, como mecánico de aeronaves o como tripulante en general, se requiere:

1º Que el candidato sea sometido al examen de aptitud física y mental conforme a las condiciones establecidas en el anexo e) de la Convención sobre navegación aérea internacional de París (1919). Este examen se practicará por dos médicos graduados escogidos por la comisión técnica de aviación, quienes expedirán y autorizarán el certificado de sanidad respectivo.

2º Que el aspirante sea aprobado en las maniobras a que sea sometido conforme al reglamento general que se dicte al respecto, y en los cursos teóricos y prácticos de una escuela de aviación que funcione con autorización oficial.

Artículo 29. Los certificados que el Gobierno puede otorgar para pilotos, se dividirán en:

- a) Piloto de turismo.
- b) Piloto de transporte limitado, agua o tierra, y
- c) Piloto de transporte público, agua o tierra.

Los pilotos de transporte limitado de que trata el punto b) solamente podrán volar en aeronaves de un solo motor y sobre líneas regulares. Estos pilotos únicamente podrán transportar pasajeros en líneas auxiliares de líneas aéreas principales.

Para conducir naves aéreas de más de un motor se requiere tener el título de "piloto de transporte público".

Los pilotos de turismo solamente podrán conducir las aeronaves de que trata el ordinal d) del artículo 5º del presente Decreto.

Artículo 30. El piloto que realice vuelos para los que no esté autorizado conforme a su certificado de aptitud, será suspendido indefinidamente sin perjuicio de las demás sanciones aplicables conforme al presente Decreto.

Artículo 31. Las empresas de transportes públicos aéreos constituidas o que se constituyan en Colombia, están obligadas a hacer examinar periódicamente a sus pilotos por médicos graduados y a someterlos a ejercicios de rehabilitación técnica cuando se considere oportuno.

La comisión técnica de aviación podrá controlar estos exámenes y ejercicios.

## CAPITULO IV

### Visitas y libros de las aeronaves

Artículo 32. Tanto a la partida como a la llegada de una aeronave, las autoridades políticas del lugar tienen derecho de visitarla y de verificar si está provista de los documentos exigidos por este Decreto, a saber:

- a) Copia de la matrícula.
- b) Certificados de aptitud de la aeronave y de la tripulación.
- c) Si transporta pasajeros, la lista nominal de ellos.
- d) Si transporta mercancías, los conocimientos de embarque respectivos.

- e) Si está provista de aparatos de telegrafía inalámbrica, la licencia de que trata el artículo 52 de este Decreto; y
- f) Los libros de que tratan los artículos siguientes.

Artículo 33. Es obligación de todas las aeronaves llevar un Diario de viajes. Este libro contendrá:

1º Clase de la aeronave, nombre, marca y número; nacionalidad y domicilio del propietario, carga útil de la aeronave;

2º Nombres, nacionalidad y domicilio de los pilotos y de cada uno de los tripulantes, y

3º Lugar, fecha y hora de partida; itinerario seguido, y todos los incidentes del viaje, inclusive los aterrizajes o acuatizajes intermedios y la llegada al lugar de destino.

Artículo 34. Las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros, correos, y mercaderías, deberán llevar, además del libro de que trata el artículo anterior, la libreta de aeronave y la libreta de señales.

La libreta de aeronave contendrá:

1º Clase a que pertenece la aeronave, su marca, número y nombre; nombre, nacionalidad y domicilio del propietario; nombre del constructor y capacidad de la aeronave.

2º Tipo y número de serie del motor; tipo de la hélice y su número; paso y diámetro, y nombre del fabricante.

3º Tipo del aparato de telegrafía inalámbrica, si lo tuviere.

4º Todos los informes necesarios referentes al aparejo de la aeronave, que sean útiles al personal responsable del funcionamiento y cuidado de ella.

5º Memoria técnica completa y detallada, sobre el servicio anterior de la aeronave, inclusive las pruebas de admisión, revisión, reemplazo de piezas, reparaciones y demás trabajos análogos.

La libreta de señales contendrá:

1º Clase de la aeronave; su marca, número y nombre; nombre, nacionalidad y domicilio del propietario.

2º Lugar, fecha y hora de transmisión o de recepción de toda señal.

3º Nombre o localización de toda estación a donde se dirijan o donde se reciban señales.

Artículo 35. Todo motor instalado en una aeronave deberá acompañarse de una libreta especial que contendrá:

1º Tipo del motor, número de serie, nombre del constructor, potencia, régimen normal máximo, fecha de fabricación y fecha de entrada al servicio y tipo de la aeronave en que funcione.

2º Memoria técnica, completa y detallada sobre el servicio anterior del motor expresando las pruebas de su admisión, horas de trabajo ejecutado, revisiones, reemplazos, reparaciones y demás operaciones análogas.

Artículo 36. Para los libros de a bordo se observarán las siguientes instrucciones:

a) En cuanto sea posible el constructor deberá llenar y firmar las primeras inscripciones de los libros de a bordo. Las inscripciones siguientes serán hechas y firmadas por el piloto u otra persona competente.

b) Una copia autorizada del certificado de aptitud de la aeronave se conservará junto con la libreta de aquélla.

c) Las anotaciones en los libros serán hechas con tinta. Las que correspondan al Diario de viajes y al libro de señales podrán hacerse con lápiz en un libro borrador, pero deberán trasladarse con tinta a los libros respectivos antes de veinticuatro horas. En caso de visita oficial se podrá ocurrir a las anotaciones del libro borrador.

d) No serán admisibles las raspaduras, ni será permitido arrancar o desgarrar ninguna página de los libros de a bordo.

Parágrafo. Los libros de a bordo serán foliados y rubricados por el Ministro respectivo.

## CAPITULO V

### Circulación de aeronaves

(1) Artículo 37. Las aeronaves que naveguen del exterior hacia el territorio de la república, no podrán entrar en ella sino por los puertos habilitados o que se habiliten especialmente para este objeto, que se denominarán "aeropuertos de entrada".

Artículo 38. El comercio de importación que se haga en aeronaves queda sujeto a las disposiciones vigentes sobre aduanas, arancel, etc., y a las demás disposiciones legislativas y ejecutivas referentes a dicho comercio, en cuanto sean aplicables; pero las aeronaves quedarán exentas de derechos de puerto, tonelaje, faro, sanidad, etc.

Artículo 39. El transporte de mercancías extranjeras ya nacionalizadas, que se realice por medio de aeronaves, estará sometido a las disposiciones legales que regulan esa operación.

Artículo 40. Las autoridades civiles y militares tienen el deber de obligar a aterrizar o a acuatizar a las aeronaves que sin haber obtenido previamente permiso para ello vuelen sobre las fronteras, las aguas territoriales y las zonas prohibidas o que se prohiban.

Artículo 41. Los permisos para efectuar vuelos por encima de las poblaciones o lugares donde haya guarniciones del Ejército, edificios o puestos militares, deberán pedirse por escrito al Comandante superior de la guarnición, indicando el día y la hora en que se verificará el vuelo, la duración aproximada de él y su objeto. Si el Comandante de la guarnición o puesto militar es de categoría inferior a la de Comandante de cuerpo de tropas, necesita, en cada caso, autorización por escrito o telegráfica de su superior jerárquico para conceder el permiso. Las empresas de transportes públicos aéreos, que sigan rutas prefijadas, no necesitarán este permiso, siempre que hayan cumplido con las disposiciones del presente Decreto.

---

(1) Consultar Decreto 681 de 1934.

Artículo 42. En los lugares donde no haya guarnición militar corresponde a la primera autoridad política del municipio otorgar los permisos para efectuar vuelos sobre las zonas urbanizadas del municipio. En caso de que el permiso sea concedido, queda terminantemente prohibido volar a una altura menor de 300 metros sobre las precitadas zonas.

## CAPITULO VI (1)

### Aeródromos

Artículo 43. Para el establecimiento de aeródromos o aeropuertos se requiere el permiso previo de la primera autoridad política del municipio donde vaya a establecerse.

Artículo 44. No podrá darse al servicio ningún aeródromo o aeropuerto para aterrizaje, acuatizaje o ascensión de aeronaves de servicio público sin que medie autorización del Ministerio respectivo.

Artículo 45. Cualquier parte de un aeródromo o aeropuerto que temporalmente no preste seguridades para el aterrizaje o acuatizaje, o por cualquier motivo no se pueda usar, deberá marcarse con señales convenientes que puedan distinguirse fácilmente desde el aire.

Artículo 46. Los jefes o Capitanes de aeropuertos o aeródromos quedan investidos de la autoridad de inspectores de policía nacional para hacer guardar el orden y prevenir accidentes dentro del respectivo aeródromo o aeropuerto.

Igualmente quedan facultados para suspender accidentalmente un vuelo cuando a juicio de ellos el piloto, el mecánico o la aeronave no se encuentren en condiciones que garanticen la seguridad del viaje.

## CAPITULO VII

### Inspección

Artículo 47. Por el hecho de adquirir una empresa de transportes públicos la autorización del Gobierno para establecer líneas aéreas, queda sometida a la inspección que éste ejerza por medio de sus agentes tanto en lo técnico como en lo administrativo.

Artículo 48. Son aplicables a estas empresas las disposiciones sobre transportes terrestres y fluviales que no sean incompatibles con las disposiciones de este Decreto y con el carácter especial de la aviación.

Artículo 49. Lo relativo al correo aéreo se seguirá rigiendo por el Decreto número 362 de 1931 y por los contratos celebrados en desarrollo de él.

## CAPITULO VIII

### Escuelas

Artículo 50. Las escuelas particulares de aviación civil establecidas o que se establezcan en la República necesitan para su funcionamiento de la autorización previa del Ministerio respectivo.

---

(1) Este capítulo quedó derogado por el Decreto 1254 de 1936.

Artículo 51. La autorización de que se trata en el artículo anterior se otorgará previa comprobación de que los reglamentos de la escuela, los cursos de instrucción teóricos y prácticos, el equipo en general —incluyendo los aeródromos—, el personal docente y las tarifas de enseñanza, están perfectamente acordes con el reglamento que sobre escuela de aviación debe dictar la comisión técnica creada por el presente Decreto.

## CAPITULO IX

### Prohibiciones y sanciones

Artículo 52. Las aeronaves de propiedad particular no podrán llevar, sin licencia especial concedida por el Gobierno, aparatos de telegrafía inalámbrica ni hacer uso de aparatos fotográficos, salvo las estipulaciones en contrario, que contengan los contratos vigentes. Asimismo les es absolutamente prohibido transportar explosivos, armas y municiones.

Artículo 53. Ninguna persona natural o jurídica podrá hacer en Colombia levantamientos aerofotogramétricos sin permiso del Gobierno, a quien deberá entregar una copia del trabajo realizado.

Artículo 54. Se prohíbe realizar con aeronaves de servicio público vuelos de acrobacia que comprendan evoluciones peligrosas e inútiles para la buena marcha de la aeronave.

Asimismo se prohíbe tales vuelos para toda clase de aeronaves, encima de las zonas urbanizadas de los municipios y sobre los aeródromos abiertos al público.

Artículo 55. Las evoluciones de aeronaves que constituyen espectáculos públicos, no podrán llevarse a cabo sin previa autorización del Ministerio respectivo.

Artículo 56. Se prohíbe cazar desde las aeronaves.

Artículo 57. Al propietario de la aeronave se le impondrán multas de \$ 20.00 a \$ 1.000.00 convertibles en arresto, por la contravención de cualquiera de las disposiciones del presente Decreto.

Artículo 58. Las mismas multas, más la suspensión provisional o definitiva del permiso para volar, serán impuestas, según la gravedad de la falta, al piloto que se encuentre en cualquiera de los casos siguientes:

a) No tener a bordo los libros de que tratan los artículos 33, 34 y 35 del presente Decreto.

b) Conducir una aeronave que no haya sido matriculada o que carezca del correspondiente certificado de aptitud o que no tenga la marca de nacionalidad o el número de matrícula requeridos.

c) Extralimitar la autorización que le confiere el certificado de aptitud personal.

Artículo 59. El individuo que conduzca una aeronave sin tener certificado de aptitud personal, se hará acreedor a una multa equivalente al doble de la que como máximo señala el artículo 57, convertible en arresto a razón de \$ 2.00 por día.

Artículo 60. Las multas de que tratan los artículos precedentes, las impondrá el respectivo Ministerio previa comprobación breve y sumaria de los hechos.

El valor de estas multas ingresará al tesoro nacional.

## CAPITULO X

### Comisión Técnica de Aviación

(1) Artículo 61. Para los efectos del presente Decreto, créase una “Comisión Técnica de Aviación” que será asesora del Ministerio respectivo, y se compondrá de un piloto experimentado de transportes públicos, de un ingeniero graduado, en cuanto sea posible especializado en aviación, y de un funcionario del Ministerio.

Artículo 62. Los miembros de la Comisión Técnica de Aviación serán de libre nombramiento y remoción del Gobierno y tendrán un período de dos años.

Mientras la ley no disponga otra cosa esta Comisión trabajará ad-honorem.

Artículo 63. Son funciones de la Comisión Técnica de Aviación:

a) Dictar los reglamentos relativos a los certificados de aptitud de las aeronaves, conforme a lo prescrito por los artículos 16 y siguientes de este Decreto:

b) Examinar las aeronaves que se hayan reparado después de sufrir un accidente grave, para determinar si el respectivo certificado de aptitud puede continuar en vigencia;

c) Dictar el reglamento sobre pruebas prácticas a que deben someterse los aspirantes a pilotos, mecánicos o tripulantes de aeronaves y presenciarlas, de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 28, 29 y siguientes de este Decreto:

d) Dictar los reglamentos relativos a los cursos teóricos y prácticos que deben seguirse en las escuelas de aviación civil y señalar en ellos todo lo concerniente al equipo de la escuela, personal docente y a los títulos que se pueden expedir;

e) Dictar un reglamento sobre la forma como deban presentarse las solicitudes para establecer líneas aéreas regulares;

f) Estudiar las solicitudes que se presenten, teniendo en cuenta en cada caso, las características de la nueva línea a fin de determinar las especificaciones de las aeronaves que se vayan a emplear o los campos de aterrizaje de emergencia que deban construirse;

g) Preparar y someter a la aprobación del Ministerio respectivo el Código de luces y señales que requiera la aviación civil en Colombia;

h) Nombrar los médicos que deban practicar los exámenes de los aspirante a pilotos;

---

(1) Suprimido por el Decreto número 2219 de 1934.

i) Todas las demás que el Gobierno le atribuya especialmente por medio de resoluciones;

Parágrafo. La Comisión Técnica de Aviación destinará una sesión semanal para estudiar los puntos que le someta a su consideración el Gobierno.

Artículo 64. Todos los reglamentos y determinaciones de la Comisión Técnica Asesora de que trata este capítulo, necesitarán para su validez de la aprobación del Ministerio respectivo, la cual se impartirá por medio de resoluciones.

Los reglamentos mencionados serán, además, de carácter general.

Artículo 65. Queda derogado el Decreto 599 de 1920 y reformado el 289 de 1927.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a doce de enero de mil novecientos treinta y cuatro.—ENRIQUE OLAYA HERRERA.—El Ministro de Industrias, **Francisco José Chaux**.

---

### DECRETO NUMERO 1808 DE 1933 (1)

(noviembre 2)

por el cual se ordena el funcionamiento del Ministerio de Agricultura y Comercio.

#### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales y especialmente de las que le concede la Ley 100 de 1931,

#### **Decreta:**

Artículo 1º El Ministerio de Agricultura y Comercio, creado por la Ley 100 de 1931, empezará a funcionar a partir del 1º de enero de 1934, con el siguiente personal, cuyas asignaciones se expresan a continuación:

.....

Artículo 2º Adscribense al Ministerio de Agricultura y Comercio los siguientes ramos:

.....

e) Aviación Civil.

.....

g) Meteorología.

.....

Artículo 3º El Ministerio de Industrias seguirá funcionando con el nombre de Ministerio de Industrias y del Trabajo, de acuerdo con el artículo 2º de la citada Ley 100 de 1931, y tendrá a su cargo todo lo relacionado con las demás industrias nacionales, las minas y petróleos, régi-

---

(1) Consultar las siguientes disposiciones: Decreto número 362 de 1931. Decreto número 1530 de 1931. Decreto número 1683 de 1934. Decreto número 1682-bis de 1934. Resolución Ejecutiva número 15 de 1931.

men de aguas y fuerza hidráulica; inspección de luz y energía eléctrica; baldíos, islas y playones, bosques nacionales; división de resguardos de indígenas; asuntos del trabajo, sindicatos y cooperativas.

Quedan funcionando en este Ministerio los Departamentos de Negocios Generales; Minas y Petróleos, Baldíos, Bosques y Aguas; la Oficina General del Trabajo y la Superintendencia de Cooperativas.

Artículo 4º En la ley de apropiaciones de la vigencia fiscal de 1934 se harán los traslados a que hubiere lugar para dar cumplimiento al presente Decreto, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4º de la Ley 100 de 1931.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 2 de noviembre de 1933.—**ENRIQUE OLAYA HERRERA**.—El Ministro de Industrias, **Francisco José Chaux**.

(“Diario Oficial” número 22437).

---

#### DECRETO NUMERO 1682-bis DE 1934 (1)

(agosto 28)

por el cual se adscribe el ramo de Aviación Civil al Ministerio de Guerra.

**El Presidente de la República de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo único. Adscribese al Ministerio de Guerra todo lo relacionado con la Aviación Civil. Queda reformado así el Decreto número 1808 de 2 de noviembre de 1933.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 28 de agosto de 1934. **ALFONSO LOPEZ**.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.—El Ministro de Agricultura y Comercio, **Marco A. Aulí**.

(“Diario Oficial” número 22708.).

---

#### DECRETO NUMERO 2219 DE 1934

(noviembre 21)

por el cual se modifica el Decreto número 66 de 1934 reglamentario de la Aviación Civil.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Suprímese la Comisión Técnica de Aviación creada por el artículo 61 del Decreto número 66 de 1934 y asignanse a la Dirección General de Aviación las funciones de aquélla.

---

(1) Consultar las siguientes disposiciones: Decreto número 1530 de 1931. Decreto número 1808 de 1933. Decreto número 1683 de 1934.

Artículo 2º Los permisos, refrendaciones, certificados y matrículas de que habla el citado Decreto número 66 serán expedidos y firmados por el Director General de Aviación y ante éste deben hacerse las comprobaciones que exige el mismo Decreto, sin perjuicio de las atribuciones de competencia de la Junta Asesora de Aviación, según el Decreto número 1683 de 1934.

Artículo 3º Quedan derogados los artículos 61 y 62 del citado Decreto número 66 de 1934.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 21 de noviembre de 1934.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **M. A. Aulí**.

---

## LEY 89 DE 1938 (1)

(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

### El Congreso de Colombia,

#### Decreta:

#### I—Del espacio atmosférico nacional

Artículo 1º “Espacio atmosférico nacional” es el que cubre el territorio y las aguas territoriales de la República.

Artículo 2º El espacio atmosférico nacional, como parte integrante del territorio de la República, y en su carácter de bien público, está comprendido dentro del artículo 4º de la Constitución.

#### II—De los aeronaves

Artículo 3º “Aeronave” es todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera, gracias a las reacciones del aire.

Artículo 4º Son “aeronaves del Estado” las aeronaves militares y las demás exclusivamente dedicadas a un servicio del Estado; las otras son “aeronaves privadas”.

Cualquier aeronave comandada por un militar en servicio activo, comisionado al efecto, se considera como una aeronave militar.

Artículo 5º Todas las aeronaves del Estado que no sean aeronaves militares, de aduana o de policía, serán tratadas como aeronaves privadas, y se someterán a las disposiciones de la presente Ley.

(2) Artículo 6º Las aeronaves sometidas a las disposiciones de la presente Ley se clasifican en tres categorías a saber:

1ª “Aeronave de transportes públicos”, la que está destinada a transportar personas o cosas, mediante remuneración de cualquier género, o

---

(1) Decretos reglamentarios: 766 de 1939—1448 de 1939—813 de 1940—1585 de 1940—2452 de 1942—2773 de 1942. Esta Ley fue adicionada por el artículo 1º de la Ley 68 de 1939.

(2) Consultar: Resolución número 27 de 1947. Reglamento de Actividades Aéreas Civiles.

sin remuneración alguna, si el transporte es efectuado por una empresa de transportes aéreos.

2ª “Aeronave de trabajos aéreos”, la que está destinada a fines industriales o comerciales, o para cualquier otro fin lucrativo, no comprendidos dentro de los transportes contemplados en el numeral anterior.

3ª “Aeronave de turismo”, la que está destinada a fines distintos de los contemplados en los dos numerales anteriores.

Artículo 7º La nacionalidad de las aeronaves se regulará en la forma siguiente:

1ª La nacionalidad de una aeronave será la del último país en donde haya sido matriculada.

2ª Las aeronaves matriculadas en otro país podrán adquirir matrícula colombiana.

3ª No es admisible la coexistencia de dos o más matrículas con relación a una misma aeronave.

(1) 4ª Es colombiana toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 8º Toda aeronave matriculada en Colombia llevará como distintivo de su nacionalidad el grupo de signos que determine el Gobierno.

Artículo 9º La matrícula de una aeronave colombiana se anulará en los siguientes casos:

1º Cuando adquiera matrícula en otro país por cesión autorizada previamente por el Gobierno. Esta autorización será también necesaria cuando se trate de actos que graven o limiten el dominio de la aeronave y que impliquen la salida de ésta del país.

2º Cuando la aeronave deba ser retirada definitivamente del servicio, a juicio del Gobierno; y

3º Cuando el propietario solicite que se anule.

Artículo 10. El Registro Aeronáutico Nacional comprenderá:

1º Descripción completa de la aeronave, en forma que permita su identificación.

2º Indicación de la categoría de la aeronave.

3º Nombre y demás datos personales del propietario.

Parágrafo. Se anotará en el mencionado registro toda variación posterior en los datos de que trata el presente artículo.

(2) Artículo 11. Los actos traslaticios del dominio de una aeronave requieren para su validez el otorgamiento de escritura pública, y para efectos de la tradición, la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional y la entrega material de la aeronave. Los actos que graven o limiten el dominio de una aeronave, estarán sometidos igualmente a la solemnidad de escritura pública y de inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

(1) Consultar: puntos 32.1—32.2—32.3—32.5—32.6—32.7 de la Resolución número 27 de 1947.

(2) Consultar: puntos 32.7.1 y siguientes de la Resolución número 27 de 1947.

Parágrafo. La pérdida de toda aeronave, por destrucción debidamente comprobada, deberá ser anotada en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 12. En caso de desaparición no justificada de una aeronave el propietario estará obligado a devolver al Tesoro la suma correspondiente a las exenciones con que se haya favorecido a la aeronave, según esta Ley; pero si se le llegare a probar al propietario que hubo manejos dolosos para el desaparecimiento de la aeronave, se le hará efectiva una multa equivalente al 50 por 100 del valor con que figure en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 13. En los casos de embargos judiciales o de litigios que veñen sobre aeronaves, el Juez o Magistrado que conozca del asunto, dará el aviso del caso a la Oficina de Registro de la Aeronáutica Civil, para los efectos que las leyes señalan a las cosas que estén fuera del comercio.

(1) Artículo 14. Sólo podrán ser matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional, como aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos, las que reúnan los requisitos técnicos que determine el Gobierno y que pertenezcan a nacionales colombianos en una proporción no inferior al cincuenta y uno por ciento (51 por 100) de su valor, o a entidades cuya personería jurídica haya sido reconocida en Colombia, de acuerdo con las prescripciones del artículo 15.

Dichas aeronaves perderán su categoría cuando pasen, a cualquier título, a poder de personas que no reúnan las condiciones exigidas en el presente artículo.

(2) Artículo 15. El reconocimiento de la personería jurídica a que se refiere el artículo anterior, estará subordinado a las siguientes condiciones:

1ª Que la entidad esté domiciliada en Colombia.

2ª Que su capital social esté representado en una proporción no inferior al cincuenta y uno por ciento (51 por 100) del total, en acciones nominativas pertenecientes a nacionales colombianos o a personas jurídicas colombianas, cuyo capital social a la vez pertenezca en su mayoría a nacionales colombianos. V. E. 68/30 -

3ª Que su presidente, gerente o representante legal, y por lo menos las dos terceras partes del resto del personal directivo, sean de nacionalidad colombiana.

Parágrafo 1º La personería jurídica de que trata el presente artículo se perderá de hecho si se modifica cualquiera de las condiciones exigidas para su reconocimiento.

(3) Parágrafo 2º Las condiciones exigidas por este artículo deberán ser cumplidas por las compañías de transportes aéreos que funcionan actualmente, en un plazo improrrogable de cuatro años, contados desde la vigencia de esta Ley.

(1) Los artículos 14 y 15 quedaron reglamentados por el Decreto número 813 de 1940.

(2) Adicionado por la Ley 68 de 1939.

(3) Consultar artículo 1º Decreto 81 de 1942.

Artículo 16. Respecto de las aeronaves de turismo, sólo podrán ser matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional, las que reúnan las condiciones técnicas que determine el Gobierno, y pertenezcan a personas domiciliadas en Colombia.

Artículo 17. ~~Se exige a las aeronaves colombianas cuyos propietarios reúnan las condiciones prescritas en los artículos 14, 15 y 16, así como a los motores y repuestos destinados exclusivamente a dichas aeronaves, de los siguientes impuestos nacionales:~~

1º De los derechos de aduana definidos en el artículo 2º, inciso 21, de la Ley 79 de 1931.

2º De todo arbitrio fiscal ordinario o extraordinario que llegue a gravar el capital por un término de quince años, a partir de la vigencia de esta Ley.

3º De los que gravan o lleguen a gravar de manera ordinaria o extraordinaria a los giros que se hagan al exterior exclusivamente para el pago de dichas aeronaves y de los motores y repuestos que les estén destinados.

Parágrafo. En caso de que una aeronave, de las que trata el presente artículo, cambie de nacionalidad o pase a ser propiedad de persona que no reúna las condiciones determinadas, cesará en el beneficio de las exenciones concedidas, y el propietario cedente tendrá que pagar la totalidad de los impuestos de que haya sido eximida la aeronave.

### III—De las aeronaves transeúntes (1)

Artículo 18. Son transeúntes las aeronaves no matriculadas en Colombia y autorizadas para volar temporalmente sobre el territorio.

Artículo 19. Autorízase al Gobierno para conceder permisos a aeronaves transeúntes pertenecientes a empresas extranjeras de aviación que presten servicios internacionales de transportes aéreos, a fin de que puedan hacer escalas en el territorio de la República para conectar con el exterior los servicios de transportes del país, conexiones que sólo podrán llevarse a cabo en los aeropuertos que determine el Gobierno.

Estas autorizaciones en ningún caso podrán extenderse al comercio de cabotaje, el cual queda prohibido para aeronaves extranjeras.

Artículo 20. Los permisos que se conceden a aeronaves transeúntes, de acuerdo con las disposiciones del presente capítulo, serán revocables por el Gobierno en cualquier tiempo sin que el Gobierno esté obligado a explicar su determinación.

Artículo 21. Las aeronaves transeúntes quedan subordinadas a la legislación nacional.

### IV—De la navegación aérea

Artículo 22. Por "navegación aérea" se entiende el uso del espacio atmosférico por medio de aeronaves.

(1) Consultar Resolución número 27 de 1947, puntos 31.6.1 y siguientes.

✓  
Artículo 23. La navegación aérea y los servicios directamente relacionados con ella, se declaran de utilidad pública para todos los efectos legales, y están sometidos a la suprema inspección y reglamentación del Gobierno.

Artículo 24. En tiempo de paz podrá permitirse la navegación aérea en el espacio atmosférico nacional, siempre que se cumplan, en cada caso, todos los requisitos y disposiciones legales vigentes.

(1) Artículo 25. El Gobierno queda autorizado para prohibir, por razones de orden público y de manera general o transitoria, la navegación aérea sobre determinadas regiones del territorio nacional, el uso de determinadas aeronaves o el transporte de determinadas personas o cosas.

(2) Artículo 26. El Gobierno podrá prohibir que se ejecuten instalaciones, tales como cables aéreos, líneas de conducción eléctrica y otras semejantes, cuando dichas instalaciones estén proyectadas en forma que constituyan obstáculo para la seguridad de la navegación aérea.

✓  
Artículo 27. Las señales o instalaciones de cualquier clase, destinadas a afianzar la seguridad de la navegación aérea, se considerarán, como servicio directamente relacionado con ella, y su establecimiento es, por consiguiente, grave motivo de utilidad pública.

Parágrafo. Toda persona está en la obligación de facilitar la instalación y funcionamiento de dichos servicios.

Artículo 28. Queda prohibido lanzar desde una aeronave, en el aire, salvo caso de fuerza mayor o previo permiso del Gobierno, con conocimiento de causa, objetos, cuerpos o materiales, con excepción del lastre reglamentario, que sólo podrá arrojarse en caso de necesidad.

Artículo 29. Toda persona está en la obligación de prestar auxilio a cualquier aeronave que lo necesite, a expensas del explotador de la aeronave.

## V—Del régimen jurídico de las aeronaves

Artículo 30. Toda aeronave que se encuentre en el territorio nacional, o en el espacio atmosférico nacional, así como sus ocupantes, quedan sometidos, por este solo hecho, a las leyes de la República.

(3) Artículo 31. El Comandante de la aeronave es el jefe superior a bordo de ésta; a él le corresponde la conservación del orden y disciplina a bordo de la misma; teniendo el deber de cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos y demás órdenes oficiales, y está investido de las facultades que se otorgan a los Capitanes de buque.

Artículo 32. El explotador de la aeronave es responsable para con el Gobierno o para con terceros, de cualquier infracción de las disposiciones legales u órdenes oficiales, sin perjuicio de sus derechos contra el autor de la infracción.

(1) Reglamentado por el Decreto 2452 de 1942.

(2) Reglamentado por el Decreto 2864 de 1947. Consultar Resolución número 109 de 1948.

(3) Consultar el Título VIII sobre facultades de los Comandantes de las aeronaves comerciales.

Artículo 33. Los perjudicados por una aeronave o por hechos acaecidos a bordo de ella podrán ejecutar las acciones del caso contra el explotador de la aeronave o contra el autor del daño.

Artículo 34. A toda persona que disponga de una aeronave y la utilice por su propia cuenta, se le puede reconocer la calidad de explotador de la misma.

Fuera del propietario, ninguna persona podrá disponer de una aeronave de transportes públicos o de trabajos aéreos, y utilizarla por su propia cuenta, sin que se le haya reconocido la calidad de explotador.

El propietario se reputará de hecho como explotador, cuando dicha calidad no le haya sido reconocida a otra persona por medio de documento público y se haya efectuado la debida anotación en el Registro Aeronáutico Nacional. Dicho reconocimiento constituye un título susceptible de modificar la categoría de la aeronave, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 14.

Parágrafo. Se considera explotador de una aeronave no matriculada en el Registro Aeronáutico Nacional al propietario, salvo el caso en que la calidad de explotador esté reconocida a otra persona en el Registro Aeronáutico del país cuya nacionalidad posee la aeronave, o en otro documento oficial del mencionado país o de Colombia.

Artículo 35. Cuando a bordo de una aeronave se comete un delito, o suceden hechos que den lugar a la investigación de las autoridades, dicha aeronave hará escala en el más próximo aeropuerto público colombiano, y el Comandante dará inmediatamente cuenta a las autoridades del lugar, que serán las competentes para la investigación y juzgamiento, según las normas ordinarias de jurisdicción y procedimiento.

Artículo 36. Los daños causados por una aeronave o desde la misma, serán de competencia de las autoridades del lugar donde se causó el daño, según las normas ordinarias de jurisdicción y procedimiento.

Artículo 37. Para las investigaciones a que dé lugar la averiguación de los hechos de que tratan los artículos 35 y 36, la autoridad competente se asesorará de una comisión de peritos, integrada por pilotos aviadores, ingenieros especialistas en el ramo de aviación y médicos especialistas en medicina de aviación, según sea conveniente.

## VI—De la explotación del espacio atmosférico

(1) Artículo 38. Por “explotación del espacio atmosférico” se entiende el uso de éste por medio de aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos.

Artículo 39. La explotación del espacio atmosférico nacional sólo puede efectuarse por medio de aeronaves colombianas.

(2) Artículo 40. Para poder utilizar aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos, se requiere que la empresa compruebe ante el

(1) Consultar Resolución número 37 de 1948.

(2) Consultar Resolución número 27 de 1947.

Gobierno su capacidad administrativa, técnica y financiera en relación con las actividades que se propone desarrollar y que obtenga el permiso correspondiente.

Artículo 41. El Gobierno queda autorizado para verificar en cualquier momento si una empresa establecida mantiene las condiciones exigidas en el artículo anterior, y para suspender las actividades de la misma, en caso de deficiencia de alguna de estas condiciones.

Artículo 42. Toda empresa deberá mantener un fondo de reserva, cuya cuantía determinará y modificará el Gobierno, según las circunstancias.

Artículo 43. Por "servicio aéreo regular" se entiende toda explotación del espacio atmosférico nacional, sujeta a tarifas y horarios fijados al público.

Artículo 44. Para que una empresa que haya cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 40, pueda establecer un servicio aéreo regular en Colombia, con destino a ésta o en tránsito a otro país, se requiere que se someta el proyecto al estudio del Gobierno, el cual examinará sus posibilidades y conveniencias con relación a la seguridad pública y a los intereses económicos de la industria nacional del transporte aéreo. Según el resultado de este estudio, se concederá o se negará el permiso correspondiente. Estos permisos deben someterse a renovación periódica. - 3 -

(1) Artículo 45. Cuando las necesidades de explotación territorial lo exijan, y el rendimiento económico de las líneas impida establecer servicios aéreos civiles a empresas particulares por sí solas, autorizase al Gobierno:

a) Para participar como accionista en empresas particulares de transportes aéreos, por vía de subvención.

b) En este caso, los productos de las acciones podrá exigirlos el Gobierno en acciones de la respectiva empresa; y

c) Para crear, en último caso, servicios propios de transportes aéreos. En este evento, los servicios dependerán directamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

(2) Artículo 46. Igualmente autorizase al Gobierno para participar como accionista en empresas de transportes aéreos internacionales.

Artículo 47. Se exime a las empresas que explotan servicios aéreos regulares entre dos o más lugares de la República, de los siguientes impuestos nacionales, ordinarios o extraordinarios:

✓ 1º De los que gravan o puedan gravar en el futuro los pagos que se hagan por transportes aéreos de personas, equipajes o carga.

✓ 2º De los que gravan o puedan gravar en el futuro el capital de dichas empresas en lo relacionado directamente con los mencionados servicios.

✓ Parágrafo. Estas exenciones se mantendrá por un término de quince años, a partir de la vigencia de esta Ley.

(1) Adicionado por la Ley 68 de 1939.

(2) Adicionado por la Ley 68 de 1939.

## VII—De los aeródromos y aeropuertos (1)

Artículo 48. Aeródromo es toda localidad en tierra o en agua, adaptada para el arribo y partida de aeronaves.

Parágrafo. Por contorno del aeródromo se entienden los linderos del área destinada exclusivamente para este fin.

Artículo 49. Aeropuerto es todo aeródromo dotado de servicios especiales para el arribo, partida, alojamiento y abastecimiento de aeronaves, para el embarque y desembarque de pasajeros y para la carga y descarga de mercancías.

Artículo 50. El Gobierno abrirá un Registro Nacional de Aeródromos, en el cual deben figurar los aeródromos o aeropuertos autorizados como tales.

Parágrafo. Un acto traslativo del dominio de un aeródromo o aeropuerto, o que lo grave o limite, no tendrá validez sin que se haya efectuado la debida anotación en el Registro Nacional de Aeródromos.

Artículo 51. Los aeródromos y aeropuertos, por razón de su uso, se dividen en públicos y privados, y por razón de su propiedad, en nacionales y particulares.

Son públicos los abiertos por su empresario al tránsito aéreo general.

Son privados los destinados por el propietario a las actividades de su empresa.

Son nacionales los de propiedad del Gobierno Nacional.

Son particulares todos los demás.

Artículo 52. Todo aeródromo o aeropuerto público podrá ser utilizado por cualquier aeronave privada, mediante remuneración establecida en tarifas previamente aprobadas por el Gobierno.

Ninguna aeronave privada podrá utilizar un aeródromo o aeropuerto privado sin permiso del empresario correspondiente, salvo el caso de fuerza mayor.

Las aeronaves del Estado podrán usar gratuitamente cualquier aeródromo o aeropuerto nacional o particular, público o privado.

Artículo 53. Solamente cuando se trate de fuerza mayor o de caso fortuito, las aeronaves podrán utilizar lugares que no estén autorizados como aeródromos.

Artículo 54. Para poder construir aeródromos e instalaciones destinados a la navegación aérea, son necesarios los siguientes requisitos:

a) Autorización previa del Gobierno para el estudio y localización del aeródromo o instalaciones.

b) Presentación al Gobierno de los planos y proyectos para su aprobación y revisión.

Artículo 55. La construcción de aeródromos o aeropuertos oficiales, estará exclusivamente a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

---

(1) Consultar la Resolución número 26 de 1947 que trata del Reglamento de Aeródromos e Instalaciones.

Artículo 56. Todo aeródromo o aeropuerto tendrá un administrador, con las funciones que determine el empresario, y que deberán someterse a la aprobación del Gobierno.

(1) Artículo 57. Todo aeródromo o aeropuerto tendrá un Capitán de aeródromo o aeropuerto, quien ejercerá privativamente las funciones de policía aérea nacional, y cuya jurisdicción en el área terrestre comprende el aeródromo o aeropuerto y sus respectivas servidumbres, y en la zona aérea, hasta cinco kilómetros en contorno del aeródromo y sobre todo el espacio atmosférico correspondiente.

Al Capitán de un aeródromo o aeropuerto le corresponde la conservación del orden y disciplina del mismo; está obligado a cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos y demás órdenes oficiales; queda facultado para aplazar o suspender la salida o llegada de cualquiera aeronave, y está investido de facultades correccionales de acuerdo con el decreto que reglamenta esta materia.

Artículo 58. Autorízase al Gobierno para adscribir al administrador de un aeródromo o aeropuerto privado las facultades de Capitán de aeródromo o aeropuerto, cuando la menor importancia de aquel no haga necesaria la existencia simultánea de ambas entidades.

Artículo 59. La policía aérea nacional dependerá directamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El Gobierno reglamentará las relaciones para el mutuo apoyo entre la policía aérea y los demás servicios de policía ordinaria del país, con el fin de mantener la unidad de mando y responsabilidad en el Capitán del aeródromo o aeropuerto.

(2) Artículo 60. Declárase función privativa del Estado la reglamentación, organización y control de todos los aeródromos y aeropuertos.

Artículo 61. Para poder explotar un aeródromo o aeropuerto, se requiere que el empresario compruebe ante el Gobierno su capacidad administrativa, técnica y financiera en relación con las actividades que se propone desarrollar, y que obtenga el permiso correspondiente. Estos permisos deben someterse a renovación periódica.

Artículo 62. El propietario se reputará empresario de un aeródromo o aeropuerto, salvo el caso en que la calidad de empresario haya sido reconocida a otra persona por medio de documento público, y se haya efectuado la debida anotación en el Registro Nacional de Aeródromos.

Artículo 63. Los daños y perjuicios sobrevenidos dentro o fuera de un aeródromo o aeropuerto, por consecuencia de hechos del servicio aéreo ocurridos dentro del mismo, son de cargo del empresario de éste, cuando puedan imputarse a negligencia de parte suya o de sus empleados, la cual se presume, salvo prueba en contrario. Los empresarios quedan en libertad de repetir contra los responsables directos del daño.

---

(1) Reglamentado por el Decreto número 1585 de 1940.

(2) Consultar Resolución número 109 de 1948.

Artículo 64. Los empresarios de un aeródromo o aeropuerto son responsables para con el Gobierno o para con terceros, de cualquier infracción a las disposiciones legales u órdenes oficiales, sin perjuicio de sus derechos contra el autor de las infracciones.

Artículo 65. En todo aeródromo o aeropuerto de entrada, habrá servicios nacionales de aduana y de sanidad, para los cuales el empresario del aeródromo o aeropuerto dará el local, y el Capitán del mismo prestará el apoyo necesario.

~~Artículo 66. Los aeródromos y aeropuertos están comprendidos dentro de los servicios directamente relacionados con la navegación aérea, y su establecimiento constituye un grave motivo de utilidad pública.~~

Parágrafo. El Gobierno Nacional podrá expropiar aeródromos o aeropuertos para fines de defensa nacional o para evitar monopolios en los transportes aéreos. Tales objetos constituyen graves motivos de utilidad pública.

Artículo 67. Cualquier Departamento o Municipio podrá ceder la propiedad de sus aeródromos o aeropuertos al Gobierno Nacional.

Artículo 68. Créase la servidumbre de aeródromos y aeropuertos sobre los predios vecinos, y en favor de aquellos, según las reglas siguientes:

1ª Dentro de la zona circundante de un aeródromo no podrá hacerse ninguna plantación, edificación u obra de carácter permanente o transitorio, sin haber obtenido del Gobierno la debida autorización, cuando el contorno de tales obras se encuentre en todos sus puntos a una distancia mínima "D" del contorno del aeródromo, igual en metros al resultado obtenido, de acuerdo con la siguiente fórmula, en la cual "H" representa la altura del mismo aeródromo sobre el nivel del mar, expresada en metros:

$$D = 800 + \frac{H}{6}$$

2ª El Gobierno podrá negar dichas autorizaciones cuando se trate de plantaciones, edificaciones u obras de carácter permanente o transitorio, cuya altura "h" expresada en metros, excediere de la calculada, según la siguiente fórmula, en la cual "d" representa la distancia mínima que separe las edificaciones u obras en cuestión del punto más cercano del contorno del aeródromo, y "H" la altura del mismo aeródromo sobre el nivel del mar, expresada en metros:

$$h = \frac{d}{20} - \frac{H}{125} - 10$$

Cuando la fórmula dé resultados negativos, se entiende que puede negarse toda autorización.

3ª Si se desea hacer plantaciones, edificaciones y otras obras de carácter permanente o transitorio, dentro de la zona a que se extiende la servidumbre, y que excedan de la altura máxima permitida, el Gobierno sólo podrá negar la autorización cuando constituyan un peligro para las aeronaves que usen el aeródromo. Estos permisos podrán no ser conce-

didos antes de doce (12) meses después de abierto el aeródromo al servicio, y no podrán constituir materia gravable a ningún título.

4ª Dentro de un plazo no mayor de dieciocho (18) meses, después de puesto en servicio el aeródromo, el Gobierno puede, por motivos de seguridad para las aeronaves que lo usen o para los habitantes de los predios circundantes, agravar las condiciones anteriores para los predios que se encuentren en determinadas circunstancias dentro de la zona de que trata el presente artículo. Dichas agravaciones serán objeto de resoluciones motivadas para cada caso.

Parágrafo. No podrán construirse aeródromos o aeropuertos a una distancia menor entre sí y con respecto a los contornos más próximos de los mismos, igual a 3D, de conformidad con la fórmula de la regla primera del presente artículo.

(1) Artículo 69. Defínese como grave motivo de utilidad pública la remoción de cualquier obstáculo para la navegación aérea, consistente en plantaciones, edificaciones o cualesquiera otras obras de carácter permanente o transitorio, que se halle situado dentro de la zona que define el artículo anterior.

Artículo 70. La nación podrá adquirir y habilitar terrenos destinados para aeródromos o para otros servicios indispensables a la navegación aérea, construir aeropuertos o sus instalaciones o entrar como partícipe en tales adquisiciones y construcciones. También podrá encargarse de la administración y asumir la calidad de empresario de aeródromos o aeropuertos.

Los contratos a que haya lugar en desarrollo de este artículo, no requerirán de ulterior aprobación del Congreso.

Artículo 71. Los aeródromos y aeropuertos pertenecientes a personas que reúnan las condiciones de que habla el artículo 14, quedan exentos de todo impuesto nacional, ordinario o extraordinario, que grave o llegue a gravar el capital.

Parágrafo. Cuando un aeródromo o aeropuerto se destine a otros servicios, o pase a ser propiedad de persona que no reúna las condiciones de que trata el presente artículo, cesará en el beneficio de las exenciones concedidas, y el propietario cedente tendrá que pagar la totalidad de los impuestos de que haya sido eximido el aeródromo o aeropuerto.

Artículo 72. Los hangares metálicos, las instalaciones contra incendios y los elementos destinados exclusivamente a la iluminación y señalamiento de las pistas en aeródromos o aeropuertos pertenecientes a personas que reúnan las condiciones de que habla el artículo 14, así como los faros aeronáuticos, quedan exentos de los siguientes impuestos nacionales, ordinarios y extraordinarios, cuando pertenezcan a personas que reúnan las condiciones prescritas en el mencionado artículo:

1º De los impuestos de aduana definidos en el artículo 2º, inciso 21, de la Ley 79 de 1931.

---

(1) Consultar Resolución número 109 de 1948.

2º De todo arbitrio fiscal, ordinario o extraordinario, que llegue a gravar el capital por un término de quince años, a partir de la vigencia de esta Ley.

3º De los que graven o lleguen a gravar los giros que se hagan al exterior, destinados exclusivamente al pago de dichos elementos.

Parágrafo. En caso de que cualquiera de los elementos de que trata el presente artículo pase a ser propiedad de personas que no llenen las condiciones determinadas, o que tales elementos se destinen a otros servicios, cesará el beneficio de las exenciones concedidas, y el propietario cedente tendrá que pagar la totalidad de los impuestos de que haya sido eximido el mencionado elemento.

### VIII—Del personal y de la enseñanza

Artículo 73. Toda empresa aérea está obligada a mantener invariablemente para sus servicios, a partir de la vigencia de esta Ley, un personal colombiano no inferior al 25 por 100 durante los primeros cinco años de su funcionamiento, al 50 por 100 durante los cinco subsiguientes, y al 75 por 100 a partir del undécimo año en adelante.

(1) Artículo 74. La enseñanza y ejercicio de las profesiones de comandante, piloto, navegante, mecánico, radio-operador y demás personal técnico, directa o indirectamente al servicio de aeronaves, así como de Capitán de aeródromo o aeropuerto, quedan sometidos a la suprema inspección y reglamentación del Gobierno.

Artículo 75. El Gobierno fomentará la enseñanza de las profesiones de que trata el artículo anterior, en la forma que indiquen las circunstancias.

Artículo 76. Se faculta al Gobierno para que exima de los impuestos nacionales sobre el capital y combustibles, cuando lo juzgue conveniente, a las personas que reúnan las condiciones de que trata el artículo 15, y que se dediquen a la enseñanza de las profesiones enumeradas en el artículo 74, en la medida en que dicha enseñanza consulte las exigencias de la técnica y las necesidades del país.

Artículo 77. Exímese de los impuestos nacionales que graven o lleguen a gravar los giros para residentes en el exterior, a los que se hagan para colombianos que estén haciendo estudios de aviación o directamente relacionados con ella, siempre que dichos estudios se adelanten bajo el control del Gobierno, y que los giros se hagan por conducto de éste.

Parágrafo. El Gobierno fijará, para cada caso, el máximo de dinero que se puede girar mensualmente y el período de tiempo a que se extienda la exención.

---

(1) Reglamentado por el Decreto número 2773 de 1942. Reglamentado por el Decreto número 2669 de 1947. Consultar el Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil.

## IX—Disposiciones finales

Artículo 78. El material y las instalaciones de la aeronáutica civil se consideran como reserva de la aeronáutica militar, en caso de conmoción interior o de guerra exterior.

Artículo 79. En los casos previstos en el artículo anterior, todos los servicios de la aeronáutica civil a que se refiere dicho artículo, quedan ipso facto a disposición del Gobierno, quien determinará su empleo, según las necesidades.

Artículo 80. En los juicios de expropiación a que haya lugar para la construcción de aeródromos oficiales y para la instalación de los servicios relacionados con la navegación aérea, regirán las disposiciones de la Ley 83 de 1935, siempre que los mencionados servicios sean instalados por entidades oficiales. Para este efecto, los respectivos agentes del Ministerio Público o los apoderados especialmente constituídos con este objeto, presentarán la demanda de expropiación, a solicitud del servicio encargado de la aeronáutica civil.

Artículo 81. Los contratos sobre adquisición de terrenos para aeródromos o instalaciones para el servicio de rutas aéreas, solo requerirán, para su validez, cuando su cuantía no exceda de \$ 3.000, de la aprobación del Ministerio de Guerra. En los demás casos se observarán las prescripciones de la Ley 13 de 1935.

(1) Artículo 82. Las contravenciones a la presente Ley y a los reglamentos y órdenes que en su desarrollo se dicten, serán castigadas con penas pecuniarias, convertibles en arresto y con suspensión temporal o definitiva de las licencias, permisos y demás autorizaciones concedidas. El Gobierno reglamentará la cuantía de las penas y el procedimiento para aplicarlas.

Artículo 83. Queda prohibido el transporte aéreo sin licencia especial concedida por el Gobierno, de armas, municiones, explosivos, drogas heroicas y demás objetos que no sean de libre comercio, o cuya importación o exportación esté prohibida por las leyes.

Las contravenciones a la presente disposición serán sancionadas con el decomiso de los objetos transportados ilícitamente y con multas cuya cuantía podrá ascender hasta el valor de la aeronave infractora.

Artículo 84. Centralízase la ejecución y aplicación de esta Ley en un organismo especial, con personal técnico, que se denominará Dirección General de Aeronáutica Civil, encargada exclusivamente de todo lo relacionado con los servicios de aeródromos y rutas aéreas, radioelectricidad, aerología, policía aérea nacional, supervigilancia del personal, material e instalaciones destinadas a la Aeronáutica Civil, así como de la navegación aérea, trabajos aéreos, sanidad y administración aeronáutica de la Aeronáutica Civil. Dicha Dirección General procederá ante todo a preparar los reglamentos necesarios para el desarrollo de la presente Ley,

(1) Reglamentado por el Decreto número 2452 de 1942.

así como los códigos y proyectos de ley que fueren indispensables para regular todas las actividades de este ramo en sus aspectos nacional e internacional como lo relativo a las labores de la Comisión Aeronáutica Permanente Americana (C.A.P.A.), a que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 85. Adóptanse las conclusiones aprobadas por la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, reunida en Lima en 1937, sobre creación de la Comisión Aeronáutica Permanente Americana (C.A.P.A.). En consecuencia, las funciones que habría de desempeñar la Comisión Nacional de Aeronáutica de Colombia, se le adscriben a la Dirección General de Aeronáutica Civil, creada por el artículo anterior.

(1) Artículo 86. Facúltase al Gobierno para organizar la Dirección General de Aeronáutica Civil, determinar el personal y asignaciones correspondientes, teniendo en cuenta las funciones que debe desempeñar, tanto en relación con la Aeronáutica Civil Colombiana como respecto a las labores de la C.A.P.A., señalar la partida para material de dicha Dirección General, y dictar las reglamentaciones que fueren necesarias para definir las atribuciones del organismo creado en el artículo 84. Estas facultades subsistirán, en cuanto fueren extraordinarias, hasta ciento veinte días después de sancionada la presente Ley.

Artículo 87. Para la instalación y organización del servicio de Aeronáutica Civil, con las funciones señaladas en los artículos 84 y 85 de esta Ley y las que se le agreguen por el Gobierno, conforme al artículo 86, ábrese un crédito adicional a las apropiaciones de la actual vigencia del ramo de guerra (con imputación al capítulo 32, artículo 193, del detalle de las actuales apropiaciones), y con cargo al superávit liquidado en 31 de diciembre de 1937, por la suma de ciento treinta y tres mil ciento cincuenta pesos (\$ 133.150).

Artículo 88. Quedan derogadas expresamente las disposiciones siguientes: artículos 11, 12, 13, 14, 15 y 16 de la Ley 126 de 1919; Ley 8ª de 1929; Ley 5ª de 1932; Decreto número 66 de 1934 y Decreto número 1254 de 1936.

Artículo 89. Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho. Organó Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—Publíquese y ejecútese. ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.

---

## LEY 68 DE 1939

(diciembre 20)

por la cual se dan autorizaciones al Gobierno en materia de transportes aéreos en Colombia.

### El Congreso de Colombia

#### Decreta:

Artículo 1º Con el objeto de que los servicios de transportes aéreos

---

(1) Reglamentado por los siguientes Decretos: número 766 de 1939. Número 1448 de 1939.

se presten por una compañía que sea auténticamente colombiana, por su capital y su dirección, y que sin perjuicio de tener una organización autónoma y rigurosamente técnica, esté bajo el control del Estado, queda autorizado el Gobierno para adquirir acciones en una empresa particular de aviación y para realizar las operaciones financieras que ello requiera.

En los términos de este artículo se adicionan los artículos 15, 45 y 46 de la Ley 89 de 1938.

(1) Artículo 2º Lo dispuesto por el artículo 28 de la Ley 58 de 1931 no tendrá aplicación cuando la Nación sea accionista en empresas de aviación civil.

Artículo 3º Sin necesidad de licitación podrá el Gobierno contratar los servicios relativos a aerofotografía, correo y transportes aéreos con una empresa en la cual el Estado colombiano y los accionistas que sean colombianos de nacimiento sean dueños por lo menos del sesenta por ciento (60%) de las acciones totales que la constituyen.

Artículo 4º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a quince de diciembre de mil novecientos treinta y nueve.

Organo Ejecutivo.—Bogotá, diciembre 20 de 1939.—Publíquese y ejecútese.—EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro M.**—El Ministro de Correos y Telégrafos, **Alfredo Cadena D'Costa.** ("Diario Oficial" número 24248, de 21 de diciembre de 1939).

---

## CAPITULO II—DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

### LEY 89 DE 1938

(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
Artículo 84. Centralízase la ejecución y aplicación de esta Ley en un organismo especial, con personal técnico que se denominará Dirección General de Aeronáutica Civil, encargada exclusivamente de todo lo relacionado con los servicios de aeródromos y rutas aéreas, radioelectricidad, aerología, policía aérea nacional, supervigilancia del personal, material e instalaciones destinadas a la Aeronáutica Civil, así como de la navegación aérea, trabajos aéreos, sanidad y administración aeronáuti-

---

(1) Ley 58 de 1931. Artículo 28. Ningún accionista, sea cual fuere el número de acciones que posea o represente, tendrá en las deliberaciones de la sociedad ni por sí ni por interpuesta persona, más del veinticinco por ciento (25%) de la totalidad de los votos de las acciones representadas.

ca de la Aeronáutica Civil. Dicha Dirección General procederá ante todo a preparar los reglamentos necesarios para el desarrollo de la presente Ley, así como los códigos y proyectos de ley que fueren indispensables para regular todas las actividades de este ramo en sus aspectos nacional e internacional como lo relativo a las labores de la Comisión Aeronáutica Permanente Americana (C.A.P.A.), a que se refiere el artículo siguiente.

.....  
Artículo 89. Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho.  
Organo Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.

---

DECRETO NUMERO 1709 DE 1938 (1)  
(septiembre 21)

por el cual se dan unas facultades al Director General de Aviación y se reglamenta un procedimiento en el ramo de la Aviación Civil.

**El Presidente de la República,**

en uso de las facultades extraordinarias que le concede la Ley 89 de 1938.

**Decreta:**

Artículo 1º Mientras se organiza la Dirección General de Aeronáutica Civil de que trata la Ley 89 de 1938, los asuntos correspondientes a este ramo continuarán a cargo del Ministerio de Guerra.

Artículo 2º Facúltase al Director General de Aviación para sancionar por cada vez con multas de uno a mil pesos, convertibles en arresto, las infracciones de leyes, decretos, resoluciones y reglamentos referentes a la regulación de la circulación aérea, control del material, personal o instalaciones, o cualesquiera otras de las materias correspondientes al ramo de la Aeronáutica Civil; así como para suspender transitoriamente o retirar definitivamente las matrículas, licencias, permisos y autorizaciones de cualquier clase a quienes resulten responsables de tales infracciones.

Artículo 3º El procedimiento para la imposición de las sanciones de que trata el artículo anterior será el siguiente:

a) Comprobada sumariamente la infracción y la consiguiente responsabilidad, bien por informes de funcionarios públicos, bien por declaraciones de testigos o por cualesquiera otros medios probatorios reconocidos por la Ley, la Dirección General de Aviación dictará la correspondiente resolución la cual si no fuere apelada o no se hubiere pedido su reposición dentro del término de cuarenta y ocho horas a partir de su notificación, quedará ejecutoriada una vez transcurrido dicho término.

---

(1) Derogado por Decreto número 766 de 1939.

b) Las resoluciones de que se trata son apelables en el efecto suspensivo ante el Ministro de Guerra y en esta segunda instancia quedarán ejecutoriadas inmediatamente que se surta la notificación.

c) Las notificaciones se harán personalmente de preferencia, o por edicto en subsidio, que se fijará en un lugar público del despacho del funcionario que dicte la resolución, por un término de tres días, al cabo de los cuales se considerará ejecutoriada la respectiva providencia.

d) Las multas que se impongan deberán consignarse en la contaduría pagadora del Ministerio de Guerra dentro del tercer día de notificación la resolución.

Las multas se harán efectivas, en el caso de que no se consigne su importe por el interesado, bien por la vía ejecutiva o por conversión en arresto a razón de un día por cada peso, a juicio del funcionario que imponga la multa.

e) El derecho para imponer las mencionadas sanciones prescribe en el término de seis meses a contar de la fecha en que haya tenido lugar la infracción.

Artículo 4º El presente Decreto regirá desde su publicación en el "Diario Oficial".

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 21 de septiembre de 1938.—EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro Martínez**.

---

## DECRETO NUMERO 766 DE 1939 (1)

(marzo 31)

orgánico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de las facultades extraordinarias que le confieren el artículo 86 de la Ley 89 de 1938 y el artículo 3 de la Ley 124 del mismo año,

#### **Decreta:**

Artículo 1º La Dirección General de Aeronáutica Civil, creada por el artículo 84 de la Ley 89 de 1938, funcionará como entidad independiente de las Fuerzas Militares encargada de desarrollar y dar cumplimiento a dicha Ley y dependerá directamente del Ministro de Guerra.

Artículo 2º La Dirección General de Aeronáutica Civil estará sometida a las normas de la Contraloría General de la República y a las del Departamento de Control y Ordenación del Presupuesto del Ministerio de Guerra.

---

(1) Reglamentado por Decreto número 1176 de 1939. Consultar las siguientes disposiciones: Decreto número 1396 de 1939 Decreto número 1448 de 1939. Decreto número 2140 de 1941. Decreto número 109 de 1942. Decreto número 969 de 1947.

Artículo 3º La Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá las siguientes Secciones, con el personal y asignaciones que a continuación se expresan:

**Dirección**—Un Director General de Aeronáutica Civil, \$ 400.00; un chofer, \$ 60.00.

**Secretaría**—Secretario jefe de Sección, \$ 320.00; oficial mayor, \$ 250.00; Oficial canciller, \$ 200.00; bibliotecario traductor, \$ 150.00; adjunto primero, \$ 120.00; dos mecanotaquígrafos (adjuntos primeros) a \$ 120.00 c/u.; tres mecanógrafos a \$ 80.00 c/u.; un conserje, \$ 35.00; dos carteros, a \$ 30.00 c/u.

**Operaciones. Jefatura**—Jefe de Sección, \$ 300.00; adjunto primero, \$ 120.00,

**Operaciones y Administración.** Dos Capitanes primeros de aeropuerto a \$ 300.00 c/u.; dos Capitanes segundos de aeropuerto a \$ 250.00 c/u.; dos Capitanes terceros de aeropuerto a \$ 200.00 c/u.; cinco administradores primeros de aeródromo a \$ 150.00 c/u; cinco administradores segundos de aeródromo a \$ 125.00 c/u.; cinco administradores terceros de aeródromo a \$ 100.00 c/u.; cinco jefes de pista a \$ 90.00 c/u.; cinco subjefes de pista a \$ 60.00 c/u. cinco ayudantes de pista a \$ 30.00 c/u.; veinte estudiantes de radioaerología y operaciones a \$ 30.00 c/u.

**Aerología. Jefatura.** Jefe de servicio (oficial 2º) \$ 220.00; dos aerólogos titulados a \$ 100.00 c/u.

**Aerología. Servicio en los aeródromos.** Seis aerólogos titulados a \$ 100.00 c/u.; tres observadores primeros a \$ 80.00 c/u.; tres observadores segundos a \$ 60.00 c/u..

**Radio-Jefatura.** Jefe de servicio (oficial 2º) \$ 220.00; adjunto segundo \$ 90.00; inspector técnico (oficial 2º) \$ 220.00; mecánico jefe \$ 100.00; mecánico ayudante \$ 60.00; tres operadores técnicos a \$ 150.00 c/u.; dos operadores segundos a \$ 100 c/u.; cartero \$ 30.00.

**Radio. Servicio en los aeródromos.** Operador jefe \$ 200.00; dos operadores subjefes a \$ 175.00 c/u. operador primero \$ 125.00; tres operadores terceros a \$ 75.00 c/u.

**Inspección técnica.** Jefe de sección \$ 300.00; ingeniero aeronáutico \$ 300.00. Inspector técnico (oficial 1º) \$ 245.00; mecánico (auxiliar 2º) \$ 150.00 c/u.; adjunto primero \$ 120.00. Sanidad. Médico jefe \$ 300.00; médico ayudante \$ 250.00; médico auxiliar \$ 200.00.

**Infraestructura.** Ingeniero jefe de Sección \$ 350.00; ingeniero calculista (oficial 2º) \$ 220.00; ingeniero auxiliar (oficial 2º) \$ 220.00; dibujante arquitecto (auxiliar 1º) \$ 180.00; topógrafo aerólogo (auxiliar 1º) \$ 180.00, adjunto primero \$ 120.00.

**Tráfico y estadística.** Jefe de Sección (oficial 1º) \$ 245.00, adjunto primero \$ 120.00.

**Jurídica.** Abogado Jefe de Sección \$ 300.00.

**Administrativa.** Jefe de Sección (oficial 1º) \$ 245.00; contabilista auxiliar (auxiliar 2º) \$ 150.00; interventor (auxiliar 2º) \$ 150.00; contabilista (adjunto 1º) \$ 120.00.

Artículo 4º El Director General de Aeronáutica Civil sancionará correccionalmente las faltas de los empleados con multas hasta de un veinticinco por ciento de la respectiva asignación mensual. Estas multas serán impuestas por resolución motivada que será sometida a la aprobación del Ministro de Guerra.

Artículo 5º El Gobierno proveerá los cargos a que se refiere el artículo 3º de este Decreto, a medida que las necesidades del servicio lo requieran. El Director podrá encargar a los empleados de su dependencia de funciones correspondientes a otros cargos que no hayan sido provistos, caso en el cual el empleado devengará sólo la asignación correspondiente al cargo para que haya sido primeramente nombrado.

Artículo 6º El personal al servicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil formará un escalafón administrativo según sus diferentes especialidades. Los ascensos se fundarán en condiciones de buena conducta, competencia y antigüedad en el servicio. El ingreso al escalafón administrativo de la Aeronáutica Civil se efectuará previa comprobación de las condiciones de capacidad y buena conducta, mediante el procedimiento que establezca la Dirección General.

Artículo 7º Por la Dirección General de Aeronáutica Civil se expedirá al personal de empleados y obreros de su dependencia, debidamente refrendados por el Ministro de Guerra, los certificados de seguro a cargo del Estado, en los términos del seguro colectivo obligatorio establecido por las Leyes 37 de 1921, 32 de 1922, 44 de 1929, 133 de 1931 y por los respectivos decretos reglamentarios. Si la muerte o invalidez se ocasiona por accidente de aviación se aplicará lo expuesto en los artículos 2º y 3º de la Ley 196 de 1936.

Artículo 8º Por medio de resoluciones que deberán someterse a la aprobación del Ministro, el Director General de Aeronáutica Civil fijará las partidas correspondientes a sobresueldos y alimentación del personal que lo requiera por razón de los lugares a que sea destinado, previo concepto del servicio de Sanidad de la Sección de Inspección Técnica.

Artículo 9º Mientras la Dirección General de Aeronáutica Civil llega a disponer de personal técnico para sus dependencias, el Ministerio podrá destinar en comisión personal técnico de la Aviación Militar, caso en el cual éste continuará gozando de los mismos derechos que las leyes le conceden, salvo las asignaciones, que se pagarán conforme a este Decreto. Las actividades de vuelo del personal militar en comisión dentro de la Aeronáutica Civil se considerarán como ejecutadas dentro de la Aviación Militar para los efectos fiscales y de calificación de servicios.

Artículo 10. Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil organizar el servicio aeronáutico de radio-comunicaciones que se efectúa entre estaciones de aeronaves y estaciones terrestres, y entre varias estaciones de aeronaves y el destinado a garantizar la seguridad de la navegación aérea.

La Dirección General de Aeronáutica Civil asignará a las estaciones fijas, móviles y terrestres de este servicio, las frecuencias que les co-

respondan, según bandas reservadas internacionalmente para aeronáutica. Estas bandas serán puestas a disposición de la Dirección General de Aeronáutica Civil por el Ministerio de Correos y Telégrafos.

También corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil la asignación de indicativos de llamada para todas las estaciones de servicio aeronáutico.

Artículo 11. El personal perteneciente a la Aeronáutica Civil se entenderá dividido en las siguientes categorías:

Personal navegante: el que cumple sus funciones propias en las aeronaves en vuelo, a saber: pilotos, copilotos, oficiales de navegación, mecánicos, radio-operadores y aerofotografos de vuelo.

Personal técnico: el que cumple en tierra funciones relativas a los siguientes ramos técnicos: ingeniería aeronáutica, mecánica de aviación, radioelectricidad, aerología, aerofotografía, sanidad y operaciones (control de vuelos, jefatura de aeródromos y personal de maniobra).

Personal administrativo: el que cumple funciones relativas a los siguientes ramos: gerencia y administración de empresas, servicio comercial y servicio de tráfico.

Personal auxiliar: el que presta servicios manuales que no pueden catalogarse como en los ramos técnicos o administrativos, a saber: lancheros, choferes y maquinistas, celadores, capataces y peones de conservación sirvientes, camareros, cargadores, etc.

Las proporciones de personal colombiano establecidas en el artículo 73 de la Ley 89 de 1938 deben aplicarse por separado a cada una de las cuatro categorías establecidas, sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral 3º del artículo 15 de la misma Ley.

Artículo 12. Las adquisiciones de materiales, vehículos y demás elementos destinados a la Aeronáutica Civil se harán con sujeción a las siguientes normas:

### **1. Compras en Bogotá y resto del país.**

De cuantía inferior a \$ 2.000.00. Podrá hacerlas la Dirección sin que tales adquisiciones necesiten la formalidad del contrato escrito, sino únicamente el pedido de compra.

De cuantía de \$ 2.000.00 a \$ 5.000.00. Se harán mediante la formalidad del contrato escrito que debe ser aprobado por el Ministerio; para los efectos de la reserva de que trata el artículo 10 del Decreto 911 de 1932 bastará el pedido de compra con la aceptación del vendedor, sin perjuicio de presentar después el contrato escrito aprobado con las formalidades legales para hacer la erogación.

De cuantía mayor de \$ 5.000.00. Se harán con la solemnidad del contrato escrito, que debe autorizar con su firma el Ministro previa la constitución de la reserva presupuestal, sujeto a la aprobación del Presidente de la República, oído el concepto favorable del Consejo de Ministros.

### **2. Compras en el exterior.**

De valor menor de \$ 5.000.00. Estas compras, ya se hagan por conducto de agentes acreditados en Bogotá o de los Consulados en el extranjero

requieren solamente la constitución de la reserva sobre el pedido comercial correspondiente y la aprobación del Ministro.

De valor mayor de \$ 5.000.00. Además de las formalidades establecidas en el inciso anterior las compras requieren la aprobación del Presidente de la República, previo concepto favorable del Consejo de Ministros.

Las compras en el exterior no requerirán la solemnidad del contrato escrito pero deberán hacerse constar en el formulario de pedidos que al efecto prescribirá la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Parágrafo. Todas las adquisiciones para la Aeronáutica Civil, sean del interior o en el exterior, se gestionarán exclusivamente por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 13. Los contratos sobre prestación de servicios, adquisición o reparación de materiales y elementos y compra de bienes muebles e inmuebles relacionados con la Aeronáutica Civil los celebrará la Dirección General y sólo estarán sujetos, para el trámite interno del Ministerio, a la aprobación del Ministro y a las demás formalidades previstas en el artículo anterior según la cuantía del contrato.

Artículo 14. El manejo de fondos fuera de Bogotá para el pago de empleados y de las obras que dependan de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se hará por conducto de las Administraciones o Recaudaciones de Hacienda Nacional, conforme a la reglamentación que se dicte por los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Guerra.

Artículo 15. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá pedir al Ministro autorización para la venta, remate o canje de materiales inservibles o inaplicables, operaciones que se efectuarán con la intervención exclusiva de la Contraloría General de la República.

(1) Artículo 16. Quedan a cargo exclusivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil los siguientes aeródromos nacionales: Arauca, Bucaramanga, Buenavista, Cartago, Cúcuta, Dos Ríos, Hato Viejo, Honda, Ibagué, Ipiales, Neiva, Orocué, Popayán, Puerto Carreño, San José del Guaviare, San Martín, Tamalamaquito, Tame, Turbo, Uribe, Valledupar, Villavicencio y los demás aeródromos civiles nacionales que se construyan o adquieran en lo futuro. Desde la vigencia de este Decreto todos los materiales, vehículos, herramientas y fondos destinados a dichos aeródromos quedarán bajo la exclusiva dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil y a cargo de ella. Por medio de la Sección correspondiente se practicarán los inventarios de todos estos elementos.

Artículo 17. Cuando el Gobierno resuelva hacer la expropiación de un aeródromo o aeropuerto con el fin de evitar un monopolio, la Dirección General de Aeronáutica Civil presentará los planos, especificaciones, estudios, informes y antecedentes que establezcan la condición de monopolio prevista en el parágrafo del artículo 66 de la Ley 89 de 1938 y que sirvan de base para la declaración administrativa correspondiente. Si la expropiación obedece a motivos de defensa nacional el Gobierno no

---

(1) Reformado y adicionado por Decreto 1567 de 1940.

estará obligado a presentar sino los documentos que a su juicio estime necesarios y en ningún caso tendrá que dar razones circunstanciadas de su determinación.

Artículo 18. Queda prohibido hacer traslados o préstamos de materiales de la Aeronáutica Civil a otras reparticiones del Ministerio de Guerra o de otros Ministerios. El personal, instalaciones, fondos y elementos que se destinan por este Decreto a la Dirección General de Aeronáutica Civil estarán bajo su exclusivo cargo y dependencia.

(1) Artículo 19. La construcción y administración de los aeródromos nacionales y otras instalaciones del mismo carácter destinadas a la Aeronáutica Civil estarán a cargo exclusivo de la Dirección General de este ramo y no podrán ser subrogadas a otras entidades o personas ni contratadas por éstas sino con expresa autorización del Gobierno y con sujeción a las prescripciones técnicas de la Dirección General.

Artículo 20. El Director General de Aeronáutica Civil sancionará por segunda vez con multas de uno a mil pesos, convertibles en arresto, las infracciones de leyes, decretos, resoluciones, reglamentos y órdenes referentes a la regulación de la circulación aérea, control del material, personal o instalaciones, o cualesquiera otras de las materias correspondientes al ramo de la Aeronáutica Civil.

Artículo 21. El procedimiento para la imposición de las sanciones de que trata el artículo anterior será el siguiente:

a) Comprobada sumariamente la infracción y la consiguiente responsabilidad, bien por informes de funcionarios públicos, bien por declaraciones de testigos o por cualesquiera otros medios probatorios reconocidos por la ley, la Dirección General dictará la correspondiente resolución, la cual si no fuere apelada o no se hubiere pedido su reposición dentro del término de cuarenta y ocho horas a partir de su notificación, quedará ejecutoriada una vez transcurrido dicho término.

b) Las resoluciones de que trata son apelables en el efecto suspensivo ante el Ministro de Guerra y en esta segunda instancia quedarán ejecutoriadas inmediatamente que se surta la notificación.

c) Las notificaciones se harán personalmente de preferencia para lo cual se enviará al interesado copia de la providencia; si pasados tres días de la entrega de dicha copia el interesado no se presenta para la notificación, ésta será por medio de edicto que se fijará en un lugar público del despacho de la Dirección General de Aeronáutica Civil por un término de tres días, al cabo de los cuales se considerará ejecutoriada la respectiva providencia.

d) Las multas que se impongan deberán consignarse en la contaduría pagadora del Ministerio de Guerra dentro del tercer día de notificada

---

(1) Consultar las siguientes disposiciones: Resolución Ejecutiva número 189 de 1943. Resolución Ejecutiva número 174 de 1942.

la resolución. Las multas se harán efectivas, en el caso que no se consigne su importe por el interesado, bien por la vía ejecutiva o por conversión en arresto a razón de un día por cada peso, a juicio del Director General de Aeronáutica Civil.

e) El derecho para imponer las mencionadas sanciones prescribe en el término de seis meses a contar de la fecha en que haya tenido lugar la infracción.

Artículo 22. El Director General de Aeronáutica Civil podrá suspender transitoriamente o retirar en definitiva las matrículas, licencias, permisos y autorizaciones de cualquier clase a quienes resulten responsables de infracciones, o cuando las necesidades del servicio lo hagan necesario.

Artículo 23. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá contratar servicios especiales con técnicos nacionales o extranjeros para efecto de desarrollar los trabajos que corresponden a este ramo. Estos contratos necesitan en todo caso la aprobación del Ministro y la del Presidente de la República.

Parágrafo. El personal contratado y el perteneciente a la Sección de Infraestructura prestará sus servicios en los lugares en donde lo ordene el Gobierno.

Artículo 24. Los archivos, bibliotecá y elementos adquiridos hasta el presente por la Aviación Civil pasarán a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 25. Por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público se abrirán los créditos adicionales para aumentar las apropiaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil con el producto de las multas que se impongan conforme a este Decreto, por la venta de los bienes de que trata el artículo 15 y por cualquiera otro rendimiento que se obtenga de la aplicación de la Ley 89 de 1938.

Artículo 26. Para atender al servicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil se incluirá por separado en el respectivo proyecto de apropiaciones anuales que debe presentar el Gobierno al Congreso por conducto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para cada vigencia fiscal la partida necesaria para los gastos de personal, material, construcciones, ampliaciones y conservación.

Artículo 27. Queda derogado el Decreto número 1709 de 1938.

Artículo 28. El presente Decreto regirá desde su fecha.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bopotá, a 31 de marzo de 1939. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Carlos Lleras Restrepo**.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro M.**—El Ministro de Correos y Telégrafos, **Alfredo Cadena D'Costa**.

DECRETO NUMERO 1176 DE 1939 (1)

(junio 1º)

reglamentario del marcado con el número 766 de 1939, orgánico de la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como de la Ley 89 de 1938.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º La Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá la siguiente repartición de funciones:

El Director General:

- a) La Dirección general superior del servicio.
- b) Elaboración de los reglamentos internos necesarios para la correcta distribución del trabajo entre las Secciones y para su armónica marcha y eficaz funcionamiento. Tales reglamentos serán sometidos a la aprobación del Ministro.

La Sección de Secretaría:

- a) Servicio de recibo, registro, despacho y archivo de correspondencia;
- b) Servicio de biblioteca, traducciones e informaciones;
- c) Servicio de publicaciones;
- d) Servicio de divulgación y fomento de la Aeronáutica Civil, y especialmente de la aeronáutica privada;
- e) Formación del escalafón del personal al servicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme al artículo 6º del decreto orgánico: organización de este personal y manejo de los libros de posesiones, índices y archivos correspondientes;
- f) Organización del seguro para el personal de empleados y obreros de esta dependencia, conforme al artículo 7º del Decreto orgánico y expedición de los certificados correspondientes.

La Sección de Operaciones:

- a) Circulación aérea dentro del territorio nacional y con destino a éste;
- b) Servicio aerológico;
- c) Servicio aeronáutico de radiocomunicaciones;
- d) Explotación de aeródromos;
- e) Establecimiento, organización y explotación de rutas aéreas;
- f) Establecimiento y organización del curso de radio-aerología y operaciones.

La Sección de Inspección Técnica:

- a) Inspección del personal volante y técnico de la Aeronáutica Ci-

---

(1) Derogado por Decreto 969 de 1947.

vil, de su aptitud física y capacidad técnica para las funciones que debe desempeñar;

b) Control sanitario del personal volante y técnico y servicio de sanidad para la Dirección General de Aeronáutica Civil.

c) Inspección de la enseñanza aeronáutica;

d) Inspección del material volante y técnico de cualquier clase, destinado a la aeronáutica civil, e inspección de todas las dependencias técnicas destinadas a conservación y reparación de este material;

e) Control de la aerofotografía;

f) Investigación de accidentes;

g) Estadísticas técnicas.

La Sección de Infraestructura:

a) Selección y estudio de aeródromos y demás instalaciones y construcciones destinadas a la Aeronáutica Civil;

b) Construcciones;

c) Conservación;

d) Aplicación de la servidumbre de aeródromos.

La Sección de Tráfico y Estadística:

a) Control comercial y económico de la explotación del espacio atmosférico nacional;

b) Control comercial de empresas;

c) Intervención en los contratos de conducción de correos aéreos, aerofotografía y demás actividades relacionadas con la Aeronáutica Civil.

d) Estadísticas de tráfico.

La Sección Jurídica:

a) Registro aeronáutico nacional;

b) Registro nacional de aeródromos;

c) Estudios legales y jurídicos sobre la aeronáutica civil;

d) Estudio de convenciones, acuerdos y conferencias internacionales y legislación comparada;

e) Codificación.

Artículo 2º Corresponden a la Sección Administrativa las siguientes funciones:

a) Confección del proyecto de presupuesto anual y de los acuerdos mensuales de gastos que el Director debe someter a la aprobación del Ministro;

b) Llevar los libros de contabilidad que correspondan a ingresos y egresos de fondos;

c) Gestión y control de entrada de todos los ingresos que provengan de los servicios prestados por la Dirección General de Aeronáutica Civil;

d) Distribución y envío de todo el material necesario para el sostenimiento general de esta organización;

e) Elaboración de inventarios;

f) Llevar la estadística del movimiento de todo el material que corresponda a la Dirección General de Aeronáutica Civil;

g) Distribución y envío de todo el material necesario para el sostenimiento general de esta organización;

h) Elaboración de inventarios;

i) Llevar la estadística del movimiento de todo el material que corresponda a la Dirección General de Aeronáutica Civil;

j) Estudio preliminar de las ofertas de contratos sobre propiedades inmuebles;

k) Adquisición de materiales y elementos destinados a la Aeronáutica Civil.

Parágrafo. Los pedidos de materiales serán confeccionados por la Sección para cuyo uso se destinen y pasados luego a Sección Administrativa para la gestión comercial correspondiente.

Artículo 3º La Dirección General de Aeronáutica Civil, en desarrollo del artículo 85 de la Ley 89 de 1938, funcionará como Comisión Nacional de Aeronáutica de Colombia, encargada de los trabajos que le corresponden según las conclusiones aprobadas en la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, reunida en Lima y aceptada por la mencionada Ley.

Artículo 4º El Director General de Aeronáutica Civil actuará como Presidente de la Comisión Nacional de Aeronáutica de Colombia. Para los trabajos particularmente señalados a esta comisión el Director señalará el personal de la dirección que deberá integrar dicha comisión.

Artículo 5º Como entidad exclusivamente consultiva, en lo que respecta a las labores de la Comisión Nacional de Aeronáutica de Colombia existirá un consejo asesor constituido así:

Presidente, el Director General de Aeronáutica Civil.

Vicepresidente, el Secretario de la Dirección.

Secretario, el oficial canciller de la misma.

El Director General de Aviación Militar.

Un experto en negocios internacionales designado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Un experto en aduanas, designado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Un experto en radiocomunicaciones, designado por el Ministerio de Guerra.

Un experto en radiocomunicaciones, designado por el Ministerio de Correos y Telégrafos.

Un experto en vías de comunicación, designado por el Ministerio de Obras Públicas.

Un experto en meteorología, designado por el Ministerio de la Economía Nacional.

Un experto en aerofotografía, designado por el Instituto Geográfico Militar.

Un representante del Servicio Aéreo Colombiano (Saco).

Un representante de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta).

Un representante de cada una de las empresas nacionales de navegación aérea que se establezcan en adelante, conforme lo ordenan las disposiciones de la Ley 89 de 1938.

Los miembros del consejo asesor desempeñarán sus funciones ad-honorem.

Parágrafo. El consejo asesor podrá citar, cuando lo creyere conveniente a expertos de empresas extranjeras de navegación aérea que tengan autorización de tocar en el territorio nacional, o a cualesquiera otros funcionarios o corporaciones.

Artículo 6º Una vez instalada la Dirección General de Aeronáutica Civil, se dedicará preferentemente a la preparación de los reglamentos de que trata el artículo 84 de la Ley 89 de 1938. Estos reglamentos serán expedidos por el Director General de Aeronáutica Civil a menos que, debido a su importancia, el propio Director General considere que deban ser emitidos por medio de resoluciones ministeriales, decretos ejecutivos o leyes.

Artículo 7º El Director General de Aeronáutica Civil, queda facultado para firmar y despachar todos los asuntos de la Dirección a su cargo; para expedir, refrendar y anular matrículas, licencias, permisos y autorizaciones relativas a la Aeronáutica Civil; para fijar y aprobar tarifas e itinerarios; para autorizar vuelos de aeronaves transeúntes y en general, para resolver los asuntos y autorizar con su firma todos los documentos de su dependencia. En casos de ausencia o por conveniencia del servicio, el Director General de Aeronáutica Civil podrá delegar dicha facultad en el jefe de sección que él señale.

Artículo 8º Este Decreto regirá desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 1º de junio de 1939.  
EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro M.**

---

## DECRETO NUMERO 1396 DE 1939

(junio 6)

por el cual se crean en el presupuesto interno del Ministerio de Guerra los párrafos correspondientes a la Aeronáutica Civil y se hacen unos traslados en las apropiaciones.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Créanse en el presupuesto interno del Ministerio de Guerra, dentro de las apropiaciones del capítulo 33, artículo 177, para la atención de los servicios de la Aeronáutica Civil, los siguientes párrafos.

#### **Aeronáutica Civil**

Parágrafo

75 Sueldos, sobresueldos, primas de aviación y de alojamiento.

Parágrafo

- 76 Alimentación, lavado y peluquería.
- 77 Hospitalizaciones y honorarios médicos.
- 78 Drogas, material sanitario, muebles, útiles y elementos para dependencias sanitarias y gastos para instalación y sostenimiento de las mismas.
- 79 Servicios fúnebres.
- 80 Transportes y auxilios de marcha.
- 81 Arrendamientos, servicios de agua, alumbrado, teléfonos y energía eléctrica.
- 82 Conservación de aeródromos.
- 83 Materiales, muebles y útiles y reparación de los mismos.
- 84 Adquisición, reparación y conservación de material para servicio radioaerológico.
- 85 Aseguros de material.
- 86 Combustibles, lubricantes, vehículos y reparación de los mismos.
- 87 Construcción de aeródromos.
- 88 Extraordinarios e imprevistos.

Artículo 2º Hácense los siguientes traslados dentro de los parágrafos del presupuesto interno del Ministerio de Guerra, conforme a lo determinado por el artículo 2º del Decreto número 39 del presente año:

Capítulo 33. Artículo 177.

Del parágrafo	30	\$ 57.469.68	
"	"	31	1.080.00
"	"	34	800.00
"	"	35	25.000.00
"	"	36	500.00
"	"	37	4.918.00
"	"	39	3.962.00
"	"	40	14.990.00
"	"	41	8.003.69
"	"	42	25.000.00
"	"	45	500.00
"	"	48	980.00
Al parágrafo	75	\$ 38.000.00	
"	"	76	500.00
"	"	77	800.00
"	"	78	20.000.00
"	"	79	500.00
"	"	80	4.000.00
"	"	81	3.500.00
"	"	82	17.000.00
"	"	83	10.500.00
Pasan		\$ 143.203.37	\$ 94.800.00

			Vienen \$ 143.203.37	\$ 94.800.00
“	“	84		25.000.00
“	“	85		500.00
“	“	86		2.000.00
“	“	87		20.000.00
“	“	88		903.37
		Iguales	..... \$ 143.203.37	\$ 143.203.37

Artículo 3º Las disposiciones del presente Decreto rigen con fecha 1º de julio.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 6 de julio de 1939. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Carlos Lleras Restrepo**.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro Martínez**.

DECRETO NUMERO 1448 DE 1939  
(julio 14)

por el cual se dictan varias disposiciones administrativas relacionadas con la Aeronáutica Civil.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Considerando:**

Que el artículo 14 del Decreto Legislativo número 766 de 1939 establece que el manejo de fondos para la atención de los servicios de la Aeronáutica Civil, fuera de Bogotá, debe hacerse por intermedio de las administraciones o recaudaciones de Hacienda, conforme a la reglamentación que se dicte por los Ministerios de Hacienda y de Guerra,

**Decreta:**

Artículo primero. El pago de los servicios de la Dirección General de Aeronáutica Civil que deba efectuarse en Bogotá, y que no corresponda a aquellos que según la ley deben hacerse por medio de orden de pago definitiva, se hará por conducto de la Pagaduría del Ministerio de Guerra.

Artículo segundo. Por intermedio de la Administración o Recaudación de Hacienda que la Dirección General de Aeronáutica Civil considere más conveniente, se efectuará el pago de los servicios que demanden la administración, construcción o conservación de aeródromos o aeropuertos nacionales.

Parágrafo. Para tal efecto el Departamento de Control y Ordenación del Ministerio de Guerra librará las relaciones de autorización de gastos al Administrador o Recaudador de Hacienda que corresponda.

Artículo tercero. Para el pago de las nóminas o planillas de personal, cuentas de cobro por suministro de materiales y elementos o por pres-

tación de cualquier clase de servicios, el Administrador o Recaudador de Hacienda exigirá el cumplimiento de las disposiciones fiscales pertinentes y de los reglamentos de la Contraloría General de la República, y se someterá a ellos.

Artículo cuarto. La Dirección General de Aeronáutica Civil comunicará oportunamente a las Administraciones y Recaudaciones de Hacienda correspondientes el nombre y el cargo de los empleados autorizados para firmar los comprobantes para los pagos.

Artículo quinto. Las contadurías pagadoras del Ministerio de Guerra reintegrarán a la Tesorería General de la Nación los saldos de fondos girados con destino a los servicios que actualmente están a cargo de la Aeronáutica Civil, para que el Ministerio de Guerra mediante los giros correspondientes, ponga la suma proveniente de esos saldos a disposición de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en las Administraciones y Recaudaciones de Hacienda que se señalen de acuerdo con el artículo 2º de este Decreto.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 14 de julio de 1939. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro Martínez**.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Carlos Lleras Restrepo**.

DECRETO NUMERO 2140 DE 1941 (1) ✓  
(diciembre 13)

por el cual se dicta una disposición de carácter orgánico en el ramo de guerra.

**El Presidente de la República,**

en uso de la facultad que le otorga el artículo 8º de la Ley 89 de 1940 y el 7º de la Ley 87 del mismo año,

**Decreta:**

Artículo 1º Suprímese la Dirección General de Aeronáutica Civil y en su reemplazo y como dependencia de la Dirección General de Aviación Militar, créase la Sección de Aeronáutica Civil con la siguiente composición:

- 1) **Jefatura.**
- 2) **Servicio Técnico.**
- 3) **Servicio Administrativo.**

Artículo 2º La Sección de Aeronáutica Civil tendrá el siguiente personal con las asignaciones que a continuación se indican:

**Jefatura**

1 Jefe..... \$ 300.00

(1) Modificado por el Decreto número 109 de 1942. Derogado por el Decreto 969 de 1947.

1 Mecanotaquígrafo-registrador .....	\$ 90.00
1 Mecanógrafo 1º .....	70.00
1 Mensajero 2º .....	40.00
1 Ordenanza .....	35.00

### Servicio Técnico

1 Topógrafo 1º .....	200.00
1 Dibujante 3º .....	90.00

### Servicio Administrativo

1 Almacenista-contador .....	150.00
1 Visitador .....	100.00
6 Administradores 1ºs. a \$ 100.00 c/u... ..	600.00
5 Administradores 2ºs. a \$ 90.00 c/u... ..	450.00
5 Administradores 3ºs. a \$ 80.00 c/u... ..	400.00
6 Administradores 4ºs. a \$ 75.00 c/u... ..	450.00

Artículo 3º El personal que actualmente sirve en la repartición de que trata el presente Decreto, que sea designado para el desempeño de cargos cuyas funciones y asignaciones no varíen, quedará exento de nueva diligencia de posesión.

Artículo 4º El presente Decreto surte sus efectos con fecha 1º de enero de 1942, y deroga el 801 de 1941.

Comuníquese y ejecútese.—Dado en Bogotá, a 13 de diciembre de 1941.—EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Carlos Lleras Restrepo**.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

## DECRETO NUMERO 109 DE 1942 (enero 23)

por el cual se reforma el marcado con el número 2140 de 1941.

### El Presidente de la República,

en uso de las facultades extraordinarias que le otorga el artículo 16 de la Ley 128 de 1941,

#### Decreta:

Artículo 1º El servicio de la Aeronáutica Civil creado por la Ley 89 de 1938 quedará a cargo de una Sección dependiente de la Dirección General de Aviación, con el siguiente personal y asignaciones mensuales:

Un jefe .....	\$ 300.00
Un Secretario .....	200.00
Un almacenista .....	120.00
Un adjunto 3º .....	100.00
Un topógrafo .....	200.00 ..

Un aerólogo . . . . .	\$ 90.00
Un mecanotaquígrafo .. . . .	90.00
Un mecanógrafo 1º . . . . .	70.00
Un cartero . . . . .	40.00
Cinco administradores 1ºs. de aeródromo, c/u. con . . . .	90.00
Cinco administradores 2ºs. de aeródromo, c/u. con . . . .	80.00
Cinco administradores 3ºs. de aeródromo, c/u. con . . . .	75.00

Artículo 2º Las atribuciones y funciones del personal de que trata el artículo anterior se señalarán en reglamento especial que dictará la Dirección General de Aviación.

Artículo 3º El presente Decreto, en cuanto modifica el marcado con el número 2140 de 1941, regirá desde el 1º de febrero próximo, excepto respecto del Secretario que surtirá efectos desde el 1º del presente mes.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 23 de enero de 1942. **EDUARDO SANTOS.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Carlos Lleras Restrepo.**—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo.**

DECRETO NUMERO 969 DE 1947 (1)

(marzo 14)

por el cual se crea y organiza la Dirección General de Aeronáutica Civil y se reglamentan sus funciones.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales y especialmente de las que le confiere el artículo 22 de la Ley 102 de 1944,

**Decreta:**

Artículo 1º En ejercicio de la facultad que le confiere al Gobierno la disposición del artículo 22 de la Ley 102 de 1944, créase la Dirección General de Aeronáutica Civil como un organismo especial dependiente directamente del Ministerio de Guerra.

Artículo 2º La Dirección General de Aeronáutica Civil funcionará bajo las órdenes de un Director y queda encargada de la reglamentación, supervigilancia y control de los siguientes asuntos: personal, material e instalaciones de la Aeronáutica Civil; campos, aduanas y rutas; servicios de seguridad aérea como radio-aeronáutica y aerología; persone-rías jurídicas de las empresas de transportes aéreos; tarifas e itinerarios, mantenimiento y operaciones de las mismas; licencias del personal de vuelo, técnico y especialista; toda clase de trabajos aéreos; escuelas ci-viles y aviación de turismo; policía aérea; y en general de todo lo re-

(1) Se fijaron las asignaciones por Decreto 970 de 1947. Se modificó en parte en cuanto a personal y asignaciones por Decreto 2917 de 1947.

lativo a las actividades, personal e instalaciones del ramo de Aviación Civil.

Parágrafo 1º Corresponde también a la Dirección estudiar la posición internacional del país en el ramo de la Aeronáutica Civil con especial referencia a los convenios y pactos internacionales y a los trabajos de las comisiones especiales y permanentes y proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores las medidas que estime conveniente adoptar.

Parágrafo 2º Igualmente queda a cargo de la Dirección, estudiar y elaborar los proyectos de leyes referentes al régimen y desarrollo del ramo de Aeronáutica Civil y los decretos reglamentarios de la legislación actual o posterior en esta materia.

Artículo 3º La Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá para el desempeño de sus actividades las siguientes dependencias y repartición de funciones, así:

### **Secretaría General**

Esta dependencia tendrá a su cargo el servicio de registro aéreo, registro general, recibo y despacho de correspondencia; la tramitación de todos los asuntos y elaboración de los proyectos de resolución y demás providencias que deba dictar la Dirección General en el desempeño de sus funciones; el servicio de traducción de los asuntos relacionados con la Aeronáutica Civil; el servicio de biblioteca, publicaciones, canje e informaciones en el interior del país y con los países extranjeros y entidades de Aeronáutica Civil de éstos; el servicio de archivo general de Aeronáutica Civil; los estudios legales y jurídicos sobre la materia, tramitación del reconocimiento de personerías jurídicas a las compañías comerciales de aviación y elaboración de las distintas disposiciones administrativas a que den motivo las solicitudes que se presenten.

### **Departamento de Operaciones**

Esta dependencia comprenderá las siguientes secciones:

#### **a) Licencias.**

Esta sección tendrá a su cargo el estudio y preparación de las licencias que deba expedir la Dirección General de Aeronáutica Civil relacionadas con toda actividad aérea de acuerdo con la ley y con los reglamentos que rijan sobre esta materia y llevar los kárdex correspondientes del personal de las Compañías de Transportes Aéreos.

#### **b) Sanidad.**

Esta dependencia atenderá los exámenes psico-fisiológicos y orgánicos que requiera el personal que por razón de sus actividades en el ramo de Aviación Civil deba llenar estos requisitos y estar bajo el control de la Aeronáutica Civil. Estos exámenes podrán ser practicados por médicos particulares aceptados por esta sección como prácticos en exámenes médicos de aviación y en este caso los resultados de dichos exámenes quedarán sometidos a la aprobación de esta sección. Esta sección lleva-

rá, además, el control sanitario de los aeródromos y aeronaves nacionales y de las extranjeras que operen en el país.

**c) Inspección.**

Esta sección tendrá a su cargo la inspección permanente de las aeronaves de transportes y trabajos aéreos y de turismo pertenecientes a las compañías comerciales de aviación y demás empresas y particulares que se dediquen a este género de actividades; la inspección y examen del personal de pilotos, mecánicos, radio-operadores, etc., vinculados directamente a la navegación aérea; la inspección de los servicios de radio y meteorología que deben mantener las compañías, empresas y particulares destinados a las actividades aéreas; la inspección técnica de las escuelas y demás establecimientos destinados a la preparación del personal de pilotos, mecánicos de aviación, radio-operadores, aerólogos y demás especialidades vinculadas a la navegación aérea.

**d) Seguridad.**

Esta sección tendrá a su cargo la organización y reglamentación de todos los servicios de seguridad en vuelo tales como los de radio-aeronáutica y aerología; reglamentación de planes y rutas de vuelo en lo que se refiere especialmente a rumbos, alturas y equipo necesario en cada caso.

**e) Emergencia.**

Esta sección tendrá a su cargo los servicios de auxilios e investigación en caso de accidentes.

**f) Estadística.**

Esta sección llevará la estadística de la Aeronáutica Civil, para lo cual podrá solicitar de las personas naturales o jurídicas que se ocupen de actividades aéreas en el país los datos necesarios.

**Departamento de Ingeniería**

Este Departamento tendrá a su cargo el estudio técnico, la localización, aprobación de planos y proyectos para la construcción de los aeródromos de propiedad particular de que trata el artículo 54 de la Ley 89 de 1938, la realización de los estudios, dirección de las obras de construcción y mantenimiento de los aeropuertos de propiedad del Estado; el estudio de las edificaciones e instalaciones en los mismos aeropuertos; la elaboración y edición de cartas y mapas de aeronavegación y organización de mapotecas.

Parágrafo. La inspección de todos estos aeródromos e instalaciones, tanto privados como nacionales, quedará a cargo de este Departamento.

**Departamento de Instrucción**

Este Departamento tendrá a su cargo la organización y vigilancia de los institutos destinados a la enseñanza y preparación de pilotos, mecánicos y demás personal de Aviación Civil que dependan del Gobierno; el fomento entre entidades civiles y particulares de nuevos establecimien-

tos de esta índole, de aeroclubs, etc., y revisión de los programas y pènsams correspondientes; el fomento de la aviación de turismo nacional e internacional, la dirección de publicaciones que disponga la Dirección General de Aeronáutica o el Ministerio de Guerra con fines de información y propaganda de la Aeronáutica Civil Colombiana.

### **Departamento de Economía**

Este Departamento tendrá a su cargo el estudio por el aspecto económico de la explotación del espacio atmosférico nacional por las compañías colombianas o extranjeras y por naves del Estado; el estudio y la distribución de aerovías y rutas dentro del país y a países extranjeros; el estudio del régimen de tarifas de las compañías nacionales y extranjeras en la prestación de su servicio aéreo regular; la determinación de los costos de operaciones del tráfico comercial aéreo; el estudio de las conexiones de la Aeronáutica Civil Colombiana con la de otros países; el estudio de la organización y control, de acuerdo con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público del servicio de aduanas en los aeropuertos que tengan el carácter de internacionales; el estudio sobre la regulación que deba darse al correo aéreo nacional para presentarlo al Ministerio del ramo.

### **Departamento de Administración**

Este Departamento tendrá a su cargo la confección de los proyectos del presupuesto anual y acuerdo mensual de gastos que la Dirección General debe someter a la aprobación del Ministro; llevar los libros de contabilidad que corresponda a ingresos y egresos de fondos; atender al pago del personal; organizar y controlar los almacenes correspondientes a la Dirección General, que deben hacer la distribución y envío de todos los materiales necesarios para el sostenimiento de esta organización; elaborar los inventarios y llevar las estadísticas del movimiento del material correspondiente a la Dirección General de Aeronáutica; estudiar previamente las ofertas y contratos sobre propiedades muebles e inmuebles conforme a las disposiciones que rijan sobre la materia; elaborar los pliegos de cargos para todos los contratos y pedidos que se celebren en relación con adquisiciones y obtener las cotizaciones necesarias y efectuar las compras.

Parágrafo. Dependiente de este Departamento funcionará la Sección de Personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, encargada de los libros de posesión, kárdex, índices y archivos, seguro y prestaciones sociales, expedición de certfficaciones y en general de todo lo relacionado con la organización y manejo del personal de empleados de esta dependencia.

Artículo 4º Por medio de decretos posteriores el Gobierno reglamentará la Ley 89 de 1938 y este Decreto en lo que se refiere a los requisitos que deban llenar las compañías, empresas y particulares que se dediquen a las actividades propias de los transportes aéreos comerciales,

de trabajos aéreos, enseñanza y preparación del personal técnico vinculado directamente a la navegación aérea, entrenamiento y turismo aéreo y señalará la tramitación que debe darse a las solicitudes de licencias, aprobación de tarifas, reconocimiento de personerías jurídicas a nuevas sociedades, licencias para operar, establecimiento de nuevas líneas nacionales e internacionales, etc.

Artículo 5º El personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, será el siguiente:

### **Dirección**

Un Director.  
Un adjunto 1º mecanotaquígrafo.  
Un chofer.  
Un cartero.

### **Secretaría**

Un Secretario.  
Un asesor jurídico.  
Un mecanotaquígrafo.  
Un jefe de archivos.  
Un jefe de registro aéreo.  
Un adjunto 2º mecanógrafo.  
Un oficial de registro general.  
Un traductor bibliotecario.  
Un cartero.

### **Departamento número 1. Operaciones**

#### **Jefatura**

Un jefe  
Un adjunto 2º mecanógrafo.

#### **Licencias**

Un encargado de licencias.  
Un adjunto 2º de kárdex.

#### **Sanidad**

Un médico jefe.  
Un médico de órganos de los sentidos.  
Un enfermero mecanógrafo.

#### **Inspección**

Un jefe de servicio de inspección.  
Un especialista de estructuras.  
Un mecánico 1º de motores.  
Un mecánico 1º de hélices.  
Un mecánico 1º de hidráulicas.

Un inspector de radio.  
Un mecanógrafo.

### **Seguridad**

Un encargado de seguridad.  
Un técnico de radio.  
Un meteorólogo.  
Un radio-operador.  
Un adjunto 2º mecanógrafo.

### **Emergencia**

Un jefe de servicio de emergencia.  
Un inspector de accidentes.

### **Estadística**

Un subjefe de estadística.  
Un adjunto 1º.  
Un encargado de kárdex.

## **Departamento número 2. Ingeniería**

Un ingeniero jefe.  
Un ingeniero arquitecto.  
Un ingeniero inspector.  
Un topógrafo 1º.  
Un mecánico inspector de equipos.  
Un dibujante 1º.  
Un dibujante 2º.  
Un adjunto 2º de mapoteca.

## **Departamento número 3. Instrucción**

Un jefe.  
Un subjefe.  
Un mecanotaquígrafo.

## **Departamento número 4. Economía**

Un jefe.  
Un técnico en aerovías y tarifas.  
Un experto en asuntos aeronáuticos internacionales.  
Un mecanotaquígrafo.

## **Departamento número 5. Administración**

Un jefe de control y ordenación.  
Un subjefe encargado de la sección de personal.  
Un contador pagador.  
Un almacenista.  
Un revisor de cuentas.

Un cotizador.

Un mecanógrafo encargado de kárdex.

Un cartero.

Parágrafo. Por decretos posteriores se fijarán las asignaciones de este personal.

Artículo 6º Una vez expedido este Decreto el Gobierno proveerá los cargos y designará el personal indispensable para que esta organización entre a funcionar con los servicios necesarios para atender a las necesidades y desarrollo de la Aeronáutica Civil en el momento actual y en lo sucesivo irá llenando los cargos vacantes a medida que el servicio lo requiera.

Artículo 7º El Ministerio de Guerra podrá designar en comisión en la Dirección de Aeronáutica Civil personal técnico y administrativo de la Aviación Militar o de otras dependencias del Ministerio. Las actividades de vuelo y tiempo de servicio de este personal se considerarán como ejecutados dentro del arma respectiva para los efectos fiscales, calificación de servicio y demás prerrogativas.

Artículo 8º La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá contratar servicios especiales con técnicos nacionales y extranjeros para la ejecución de los trabajos de este ramo con sujeción a las normas legales.

Artículo 9º El Director General de Aeronáutica Civil podrá suspender o retirar definitivamente las matrículas, licencias, permisos y autorizaciones de cualquier clase que se hubieren concedido por la misma Dirección a quienes resulten responsables de infracciones o cuando las necesidades del servicio o conveniencias de la Aeronáutica Civil lo hagan necesario.

Artículo 10. Las adquisiciones de materiales, maquinarias y demás elementos para la Aeronáutica Civil que se hagan en el interior o en el exterior, se gestionarán por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con sujeción a las normas señaladas en el Decreto número 46 de 1942 y demás disposiciones vigentes de esta materia.

Artículo 11. Los contratos sobre prestación de servicios, adquisición o reparación de materiales y elementos y compra de bienes, muebles e inmuebles relacionados con la Aeronáutica Civil los celebrará la Dirección General de Aeronáutica Civil y requerirán la aprobación del Ministro de Guerra y las demás formalidades legales según la cuantía del contrato.

Artículo 12. El manejo de fondos fuera de Bogotá para el pago de empleados y para atender a las obras que dependan de la Dirección General de Aeronáutica Civil se hará conforme a las normas que rigen para el Ministerio de Guerra y la reglamentación establecida por la Contraloría General de la República.

Artículo 13. Quedan a cargo de la Aeronáutica Civil los siguientes aeródromos nacionales:

Arauca, Cúcuta, Ipiales, Puerto Carreño, Ríohacha, Tumaco, Turbo,

Bucaramanga, Puerto López (G.), Cartago, Cravo Norte, Dos Ríos, Honda, Neiva, Orocué, Popayán, San Martín, Tame, Uribia, Urrao, Valledupar, Villavicencio, Garzón (La Jagua), Ibagué, Buenavista, Paipa, Mompos, Mariquita, Santagueda (Manizales) y Santa Marta.

Parágrafo. A partir de la vigencia de este Decreto las instalaciones, materiales, vehículos, mobiliarios, herramientas y fondos destinados a estos aeródromos quedarán bajo la dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante la confección de los inventarios que debe practicar la sección correspondiente.

Artículo 14. La construcción, conservación y administración de los aeródromos nacionales y demás instalaciones complementarias estarán exclusivamente a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil que podrá contratarlos con otras entidades o personas con expresa autorización del Gobierno.

Artículo 15. Para atender al servicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil se incluirá por separado en el proyecto de apropiaciones anuales que presente el Gobierno al Congreso para cada vigencia fiscal la partida necesaria para todos los gastos que demande la Aeronáutica Civil.

Artículo 16. Por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público se abrirán los créditos adicionales y se verificarán los traslados necesarios en el presupuesto de apropiaciones de la presente vigencia para atender al funcionamiento regular de la Dirección General de Aeronáutica Civil conforme se establece en este Decreto.

Artículo 17. Créase el Consejo Nacional de Aeronáutica integrado por los Ministros de Relaciones Exteriores, Guerra y Correos y Telégrafos, por el Director General de la Fuerza Aérea y por un representante de las demás compañías colombianas de transportes aéreos, elegido conforme a normas que dictará el Gobierno. Cada uno de los Ministros podrá designar un suplente permanente de la categoría y conocimientos que requiere esta entidad.

Artículo 18. El Consejo de que trata el artículo anterior tendrá el carácter de entidad consultiva en todos los asuntos de aeronáutica que revistan especial importancia nacional e internacional. El Ministro de Guerra convocará el Consejo y le someterá a su consideración los asuntos que han de ser materia de su estudio. El Consejo elaborará su propio reglamento.

Artículo 19. Deróganse los Decretos números 1176 de 1939, 2140 de 1941, 1111 y 1736 de 1942 y 2693 de 1946.

Comuníquese y cúmplase.—Dado en Bogotá, a 14 de marzo de 1947. MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Carlos Lozano y Lozano**.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de Paula Pérez**.—El Ministro de Guerra, **Carlos Sáenz de Santamaría**.—El Ministro de Correos y Telégrafos, **José Vicente Dávila**.

## DECRETO NUMERO 2669 DE 1947

(agosto 6)

por el cual se faculta a la Dirección General de Aeronáutica Civil para elaborar un "Manual de Reglamentos" y se aprueba el Capítulo 1º de ese Manual que se denomina "Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil".

### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales y de las que le concede el artículo 132 de la Constitución Nacional y el artículo 74 de la Ley 89 de 1938, y

#### **Considerando:**

Que es necesario reunir en un solo cuerpo todos los reglamentos que afectan el funcionamiento diario, de las actividades aéreas del país y del personal que en un número ya considerable se dedica a ellas;

Que el volumen de los reglamentos aeronáuticos es muy considerable por lo cual debe hacerse de ellos un "Manual" que pueda ser consultado fácilmente en cualquier momento y que la oficina del Gobierno más capacitada para hacerlo es la Dirección General de Aeronáutica Civil por estar en contacto permanente con las actividades aéreas civiles;

Que los reglamentos aeronáuticos deben ser disposiciones vivas que se adapten en cada momento a las necesidades y al rápido desarrollo de las actividades aeronáuticas civiles nacionales; y que el método actual de difusión de los reglamentos ha resultado insuficiente por lo cual es necesario establecer un nuevo método que permita continuas modificaciones y adiciones; y

Que cuando se reglamenta íntegramente una materia debe derogarse toda disposición que le sea contraria,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Apruébase y adóptase en todas sus partes el "Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil" reglamentario del artículo 74 de la Ley 89 de 1938.

Artículo 2º Adscribese a la Dirección General de Aeronáutica Civil creada por el Decreto número 969 de 1947, la función de elaborar un "Manual de Reglamentos" referente al régimen y desarrollo de la Aviación Civil y al control del personal y elementos que la componen. El citado Manual tendrá como primer capítulo el "Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil" que se aprueba por el presente Decreto.

Artículo 3º El "Manual de Reglamentos", además del capítulo de que trata el artículo anterior, tendrá los siguientes capítulos:

- a) Aeródromos e instalaciones,
- b) Actividades aéreas civiles: requisitos previos,
- c) Normas técnicas de operaciones y comunicaciones,

- d) Equipos y procedimientos de seguridad y emergencia,
- e) Economía y tarifas,
- f) Estadística y recomendaciones administrativas.
- g) Preparación de personal (escuelas técnicas) y normas de aviación privada (turismo),
- h) Infracciones y sanciones,
- i) Anexos.

Artículo 4º Autorízase a la Dirección General de Aeronáutica Civil para que por medio de resoluciones de la Dirección expida cada uno de los capítulos que forman el “Manual de Reglamentos” de que trata este Decreto, y para que en la misma forma los reforme y modifique.

Artículo 5º Todas las disposiciones contrarias a los reglamentos aeronáuticos consignadas en el “Manual de Reglamentos” quedarán derogadas a medida que los reglamentos sean aprobados por las resoluciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 6º Las personas que actualmente hacen uso de licencias expedidas por el antiguo Departamento de Aeronáutica Civil o por la actual Dirección General de Aeronáutica, tienen la obligación de revalidarlas, dentro de un plazo de seis meses contados desde la fecha de este Decreto, según las normas establecidas en el Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil.

Artículo 7º Durante el mismo plazo de seis meses, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá expedir licencias a personas que no reúnan todos los requisitos exigidos por el Reglamento antes nombrado, siempre que a la fecha de su expedición tengan una experiencia que las capacite para el ejercicio de su profesión, y con el objeto de evitar injusticias.

Artículo 8º Todo el personal de que trata el capítulo 1º del “Manual de Reglamentos”, a excepción del personal de pilotos y copilotos, tiene un plazo de seis meses para obtener la licencia respectiva.

Parágrafo. Desde la expedición del presente Decreto ningún piloto o copiloto podrá ejercer actividades de vuelo en Colombia sin la licencia colombiana o permiso correspondiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 9º Este Decreto rige desde su fecha.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 6 de agosto de 1947.  
MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano**.

**TITULO II**  
**DE LA NAVEGACION AEREA**

**CAPITULO I—RUTAS AEREAS**

**LEY 89 DE 1938**  
(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
**IV—De la navegación aérea**

Artículo 22. Por “navegación aérea” se entiende el uso del espacio atmosférico por medio de aeronaves.

Artículo 23. La navegación aérea y los servicios relacionados con ella, se declaran de utilidad pública para todos los efectos legales, y están sometidos a la suprema inspección y reglamentación del Gobierno.

Artículo 24. En tiempo de paz podrá permitirse la navegación aérea en el espacio atmosférico nacional, siempre que se cumplan, en cada caso, todos los requisitos y disposiciones legales vigentes.

.....  
Artículo 89. Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo mil novecientos treinta y ocho.

Organo Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo.**

—————  
**DECRETO NUMERO 1741 DE 1936 (1)**  
(julio 18)

por el cual se fijan unas rutas aéreas.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales y en desarrollo del artículo 16 de la Ley 126 de 1919, y

**Considerando:**

Que es necesario fijar de manera precisa las rutas por donde deben volar las aeronaves sobre el territorio y las aguas territoriales de Colombia, y que en el puerto de Buenaventura existe un constante tránsito de aeronaves nacionales y extranjeras,

**Decreta:**

Artículo 1º Del primero de agosto de 1936 en adelante todas las aeronaves, con la única excepción de las aeronaves militares colombianas, que vuelen sobre el territorio y las aguas territoriales nacionales en las proxi-

—————  
(1) Adicionado por Decreto número 2996 de 1936. Consultar Resolución número 27 de 1947, puntos 31.6.1 y siguientes.

midades del puerto de Buenaventura, sólo podrán hacerlo siguiendo las rutas que se establecen en las artículos siguientes.

Artículo 2º Las aeronaves que se dirijan a Buenaventura volando sobre el mar, permanecerán siempre sobre éste, sin volar sobre tierra con pretexto alguno, y entrarán a Buenaventura por sobre la Bocana, volando a una altura de cincuenta metros y siempre sobre las boyas que marcan la entrada al puerto, sin desviarse hacia ninguna de las dos orillas de la bahía. Al llegar sobre la isla de Buenaventura efectuarán todas sus maniobras sobre la orilla sur de la bahía y tomarán agua en el centro de la misma, dirigiéndose directamente al atracadero.

Artículo 3º Las aeronaves que procedan del interior viniendo desde el norte podrán tomar una de las rutas siguientes: desde la desembocadura del río Munguicó en el San Juan en línea recta hasta la isla de Buenaventura sin desviarse nunca hacia el oeste de ésta línea; o desde Palestina en línea recta hasta la isla de Palma, sin desviarse nunca hacia el este de dicha línea, de la isla de Palma en adelante seguirán la ruta señalada en el artículo 2º para las aeronaves que vuelan sobre el mar.

Artículo 4º Cualquier aeronave que volare sobre distintos lugares a las rutas establecidas en los artículos anteriores podrá ser obligada a acuatizar y en ningún caso podrá zarpar mientras su comandante no haya explicado su conducta a satisfacción del Comando de la Base Aérea.

Artículo 5º Las infracciones a lo dispuesto en este Decreto serán sancionadas con multas de \$ 20 a \$ 1.000 pesos que se impondrán a los propietarios de las aeronaves que hayan incurrido en la infracción y con la suspensión temporal o definitiva de los permisos de que disfrutaban los propietarios de aeronaves para que éstas vuelen sobre el territorio y las aguas territoriales nacionales.

Estas sanciones serán impuestas por el Ministerio de Guerra, mediante comprobación sumaria de los hechos.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 18 de julio de 1936.  
ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Benito Hernández B.**

---

DECRETO NUMERO 2996 DE 1936  
(diciembre 5)

por el cual se autoriza una nueva ruta aérea para entrada y salida en Buenaventura.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo único. Desde la fecha de este Decreto las aeronaves que vengán con destino a Buenaventura procedentes del sur y las que salgan de dicho puerto con destino al sur podrán usar la siguiente ruta: cortando

en línea recta entre Buenaventura y punta Chucha, siguiendo a la entrada el rumbo 37 grados norte y a la salida el rumbo 218 grados sur.

Estas aeronaves continúan en la obligación de volar a una altura de 50 metros al entrar y salir de Buenaventura y de hacer todas sus maniobras sobre la orilla sur de la bahía.

En estos términos queda adicionado el Decreto número 1741 de julio 18 de 1936, sobre esta misma materia.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 5 de diciembre de 1936.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Plinio Mendoza Neira**.

---

### DECRETO NUMERO 1668 DE 1937

(septiembre 17)

por el cual se modifica el artículo 22 del Decreto número 66 de 1934, sobre aviación civil.

#### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Considerando:**

Que se ha presentado el caso de aeronaves de trabajos aéreos autorizados para operar en Colombia, que requieren hacer viajes al exterior del país,

#### **Decreta:**

Artículo único. las aeronaves de transportes privados y las de trabajos aéreos autorizadas para operar en Colombia, que por razones de su trabajo tengan necesidad de volar en el exterior del país, podrán conservar su matrícula de origen, previa autorización que solicitarán al Ministerio de Guerra y que tendrá el carácter de revocable en cualquier momento a juicio de éste. En esta forma queda modificado el Decreto número 66 de 1934 sobre aviación civil.

Publíquese y ejecútese.—Dado en Bogotá, a 17 de septiembre de 1937. ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.

---

### DECRETO NUMERO 2531 DE 1942 (1)

(noviembre 7)

sobre inspección periódica del material volante e instalaciones de radio de las empresas de transportes públicos aéreos.

#### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que es deber constitucional del Gobierno, de acuerdo con el artículo

---

(1) Adicionado por Decreto número 2774 de 1942. Consultar Resolución número 27 de 1947, puntos 32.8.1 y siguientes.

15 del Acto Legislativo número 1º de 1936, inspeccionar las profesiones y oficios en lo relativo a la moralidad, seguridad y salubridad públicas;

Que este deber, en lo tocante a las actividades aéreas comerciales, se hace aún más imperioso, particularmente por el aspecto de la seguridad de los intereses del público que confía sus personas y sus bienes a las empresas de transportes aéreos;

Que hay un interés de orden superior para el Estado en que el material e instalaciones de la Aeronáutica Civil, que constituye la reserva de la Aeronáutica Militar, al tenor del artículo 78 de la Ley 89 de 1938, sea debidamente mantenido y supervigilado,

### **Decreta:**

Artículo 1º La Dirección General de la Fuerza Aérea, mientras el ramo de la Aeronáutica Civil no disponga del personal de ingenieros aeronáuticos y expertos titulados en radiotécnica de suficiente experiencia, hará practicar inspecciones periódicas por medio de expertos de la Aviación Militar, cada seis meses, como se hace respecto del examen sanitario del personal de pilotos civiles, en el material volante y en las instalaciones de radio de las empresas de transportes públicos aéreos.

Artículo 2º Las visitas de inspección de que se trata, tienen por objeto comprobar el estado en que se encuentren el material volante, las instalaciones de radio y su funcionamiento, de acuerdo con las exigencias modernas de la técnica, si ese estado garantiza la seguridad del público, tanto del que se sirve de la empresa como de terceras personas, y si es el caso de disponer el retiro temporal o definitivo de los elementos gastados o inadecuados, o que por cualquier otro concepto no ofrezcan las necesarias seguridades.

Artículo 3º Los comisionados para las visitas de que aquí se trata dejarán a la empresa visitada un resumen de las reparaciones o cambios de material que en su concepto deban llevarse a cabo y del plazo que para tal efecto se les fije; y darán cuenta a la Dirección General del ramo, por medio de informes pormenorizados, del resultado de las visitas que practiquen. En estos informes expondrán su concepto sobre las providencias que deban dictarse.

Artículo 4º En la respectiva diligencia de visita los comisionados incluirán una relación de las aeronaves que se hallan en completa aptitud de vuelo, a fin de que éstas sean provistas individualmente de una patente de vuelo que expedirá la Dirección General de la Fuerza Aérea por conducto del Departamento de Aeronáutica Civil. Sin este requisito ninguna aeronave de transportes públicos aéreos podrá salir en vuelo, so pena de que la empresa respectiva sea sancionada por el Ministerio de Guerra con multas de uno a mil pesos por cada infracción, en conformidad con el artículo 20 del Decreto número 766 de 1939.

Artículo 5º Rendido el informe a la Dirección General de la Fuerza Aérea, ésta procederá sin pérdida de tiempo, en cooperación con el Departamento de Aeronáutica Civil, a estudiar y preparar el proyecto de re-

solución que deba expedirse como resultado de la visita practicada, a fin de que sea sometido a la consideración y firma del Ministro de Guerra.

Artículo 6º En este procedimiento de carácter administrativo y que por su naturaleza es breve y sumario, la compañía o persona afectada podrá hacerse oír con el fin de exponer sus puntos de vista, antes de dictarse la correspondiente resolución. Para este efecto se le harán conocer los puntos sustanciales del informe de la comisión; y para hacer valer sus observaciones ante el Ministerio, si así lo estimare conveniente a sus intereses, la compañía o persona afectada tendrá un plazo hasta de ocho días contados desde la fecha en que se haya comunicado el dictamen de la comisión visitadora.

Artículo 7º Cumplido este plazo el Ministerio dictará la resolución de fondo en que confirme, modifique o se aparte completamente del dictamen de los comisionados de la Aviación, y en todo caso se podrán practicar por orden del Ministerio las ampliaciones e informaciones que se estimen convenientes para mayor fundamento de la decisión Ministerial.

Artículo 8º El Ministerio de Guerra podrá respaldar las disposiciones que dicte con multas de uno a mil pesos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20 del Decreto número 766 de 1939.

Artículo 9º Las empresas de transportes públicos aéreos están en el deber de enviar al Ministerio de Guerra copia de sus reglamentos internos sobre mantenimiento del material volante, sobre su funcionamiento y retiro, lo mismo que sobre sus estaciones y equipos de radio, y proveerán al transporte aéreo de los comisionados, y en donde fuere necesario, darán los vehículos de tierra para facilitarles la práctica de las visitas.

Artículo 10. Este Decreto regirá desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 7 de noviembre de 1942.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alejandro Galvis Galvis**.

---

#### DECRETO NUMERO 2774 DE 1942 (1)

(diciembre 19)

por el cual se adiciona el marcado con el número 2531 del presente año.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo único. Adiciónase el Decreto número 2531 de fecha 7 de noviembre, en el sentido de disponer que los pasajes y auxilios de marcha

---

(1) Consultar Decreto número 1723 de 1940.

y de permanencia del personal que el Ministerio de Guerra designe para la práctica de inspecciones en el material volante y en las instalaciones de radio de las empresas de transportes aéreos, sean pagados por éstas, en la forma establecida por el Decreto número 1723 de 1940.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 19 de diciembre de 1942.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alejandro Galvis Galvis**.

---

RESOLUCION NUMERO 773 DE 1947  
(abril 22)

sobre servicios con el exterior de Empresas Nacionales de Transportes Aéreos.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

**Resuelve:**

1º Los permisos a Empresas Nacionales Colombianas de Transportes Aéreos, a las cuales se haya reconocido personería jurídica y que operen en el país debidamente autorizadas, para que sus aviones puedan volar al exterior en servicios fuera de itinerarios fijos, se regularán en lo sucesivo por períodos mensuales, mediante las siguientes condiciones:

a) Cada permiso deberá solicitarlo la Empresa a la Aeronáutica Civil, mes por mes, con una anticipación por lo menos de cuatro días.

b) La solicitud deberá contener los nombres de la tripulación, las fechas de los vuelos durante el mes y los tipos y matrículas de los aviones que serán empleados.

c) Cumplidos los vuelos mensuales, la Empresa enviará a la Aeronáutica Civil, mes por mes, una relación estadística de horas de vuelo, número de pasajeros y kilos de carga transportados.

2º Las empresas nacionales colombianas que hayan venido operando al exterior con itinerarios fijos, podrán continuar sus actividades de vuelo en los términos de sus respectivas licencias, hasta nueva determinación del Gobierno.

3º Estos permisos son de carácter transitorio, no constituyen derechos adquiridos y pueden ser suspendidos por el Gobierno en cualquier momento sin derecho a reclamo por parte de la Empresa.

Comuníquese y cúmplase.—Dada en Bogotá, a 22 de abril de 1947. CARLOS SANZ DE SANTAMARIA, Ministro de Guerra.—**Miguel Sanjuán**, General, Secretario General.

### **TITULO III**

#### **REGLAMENTO DE TRANSITO Y REGLAS DE TRANSPORTE AEREO**

DECRETO NUMERO 3288 DE 1946

(noviembre 15)

por el cual se aprueba el Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Apruébase el Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo presentado por la Dirección General de Aviación.

Artículo 2º Este Reglamento entrará en vigencia desde la fecha de expedición de este Decreto.

Artículo 3º Las observaciones a que dé lugar el Reglamento en referencia deben presentarse a la Dirección General de Aviación a fin de que estudiadas por la misma Dirección, el Departamento de Aeronáutica Civil y la Comisión Permanente de Aeronáutica Civil sirvan de base para posteriores modificaciones, si fuere el caso.

Artículo 4º La Imprenta del Estado Mayor General editará mil (1.000) ejemplares del Reglamento que se aprueba por este Decreto.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 15 de noviembre de 1946.—MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo.**

---

DECRETO NUMERO 1430 DE 1947 (1)

(abril 25)

por el cual se aprueba el "Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo".

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Apruébase el siguiente "Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo", elaborado por la Oficina de Operaciones de la Aviación Militar, en colaboración con la Aeronáutica Civil:

CAPITULO I

**Definiciones**

1º **Tránsito o Tráfico aéreo.** Movimiento de aeronaves en cualquier lugar del aire y en la superficie utilizable de un aeródromo.

---

1) Consultar: Resolución número 26 de 1947. Resolución número 73 de 1948.

2º **Aeródromo y aeropuerto.** Aeródromo es toda localidad en tierra o en agua, adaptada para el arribo y partida de aviones. Aeropuerto es todo aeródromo dotado de servicios especiales para el arribo, partida, alojamiento y abastecimiento de aeronaves, para el embarco y desembarco de pasajeros y para la carga y descarga de mercancías.

3º **Aeródromo alterno.** Un aeródromo especificado en el plan de vuelo, al cual puede dirigirse una aeronave cuando el aterrizaje en el aeródromo de destino no se considera aconsejable.

4º **Superficie utilizable de un aeródromo.** El área destinada para la salida, aterrizaje y maniobras de aeronaves.

5º **Tráfico aeroportuario.** La operación de las aeronaves en la zona de tránsito del aeródromo y el tránsito de vehículos que operan en el mismo.

6º **Control de aeródromo.** Servicio establecido para proveer control de tránsito aéreo en los aeródromos.

7º **Área de control.** Espacio aéreo de determinadas dimensiones, designado por las autoridades competentes, y dentro del cual la circulación aérea está protegida contra colisiones por el control de la misma.

8º **Zona de control.** Espacio aéreo de determinadas dimensiones, designado por las autoridades competentes, el cual incluye uno o más aeródromos, y dentro del cual para la protección de las aeronaves contra colisiones, se aplican reglas adicionales a las ya aceptadas que rigen el vuelo en las áreas de control.

9º **Zona de control de aeródromo.** El área dentro de la cual el tránsito está sujeto a la supervigilancia de la torre de control del aeródromo.

10. **Sector de control.** Subdivisión de una zona de control.

11. **Zona de tránsito de aeródromo.** La superficie utilizable de un aeródromo y el espacio aéreo que lo cubre sobre un área que tenga por lo menos cinco millas de radio, contadas desde el centro del aeródromo.

12. **Patrón de tránsito.** Sistema establecido y aprobado, que indica la manera de volar dentro de la zona de control.

13. **Patrón de carreteo.** Sistema establecido y aprobado, que indica la manera como debe carretearse un avión dentro de la zona de aterrizaje.

14. **Torre de control.** Facilidad establecida para proveer adecuada supervisión del tránsito aéreo dentro del sector de control de un aeródromo.

15. **Frecuencia de torre de control.** Número de kilociclos por segundo, correspondiente a la longitud de onda en que la torre da instrucciones de tránsito de aeródromo.

16. **Zarpe de tránsito aéreo.** Aprobación de un vuelo o porción del mismo por parte de un centro de control de tránsito, o de una torre de control de tránsito de un aeródromo.

17. **Oficial de operaciones.** El representante en tierra designado por una empresa o entidad oficial que opera una aeronave.

18. **Oficial de control de tránsito.** Una persona responsable para proporcionar un servicio de control de tránsito aéreo.

19. **Vía aérea.** Zona en el espacio aéreo, identificada por un área en la

superficie de la tierra, designada por autoridad competente para la navegación aérea.

20. **Tránsito de vía aérea.** Aeronaves que operan en una línea aérea.

21. **Vía franca.** Autorización dada a una aeronave por el control del tránsito aéreo para que proceda con arreglo a determinadas condiciones.

22. **Aproximación o aproche.** Maniobra ejecutada por una aeronave cuando se acerca al aeródromo dentro de la zona de control. Por sí mismo significa las zonas de entrada a las pistas de aterrizaje.

23. **Hora de aproximación.** En el momento en que una aeronave inicia el procedimiento de aproximación preparatorio de un aterrizaje.

24. **Altura de crucero.** Una indicación constante del altímetro mantenida durante un vuelo o parte de él.

25. **Plan de vuelo.** Un plan que contiene información específica relativa al vuelo de una aeronave.

26. **Vuelo acrobático.** Maniobras ejecutadas intencionalmente por una aeronave, que envuelve un cambio brusco de posición, una posición anormal o una velocidad anormal.

27. **Vuelo de contacto.** (V. F. R.). Vuelo en el cual en todo momento hay referencia visual sobre el terreno y visibilidad horizontal de por lo menos tres millas.

28. **Vuelo por instrumentos** (I. F. R.). Vuelo en el cual no siempre hay referencia visual con el terreno o la visibilidad horizontal es menor de tres millas.

29. **Area de aproximación o aproche.** Un área en la tierra adyacente al extremo de la pista de aterrizaje o acuatizaje y rodeada por límites de finidos.

30. **Area de estacionamiento.** Un área determinada para la subida o bajada de pasajeros, cargue o descargue de aviones, toma de combustibles, estacionamiento o mantenimiento, cuando el avión se detiene.

31. **Punto de control.** Un punto geográfico sobre el cual debe determinarse la posición de una aeronave.

32. **Pista.** La zona o faja especialmente preparada y demarcada en un aeródromo para que las usen en las salidas o aterrizajes los aviones bajo ciertas condiciones de viento.

33. **Pista en uso.** Pista que se está usando de acuerdo con la dirección del viento. Esta se dará por medio del número correspondiente.

34. **Pista de viento-calma.** Pista más larga y mejor acondicionada, con acceso más fácil desde el campo y entradas mejores, para ser usadas generalmente cuando el viento de la superficie no es mayor de seis millas por hora.

35. **Pista de carreteo.** Fajas de terreno designadas y utilizadas por los aviones para moverse en el campo dentro de los lugares de estacionamiento y las pistas.

36. **Separación.** El espacio longitudinal, vertical o lateral que separa entre sí dos o más aviones en vuelo.

37. **Autorización para decolar.** Permiso dado por la torre de control de un aeródromo para que un avión pueda decolar.

38. **Luz aeronáutica.** Cualquier signo o señal luminosa reconocida por una autoridad competente, la cual esté establecida, mantenida, exhibida u operada como ayuda para la navegación aérea.

39. **Faro.** Una luz arreglada, ya sea por hechura óptica o por movimiento mecánico, para que sea visible en todos los azimuts, ya sea continua o intermitente, para designar un punto particular en la superficie de la tierra. Los hay de rotación, de rutas aéreas, auxiliares, de clave, de peligro, oscilantes y de referencia en tierra.

40. **Luces para pista.** Una luz designada u operada para iluminar una pista, siendo éste su esencial y único trabajo.

41. **Luces de entrada.** Luces de faja o de contacto montadas al través de los extremos de una pista para indicar la entrada o puerta de pista.

42. **Luces de límite.** Luces montadas alrededor del límite de la superficie utilizable de un aeródromo y arregladas en circuitos de manera que la zona quede delineada como una unidad

43. **Luces de contacto.** Luces arregladas a lo largo de una pista para indicar los límites del área disponible para aterrizaje instaladas en circuitos de manera que cada pista pueda ser delineada como unidad.

44. **Luces de obstrucciones.** Las montadas sobre las obstrucciones o cerca de ellas, o de aquellas cosas que puedan llegar a constituir un peligro para el avión que recorre en tierra o en el espacio aéreo, con el fin de indicar los obstáculos. Estas luces siempre serán rojas.

45. **Colores de luces de avión.** Rojo, verde, azul, amarillo y blanco son los colores especificados por la organización internacional para uso de la navegación en las luces aeronáuticas.

46. **Luz fija.** Una luz que tiene luminosidad constante cuando es observada desde un punto fijo.

47. **Luz de relampagueo.** Una luz operada para ser encendida y apagada en orden cíclico por medio de la aplicación intermitente de potencia o combustible.

48. **Luz para la trayectoria de planeo.** Una luz del área de aterrizaje designada u operada para proyectar un rayo característico de muy restringido despliegue vertical a lo largo de la trayectoria deseada de planeo. Este rayo puede o no ser suplementado por rayos de diferentes características para indicar las posiciones sobre o debajo de la trayectoria deseada de planeo.

49. **Tránsito aéreo internacional.** Movimiento de aeronaves en vías aéreas y aeródromos internacionales.

50. **Aeródromo internacional.** Un aeródromo disponible para el uso del tránsito aéreo internacional y con facilidades de aduana.

51. **Indicador de vientos.** Un mecanismo que se coloca de acuerdo con la dirección del viento en tierra instalado con el fin de dar indicación visual a los pilotos en lo referente al viento en la superficie del aeródromo.

52. **Tetraedro.** Un indicador de viento en forma de tetraedro montado con el eje mayor horizontal.

53. **Servicio radioaeronáutico.** Es un servicio de radio que se lleva a efecto entre las estaciones de los aviones y las de tierra, y entre los aviones unos con otros. Este término se aplicará también a los servicios especiales de radio que tengan como fin garantizar la seguridad de vuelo en la navegación aérea.

54. **Matrícula.** Letra y número correspondiente a cada avión registrado y concedido por la Aeronáutica Civil, que sirva para identificar una aeronave en ciertas circunstancias.

55. **Kollsman.** Presión barométrica del aeródromo reducida al nivel del mar. Se da en pulgadas de presión.

56. **Posición.** En la zona de aterrizaje, significa el sitio al extremo de la pista que se va a usar, desde donde se inicia el decolaje. En vuelo, en el sitio sobre el cual se está volando a la hora indicada; esta posición puede ser dada por referencia a punto fijo o estimada; también puede ser enunciada por las coordenadas del sitio sobre el cual se vuela, ya sea por instrumentos o por contacto.

57. **Estación radioaeronáutica.** Es una estación de tierra destinada para la comunicación con los aviones.

58. **Aerofaro.** Es un radiofaro utilizado en los servicios aeronáuticos para propósito de navegación aérea.

59. **Radiofaro.** Una estación de radio especial cuyas emisiones tienen por objeto capacitar a los pilotos para determinar su rumbo con relación a dicha estación.

60. **Control de tránsito.** Los servicios que presta el personal encargado y responsable del control de tránsito aéreo o terrestre en una zona determinada y sus alrededores.

61. **Centro de control de tránsito aéreo.** Es una facilidad establecida para proporcionar adecuada supervisión del tránsito aéreo dentro de un área especificada.

62. **Mensaje de llegada.** Es un mensaje, en una forma especificada, que contiene los datos pertinentes de información respecto a la llegada de un avión a cualquier punto.

63. **Mensaje de cancelación.** Es un mensaje en una forma especificada, que contiene los datos pertinentes de información respecto a la cancelación de una salida previamente anunciada de un avión.

64. **Mensaje de salida.** Es un mensaje en una forma especificada, que contiene la información de los detalles pertinentes a la salida de un avión.

65. **Tráfico de comunicaciones.** Mensajes autorizados para la transmisión por el servicio de telecomunicaciones.

66. **Telecomunicaciones.** Cualquier comunicación telegráfica o telefónica de signos, señales, escritos, imágenes o sonidos de cualquier naturaleza, ya sea por radiotelegrafía y otros sistemas o procesos de señales eléctricas o visuales.

67. **Vuelo de itinerario.** Un vuelo enumerado en programas de operaciones, promulgado previamente por una oficina de operaciones.

68. **Vuelo extra de itinerario.** Un vuelo sobre una vía aérea especificada, el cual no es de las operaciones de rutina programadas por una oficina de operaciones.

69. **Vuelo especial.** Un vuelo que es llevado a efecto en un rumbo que no es una vía aérea reconocida.

70. **Facilidades.** Todo lo que se use en auxilio de la navegación aérea, que exista para utilizarlo, así, o que tenga como fin tal uso, inclusive la zona de aterrizaje, las luces, cualesquiera aparatos o equipos que sirvan para la transmisión de información meteorológica, para dar señales, para orientación y comunicación y cualquiera otra estructura o mecanismo que tenga igual fin para guía o control de vuelo o para aterrizaje o decolaje de aviones. Reparaciones y servicios en tierra de los mismos.

71. **Punto de no regreso.** Es un punto de rumbo o sendero de vuelo, que marca la mitad de la autonomía del avión desde el último lugar de salida, haciendo el cálculo de acuerdo con el continuo empleo de todos los motores y la cantidad de gasolina que lleve, exceptuando la reserva. Se debe tomar en cuenta en estos cálculos la velocidad y dirección del viento.

72. **Condición de peligro.** Una condición en la cual el avión no puede ser operado con seguridad por un tiempo más largo o está forzado a descender.

73. **Dato de posición.** Un mensaje en una forma especificada, que contiene la información de los datos pertinentes a la posición y progreso del vuelo.

74. **Transporte civil aéreo.** (Compañía y operadores). Las compañías particulares, individuos, o instrumentos de propiedad del Estado o subsidiarios que se ocupen de transporte de personas o carga por avión, para recibir una compensación o valor de alquiler, o que se ocupen del transporte de correos por avión, o comprometidos en la operación o navegación de aeronaves en apoyo de los negocios. No comprende aquellos individuos que operan aviones en vuelo de placer. Incluye los transportes aéreos comerciales, certificados como de conveniencia pública o de necesidad o por contratos en el Gobierno.

75. **ETA.** (Abreviatura de "tiempo estimado de llegada").

76. **ETD.** (Abreviatura de "tiempo estimado de salida").

77. **VFR.** (Abreviatura de "vuelo por contacto").

78. **IFR.** (Abreviatura de "vuelo por instrumentos").

## CAPITULO II

### Reglas generales de vuelo

79. Reglas generales de vuelo son las normas determinadas en el Reglamento de Tránsito Aéreo y que gobiernan todos los vuelos que se hagan en el espacio aéreo dentro de la jurisdicción del Estado, bien sea en vuelo por contacto o en vuelo por instrumentos.

**80. Acción antes del vuelo.** Antes de comenzar un vuelo, la persona que comanda la aeronave se familiarizará con los detalles necesarios para su correcta operación, sobre los aeródromos que han de ser usados, la ruta y en general el plan de vuelo, el cual debe ser aprobado por la autoridad correspondiente.

**81. Plan de vuelo.** Antes de iniciar un vuelo, que no sea de itinerario, el piloto o la persona que comanda la aeronave, presentará a la autoridad correspondiente, un plan de vuelo, el cual contendrá la siguiente información como mínimo:

- a) Identificación de la aeronave y señales de llamada por radio.
- b) Frecuencias de radio que usará para transmitir y recibir.
- c) Tipo y aeronaves que hacen el vuelo especificando sus números, si las aeronaves vuelan en formación y bajo un solo plan.
- d) Nombre de la persona que comanda la aeronave, y si es en formación, el nombre de quien comanda el vuelo y los nombres de las tripulaciones de cada uno de los aviones.
- e) Lugar y hora de salida.
- f) Lugar de destino.
- g) Aeródromo en donde se piensa hacer el primer aterrizaje y aterrizajes intermedios.
- h) Altura o alturas de crucero y rumbo o rumbos que se seguirán, incluyendo la indicación del círculo máximo, curva loxodrómica, o de ambos si es el caso.
- i) Especificar si proyecta efectuar el crucero en vuelo por contacto o en vuelo por instrumentos:
  - j) Velocidad indicada que se proyecta.
  - k) Puntos de control.
  - l) Tiempo que se estima para llegar al lugar de destino y para llegar al aeródromo en donde se intenta hacer el primer aterrizaje.
  - ll) El aeródromo o aeródromos internos.
- m) Cantidad de gasolina en horas, y cuando sea necesario, el **punto de no regreso**.
- n) Clase de licencia para volar por instrumentos.
- o) Frecuencias de las torres de los aeródromos en donde piensa aterrizar, o alternos.
- p) Distancia en millas al aeródromo de destino y al aeródromo alternativo.
- q) Cualquiera otra información pertinente de la persona que comanda la aeronave o el vuelo, que estime útil para efectos de control, o que pueda ser solicitada por un centro de control.

**82. Vuelo descuidado.** Un avión no deberá volarse nunca en forma descuidada de manera que constituya un peligro para las vidas o propiedades, o tan cerca a otros aviones que se corra el riesgo de un accidente.

**83. Reglas para salida y aterrizaje.** Las aeronaves serán operadas en la zona de tránsito en los aeródromos de acuerdo con las reglas siguientes:

a) Antes de y durante el carreteo, la salida y el aterrizaje, la persona que comanda la aeronave:

1º Observará el tránsito con el fin de evitar colisiones, y

2º Si hay una torre de control en operación, mantendrá, si es posible, una continua atención a las instrucciones que ella transmite por radio, y si esto no fuere posible, se mantendrá alerta a las instrucciones que puedan serle transmitidas por medios visuales.

b) Si la torre está en operación, la persona que comanda la aeronave obtendrá permiso previamente para salir, bien por radio o por medios visuales.

c) A menos que la torre de control ordene lo contrario, o por medio de señales terrestres indique otro procedimiento:

1º Los aviones que se aproximen para aterrizar y los que despeguen, harán todos los virajes hacia la izquierda,

2º Los aviones que no intenten aterrizar, conducirán su vuelo en forma que eviten el tránsito formado por los aviones dentro del patrón de tránsito del aeródromo.

**84. Instrucciones de control de tránsito aéreo.** Una aeronave será operada en las áreas de control, sectores de control de aeródromos y zonas de control de tránsito, de conformidad con las instrucciones que reciba de los centros, o torres de control.

**85. Reglas de derecho a vía.**

a) Las aeronaves en vuelo, excepto en casos de emergencia, tendrán derecho a la vía, según el siguiente orden:

1º Globos, fijos o libres. (Un dirigible que no está bajo control se considera como un globo libre).

2º Planeadores.

3º Dirigibles.

4º Aeroplanos con remolque.

5º Aviones. (Incluyendo aerogiros).

b) **Convergencia.** Cuando dos aviones se hallan en rutas convergentes y aproximadamente a la misma altura, el avión que tiene el otro a su izquierda, tendrá la vía, y el otro cederá el paso.

c) **Aproximación de frente.** Cuando dos aviones se aproximan de frente y muy cerca, existiendo peligro de colisión, cada uno alterará su rumbo a la derecha de manera que pasen a prudente distancia uno del otro.

d) **Sobre-paso.** Una aeronave que es sobrepasada por otra tiene el derecho a la vía sobre la que la sobrepasa; ésta, bien esté subiendo, bajando o en vuelo a nivel, alterará su rumbo a la derecha para no estorbar a la otra aeronave.

e) **Aterrizaje.** La aeronave que está aterrizando o maniobrando para aterrizar, tendrá derecho a la vía sobre las demás en vuelo, en tierra o en agua.

f) **Aterrizaje de emergencia.** Una aeronave en caso de emergencia, tendrá derecho a la vía cuando intente aterrizar.

**86. Altura mínima de seguridad.** Aparte de las salidas y aterrizajes en los aeródromos, los aviones no serán volados a menor altura de la siguiente:

a) Sobre las partes centrales de las ciudades, pueblos, áreas pobladas o sobre agrupaciones de personas al aire libre, a una altura suficiente para permitir en todo momento un aterrizaje fuera de tales áreas, pero en ningún caso será tal altura inferior a 1.000 pies sobre la superficie.

b) En cualquiera otra parte de las especificadas en el párrafo anterior, a una altura suficiente para evitar molestias o daños en las personas o propiedades ajenas.

**87. Vuelo acrobático.** Un avión no debe hacer maniobras de acrobacia:

a) Donde sea un peligro para el tráfico aéreo, o

b) Sobre áreas congestionadas de ciudades, pueblos, instalaciones o reuniones de personas en campo abierto.

**88. Separación.** Ninguna aeronave podrá volar a menor distancia de 500 pies de otra aeronave en vuelo, salvo permiso especial.

**89. Reglamento de luces.**

a) **Aeronaves en la superficie.** Entre la puesta del sol y la salida del mismo, todas las aeronaves estacionadas o que se muevan dentro del perímetro de los aeródromos disponibles para vuelos nocturnos, serán claramente iluminadas, o la zona donde estén será marcada con luces de obstrucción.

b) **Aeronaves en operación.** Entre la puesta del sol y la salida del mismo, todas las aeronaves que sean operadas exhibirán luces que sean claramente visibles desde todas direcciones.

c) Toda aeronave en el agua que no esté en zonas marcadas, encenderá una luz blanca de anclaje o luces de posición.

**90. Restricción del espacio aéreo.** Una aeronave no deberá ser operada dentro de áreas restringidas, en contraposición a las restricciones prescritas por la autoridad que tiene jurisdicción sobre tales áreas.

**91. Instrucciones de control de tráfico.** Una aeronave no debe ser operada en áreas controladas, zonas de aproximación al aeródromo o zonas de tráfico del aeródromo, contrariamente a las instrucciones de control de tráfico recibidas de un centro de control o de una torre de control.

**92. Aviso de llegada.** Si un plan de vuelo ha sido llenado, el piloto en comando después de su aterrizaje debe dar el correspondiente aviso.

**93. Autoridad de la persona que comanda una aeronave.** La persona que comanda una aeronave, será directamente responsable de su segura operación y deberá tener autoridad final para disponer sobre ella mientras que esté comandándola.

### CAPITULO III

#### Reglas de vuelo por contacto (VFR)

**94.** Un vuelo se hace por contacto, cuando se efectúe entre la salida y la puesta del sol, y se cumplen las siguientes condiciones:

a) Cuando un avión es volado a una distancia mayor de 500 pies verticalmente, o 2.000 pies horizontalmente de una formación de nubes.

b) Cuando la visibilidad hacia el frente del avión sea mayor de tres millas:

1º Si el avión vuela una zona de tránsito de aeródromo, o

2º Si el avión vuela a más de 1.000 pies sobre la superficie.

c) Cuando la visibilidad hacia el frente de la aeronave sea mayor de una milla:

1º Si el avión se vuela fuera de una zona de tránsito de aeródromo, o

2º Si el avión se vuela a menos de 1.000 pies sobre la superficie.

95. **Altura máxima.** Excepto cuando sea necesario para decolar o aterrizar, las aeronaves serán voladas a no menos de 500 pies sobre la superficie.

## CAPITULO IV

### Reglas de vuelo por instrumentos (IFR)

96. Reglas de vuelo por instrumentos son las reglas especificadas que en adición a las reglas generales de vuelo, gobiernan el vuelo bajo ciertas condiciones.

97. **Aplicación.** Además del cumplimiento de las reglas generales de vuelo, los vuelos que se efectúen en las condiciones que a continuación se enumeran, serán conducidos de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos en la forma que aquí se prescribe:

a) Cuando un avión es volado a una distancia inferior de 500 pies verticalmente o menor de 2.000 pies horizontalmente de una formación de nubes.

b) Cuando la visibilidad hacia el frente de la aeronave sea menos de tres millas:

1º Si el avión se vuela en una zona de tránsito de aeródromo, o

2º Si el avión se vuela a más de 1.000 pies sobre la superficie.

c) Cuando la visibilidad hacia el frente de la aeronave es menor de una milla:

1º Si el avión vuela fuera de la zona de tránsito de un aeródromo, o

2º A menos de 1.000 pies sobre la superficie.

d) Cuando el avión se vuela después de la puesta del sol y antes de la aurora.

98. **Acción preparatoria.** Antes de presentar el plan de vuelo la persona que comanda una aeronave hará un detenido estudio del tiempo presente y de los pronósticos, y determinará si el vuelo puede ser hecho con seguridad teniendo en cuenta el combustible requerido y el camino a seguir en caso de que el vuelo no pueda cumplirse según el plan.

99. **Luces de navegación.** Cuando un avión sea operado después de la puesta del sol y antes de la aurora, tendrá encendidas en todo momento las luces de navegación u otras adecuadas.

100. **Zarpe de tránsito aéreo.** Antes de operar una aeronave, es necesario el permiso de la entidad de control correspondiente, a menos que se presente una situación de emergencia que requiera inmediata decisión y acción, en cuyo caso, tan pronto como sea posible, la persona que comanda la aeronave deberá rendir el informe a la entidad de control correspondiente.

101. **Contactos de comunicación.** La persona que comanda una aeronave será responsable de asegurar el mantenimiento de una escucha permanente en la longitud de onda señalada, y de que la hora y la altura de paso sobre los puntos de control, sean transmitidos por radio sobre dichos puntos a la estación de tierra pertinente.

102. **Falla de comunicaciones.** En el caso de incapacidad de mantener comunicación en dos sentidos según lo requiere el párrafo anterior, la persona que comanda la aeronave observará uno de los siguientes procedimientos en el orden que se enumera:

a) Proceder de acuerdo con el zarpe o con el plan de vuelo, y comenzar el descenso en el lugar de destino a la hora de aproximación últimamente autorizada, o a la hora estimada de llegada especificada en el plan de vuelo; o

b) Si las condiciones de tiempo lo permiten, proceder de acuerdo con las reglas de vuelo por contacto; o

c) Aterrizar tan pronto como sea posible.

103. **Alturas mínimas.** Excepto cuando sea necesario para decolar o aterrizar, las aeronaves serán voladas a no menos de 1.000 pies sobre la superficie.

104. **Altura de crucero.** Al menos que otras alturas sean señaladas por un centro o torre de control, las siguientes alturas serán observadas en los vuelos de crucero:

a) Dentro de la zona de control de las torres, la altura a que deben volar los aviones, será regulada por la torre.

b) Fuera de las zonas de control de las torres, con excepción a los ascensos y descensos necesarios, las alturas corresponderán al rumbo volado en la siguiente forma:

De 0° a 89°, inclusive, alturas impares en miles de pies.

De 90° a 179°, inclusive, alturas impares en miles de pies más 500 pies.

De 180° a 269°, inclusive, alturas pares en miles de pies.

De 270° a 359°, inclusive, alturas pares en miles de pies más 500 pies.

c) Estas alturas, fuera de las zonas de control de las torres, serán marcadas por el altímetro en 29.92" Hg.

105. **Notificación de llegada.** La persona que comanda una aeronave, cuando hace un vuelo para el cual requiere plan de vuelo, de conformidad con este Reglamento, deberá asegurar el envío de un mensaje de llegada inmediatamente después del aterrizaje, a la entidad correspondiente.

106. **Autorizaciones para volar en condiciones de instrumentos.** Un piloto no volará en condiciones de vuelo por instrumentos mientras:

a) No tenga licencia o clasificación de vuelo por instrumentos dada por la Aeronáutica Civil.

b) No haya tenido en los últimos seis meses, un entrenamiento o experiencia mínimo de cinco horas de vuelo por instrumentos, el 50% de las cuales pueden ser en vuelo simulado.

## CAPITULO V

### Reglas de vías aéreas

107. Las aeronaves que vuelen sobre territorio colombiano, se someterán a volar sobre las zonas determinadas como vías aéreas de acuerdo con el mapa "Rutas Aéreas de Colombia". Para separarse de estas normas se deberá obtener previamente permiso especial, ya sea del Centro de Control de Tránsito Aéreo, o en su defecto, de la Dirección de Aeronáutica Civil.

#### 108. Alturas de crucero.

a) Todos los aviones que vuelen sobre las zonas de las vías aéreas, observarán las alturas de crucero de acuerdo con el artículo 104 del capítulo que trata de las reglas de vuelo por instrumentos.

b) Las alturas de vuelo indicadas en el mapa en cuestión, servirán de referencia para los pilotos, de acuerdo con la presión y la temperatura en los momentos de efectuar el vuelo.

c) Los datos de posición QTH, deberán darse sobre los puntos de control marcados en el mapa. Estos datos deben siempre darse en español y deben comprender los siguientes puntos:

1º Lugar.

2º Altura de vuelo.

3º Rumbo.

4º Condiciones de tiempo y temperatura de aire en la ruta.

d) Siempre que el piloto necesite cambiar de altura, pedirá autorización al centro o torre de control que lo está atendiendo y en casos de que las condiciones de recepción sean deficientes, dará la información BLIND.

e) Aviones de sobrepaso. Los aviones de velocidad indicada de crucero mayor de 170 mph., volarán a alturas de 2.000 pies mayores a las normales acostumbradas o indicadas, cuando vuelen por instrumentos, mientras se reglamenta el funcionamiento y actividad de los Centros de Control de Tráfico.

109. **Construcciones.** Para las construcciones, ya sea de aeropuertos, de campos de aterrizaje o de instalaciones para ayudas de navegación, se tendrá en cuenta que tienen prioridad las que quedan localizadas dentro de las vías aéreas de acuerdo con el mapa que se adjunta "Rutas Aéreas de Colombia".

## CAPITULO VI

### Servicio de comunicaciones

110. El objeto primordial del servicio de comunicaciones es asegurar la estabilidad y buen funcionamiento de la navegación aérea y la regularidad del tránsito aéreo.

111. Todo avión de transporte civil aéreo, deberá estar provisto de los equipos de radiocomunicación necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones que al respecto dicte la Aeronáutica Civil.

112. Toda aeronave en vuelo debe escuchar permanentemente la frecuencia correspondiente a la estación de tierra, y cada estación terrestre debe escuchar permanentemente la frecuencia de las estaciones de los aviones que esté encargada de atender.

113. Las comunicaciones entre las estaciones de los aviones y las de tierra, lo mismo que las estaciones de los aviones entre sí y las de tierra entre sí, deben limitarse exclusivamente a asuntos relacionados con la seguridad del vuelo. Por ningún motivo debe usarse con otras finalidades. La violación de este artículo podrá ocasionar mal servicio en las comunicaciones, con los consiguientes perjuicios y responsabilidades en la seguridad del vuelo.

114. Un continuo control debe ser mantenido por la estación de tierra correspondiente sobre la estación del avión a todo lo largo del vuelo. La estación del avión, normalmente debe mantener comunicación solamente con la estación de control de tierra y no debe cambiar la frecuencia sin obtener el previo permiso de dicha estación.

115. Los aviones en vuelo deben comunicar su posición a los puntos de control de acuerdo con el mapa de "Aerovías", cada veinte minutos.

116. Cuando un avión por condiciones especiales no puede continuar las comunicaciones reglamentarias, debe avisar, si puede, a la estación terrestre por medio de la señal QRW.

117. Cuando una estación aeronáutica es llamada al mismo tiempo por diferentes estaciones de aviones, debe contestar en el mismo orden en que fue llamada, o de acuerdo con su criterio a la llamada más urgente.

118. En el caso de que algunos aviones estén volando por instrumentos, las estaciones de tierra que estén en condiciones de entrar en comunicación con ellos, deben pedir a los otros aviones que reduzcan sus comunicaciones al minimum.

119. En el caso de interrupción en las comunicaciones, la estación de control debe transmitir BLIND cualquier mensaje para el avión sin demora, pues debe suponerse que la interrupción fue ocasionada por la falla del transmisor. En caso de falla del transmisor de la estación de tierra, el avión continuará usando la frecuencia de transmisión usada, y seguirá oyendo la estación de control en la frecuencia en que estaba operando.

120. En el caso de una interrupción en las comunicaciones entre dos estaciones aeronáuticas en tierra, o en el caso de demoras anormales en las comunicaciones de punto a punto, se deben hacer esfuerzos para cambiar la vía de la comunicación por cualquier estación de radio con la cual sea posible. Si esta operación falla se debe hacer uso del cable o de cualquiera otra facilidad disponible.

121. **Aviso a los aviadores.** Cuando un aeródromo por cualquier circunstancia esté fuera de servicio, o tenga irregularidades que puedan constituir un peligro para los aviones que aterricen en él, el jefe del aeródromo debe informar tan pronto como le sea posible a la Aeronáutica Civil, para que ésta por medio de avisos impresos o radiodifundidos haga conocer, sobre los peligros antes citados.

122. **Aeronaves en peligro.** Las aeronaves se consideran en peligro en los siguientes casos:

a) Cuando un comandante de una aeronave haya salido en vuelo por instrumentos y se demora una hora o más en notificar su posición desde un punto de control de la ruta, y no se pueda establecer comunicación con la aeronave, y las condiciones del tiempo sean tales que el vuelo por instrumentos es lo indicado.

b) Cuando se han pasado treinta minutos de la hora calculada de llegada al aeródromo de destino y el avión no haya llegado ni se pueda tener comunicación con él.

c) Cuando un comandante de aeronave notifique que está en peligro o cuando cualquier información que se reciba indique que una aeronave está o puede estar en peligro.

123. **Acción requerida en caso de peligro.** Al encontrarse un avión en condiciones de peligro de acuerdo con el artículo anterior, la estación de control debe enviar inmediata comunicación a la estación central de control de tráfico correspondiente y procederá en la siguiente forma:

a) Continúese guardando la última frecuencia usada por el avión y hasta donde sea posible, todas las otras frecuencias que puedan ser usadas por este avión en particular, en la ruta de su vuelo. Bajo ninguna circunstancia, la frecuencia del avión en peligro deberá ser dejada sin atención.

b) Establézcase cualquier comunicación de emergencia que sea necesaria de o para el avión.

c) Inmediatamente que una estación de control reciba de una aeronave en vuelo la señal de peligro (SOS) o (PAN) debe enviar la señal QRT con el fin de que todas las estaciones que la escuchan suspendan toda comunicación y cooperen en su auxilio.

d) Cuando la situación de peligro ha cesado y no es necesario un silencio más largo, deberá ser transmitido un mensaje por la estación de control en la misma frecuencia que haya usado para transmitir el mensaje anterior QRT a todas las estaciones, indicando que la emergencia ya no existe.

e) La rapidez de las comunicaciones en los mensajes de auxilio, normalmente no debe exceder de dieciséis palabras por minuto en transmisiones radiotelegráficas (CW) y cincuenta palabras por minuto en transmisiones radiotelefónicas.

f) Si la estación de comunicación no está en un área de control de tránsito aéreo, debe proceder de acuerdo con lo estipulado anteriormente, y hacer completo uso de las facilidades disponibles para dar cualquiera ayuda posible.

**124. Mensajes de auxilio.** (S.O.S) o Mayday. Todo avión en peligro puede llamar S.O.S o Mayday y emplear todos los medios de que disponga para atraer la atención, señalar su situación y obtener socorro.

**125. Mensajes PAN.** Cuando un avión sufre dificultades y se ve obligado a aterrizar, pero que no necesita socorro inmediato, usará ya sea en telefonía o telegrafía (CW) la señal PAN. Esta señal, en lo posible debe ser seguida de un mensaje con información completa.

**126. Mensajes urgentes.** Los mensajes urgentes usarán el prefijo XXX. Estos mensajes, contienen información importante que debe ser transmitida sin demora, relacionada con la seguridad de la vida a bordo de una aeronave. No deberá ser usada esta clasificación sino en casos de urgencia.

**127. Mensajes de seguridad.** Estos mensajes usarán el prefijo TTT. Son los relacionados con la seguridad de la navegación o importante información meteorológica.

**128. Mensajes A.** Son los de primera importancia para el desarrollo del vuelo, tales como control de tránsito de ruta, entradas por instrumentos y orientaciones, avisos urgentes meteorológicos, servicios de "direction Finder", etc.

**129. Mensajes B.** Son los de rutina para el desarrollo del vuelo, tales como mensajes de movimientos de aviones, reportes rutinarios de posición, mensajes sobre peso de carga, etc.

**130. Mensajes C.** Son los de reportes de tiempo de rutina, pronósticos preliminares, reportes de superficies para aviones, etc.

**131. Mensajes operacionales.** Estos mensajes, deben tener información u órdenes relacionadas con el personal, material o movimiento del avión (cambio de piloto, despacho de partes de repuesto, información relacionada con el aterrizaje que va a ser hecho por el avión).

**132. Mensajes de reserva.** Llevan el prefijo FS y se usan para facilitar los servicios en las oficinas de tráfico y proporcionar la solicitud de asiento o espacio para los pasajeros del avión o para los consignadores de mercancías. Estos mensajes deben ser transmitidos en códigos aprobados por la Aeronáutica Civil.

**133. Mensajes de movimientos de aviones.** Los siguientes tipos de mensaje, deben ser transmitidos en principio, en código:

#### 1º Antes del vuelo.

a) **Mensajes de precaución.** Por lo menos una hora antes del tiempo estimado de salida de un avión en vuelo especial o extra de itinerario, la

oficina de operaciones correspondiente, proporcionará a la torre de control inicial, la información concerniente, y ésta registrará dicha información con la estación aeronáutica de tierra para su transmisión a los centros de control que estén en servicio en la ruta de vuelo. Los centros de control también deben notificar a las oficinas responsables sobre los datos meteorológicos.

b) **Mensajes de plan de vuelo.** En los vuelos especiales, antes de salir del aeródromo debe enviarse para la aprobación de la autoridad correspondiente, el plan de vuelo.

c) **Mensajes de demora.** Si la salida para un vuelo para el cual ha sido transmitido un mensaje de precaución, es aplazada o apreciablemente demorada en relación con el ETD, la oficina de operaciones correspondiente debe notificar a la torre de control inicial la demora del vuelo. La torre de control inicial debe transmitir esta información a los centros de control ya especificados.

2º **Durante el vuelo.** Las comunicaciones durante el vuelo, se establecerán de acuerdo con las reglamentaciones al respecto.

### 3º **En los aeródromos intermedios.**

a) **Mensaje de llegada.** Tan pronto como sea posible, después del aterrizaje, la torre de control del aeródromo o los oficiales de operaciones, en las áreas intermedias de aterrizaje, deberán registrar un mensaje de llegada para ser transmitido a los centros de control que previamente hayan sido notificados del vuelo.

b) **Mensaje de salida.** Tan pronto como sea posible, después de la salida de un avión, la torre de control o el oficial de operaciones, deberán notificar a los demás centro de control que hayan sido notificados o que estén en las rutas del vuelo en referencia, de la salida de la aeronave.

c) **Mensaje de demora.** Si la salida de un avión, es aplazada o apreciablemente demorada, del tiempo estimado de salida, ETD, como se indicó en el mensaje de precaución, el oficial de operaciones notificará a la torre de control y enviará un mensaje de demora en la forma especificada, por medio de la estación radioaeronáutica a los demás centros de control que estén sirviendo en la ruta de vuelo.

### 4º **Después del vuelo.**

a) **Mensaje de llegada.** A la terminación de cada vuelo, la torre de control del aeródromo o el oficial de operaciones (si no hay torre), registrará un mensaje de llegada para los centros de control previamente concernientes con el vuelo, los cuales darán la información a las oficinas de operaciones correspondientes.

5º **Mensajes para solicitar información.** Cuando sea necesario, la torre de control o el oficial de operaciones, enviará a los centros de control concernientes con el vuelo, un mensaje de solicitud de información, en la forma especificada, para asegurar la información relacionada con la posición o progreso de un avión.

**6º Mensajes de movimiento de aviones.** Las formas de estos mensajes deben ser aprobadas por la Aeronáutica Civil.

**134. Mensajes de posición del avión.** Los datos de posición de aviones deberán ser transmitidos a las estaciones de control en la forma especificada en este Reglamento.

**135. Orden de prioridad en las comunicaciones.** El orden o prioridad en el establecimiento de las comunicaciones del servicio aeronáutico, deberá ser en la forma siguiente:

- a) Mensajes de auxilio.
- b) Mensajes urgentes o mensajes PAN.
- c) Mensajes de seguridad.
- d) Mensajes A.
- e) Mensajes B.
- f) Mensajes C.
- g) Mensajes operacionales.
- h) Mensajes de reserva.
- i) Otros mensajes.

**136. Pruebas.** Las pruebas deberán ser hechas solamente en las ocasiones en que no trastornen el servicio de otras estaciones.

a) Las pruebas y ajustes de señales, deberán ser hechas en tal forma que no produzcan ninguna confusión con una señal, abreviación, etc., de significado especial.

b) Cualquier estación que esté haciendo emisiones para pruebas o ajustes, deberá transmitir su signo de llamada a intervalos cortos durante el curso de estas emisiones.

**137. Establecimiento de comunicaciones.** Todas las estaciones deberán estar sujetas al cambio de tráfico con el mínimo de energía radiada necesaria para la buena comunicación.

a) Antes de proceder con cualquier transmisión, la estación que está enviando, deberá asegurarse que no causará excesiva interferencia con otras comunicaciones autorizadas en progresos dentro de la escala de frecuencia que va a ser utilizada; si es probable que ocasione tales interferencias, la estación deberá esperar la primera interrupción de la estación a la cual le peligrará causar interferencia.

b) Si a pesar de esta precaución, una radio transmisión es impedida por interferencias (QRM) la estación debe informar a la autoridad correspondiente sobre esta anomalía.

**138. Cambio de frecuencia o de tipo de emisión.** Si la estación que llama, ha indicado que va a usar para la transmisión una clase de emisión a una frecuencia que no sea aquélla con la cual hizo la llamada, la estación llamada en la respuesta, dará antes la señal (K) y las abreviaciones indicando que desde ese momento en adelante escuchará la clase de emisión o de frecuencia enunciada.

**139. Servicio de radiofaro.** Las señales enviadas por los radiofaros permiten que sean tomados rumbos exactos y precisos. Se deberá tener el

cuidado de identificarlos en tal forma que se evite toda incertidumbre, cuando hay necesidad de distinguir entre dos o más radiofaros.

## CAPITULO VII

### **Responsabilidad de las torres de control de tránsito de aeródromos**

140. Las torres de control de tránsito de aeródromos son responsables del suministro de informaciones e instrucciones a los pilotos de las aeronaves con el fin de evitar y prevenir colisiones:

- a) Entre aviones que operan en tierra en una zona de aterrizaje.
- b) Entre aviones y vehículos que operan en una zona de aterrizaje.
- c) Entre aviones que aterricen y aviones que decolen en una zona de aterrizaje.
- d) Entre aviones que estén volando por instrumentos dentro de su zona de control, después de que la torre ha sido notificada de su presencia por autoridad competente, o por repórter de posición de dichos aviones.

141. También las torres son responsables por el suministro de informaciones e instrucciones, que eviten demoras innecesarias a los aviones, dentro de la zona de aterrizaje, instrucciones que harán posible que una aeronave haga uso apropiado de dicha zona.

142. Las torres de control son únicamente responsables de la ayuda que deben prestar a los pilotos de los aeronaves, pero no son responsables de accidentes que por fuerza mayor se presenten dentro de su zona, aun cuando deben hacer todo lo posible por evitarlo.

## CAPITULO VIII

### **Responsabilidad de los pilotos**

143. Cuando las condiciones del tiempo atmosférico permiten el vuelo por "contacto", se considera de la responsabilidad del piloto prevenir y evitar choques con otra aeronave. En tales condiciones, las instrucciones e informaciones dadas por la torre de control, pretenden únicamente ayudar a los pilotos en todo lo posible a evitar colisiones.

144. Cuando se vuela por "instrumentos" dentro de la zona de una torre de control, es obvio que el piloto no puede asumir la responsabilidad de evitar colisiones con otros aviones, a excepción hecha de actuar en forma diferente a como lo indique desde tierra la torre de control. Por lo tanto, es de la mayor importancia que todas las instrucciones que dé la torre de control al piloto de la aeronave que está dentro de su jurisdicción, sean adecuadas, concisas y definidas, ya que los pilotos no cuentan con otros medios de averiguar la proximidad de otra aeronave. Fuera de la zona de la torre de control, también serán responsables los pilotos que no cumplan las disposiciones sobre alturas y demás instrucciones al respecto.

145. Comprendiendo que la misión de la torre de control está encaminada a prestarle ayuda al piloto y que dicha oficina es la que tiene un

completo control de todas las actividades del tránsito en su zona, el piloto deberá:

a) Atender a todas las instrucciones enviadas por la torre de control, ya cuando va a efectuar un carreteo, un decolaje o un aterrizaje.

b) El piloto cada vez que quiera efectuar una operación de vuelo dentro de la zona de tránsito de la torre de control, tiene la obligación de ponerse en contacto con dicha torre.

c) Cada vez que el piloto salga de la zona de tránsito de la torre de control, estará en la obligación de pedir autorización para abandonar la frecuencia de la torre. En caso de que el avión no tenga equipo de radio y vaya a efectuar prácticas dentro o fuera de la zona de control de la torre, deberá informarse oportunamente sobre el particular, a fin de que ésta tenga un conocimiento exacto de todas las operaciones de vuelo en su circuito.

d) El piloto una vez que haya aterrizado, sólo abandonará la frecuencia de la torre de control, cuando ya se encuentre estacionado en el lugar indicado para tal fin.

e) El piloto está en la obligación de conocer todas las disposiciones y reglas que rigen el tránsito aéreo y prestará atención y cumplimiento a ellas.

## CAPITULO IX

### **Control del tránsito sobre y en las vecindades de una zona de aterrizaje**

146. Los encargados de controlar el tránsito aéreo en un aeródromo, mantendrán continua vigilancia de todas las operaciones visibles de vuelo, incluyendo aviones, vehículos, animales y personas y controlarán dicho tránsito de acuerdo con los procedimientos establecidos con ese fin y las reglamentaciones de tránsito pertinentes. Si llegare a haber otra zona de aterrizaje dentro de la zona de control, se coordinará el tránsito de tal manera que se eliminen todos los peligros, con el fin de hacer seguro y eficiente el sistema de tránsito. Si llegare a haber otra zona de torre de control muy próxima, se tendrá en continua escucha con el fin de estar al corriente de las operaciones en esa zona para evitar accidentes.

147. En los **patrones de tránsito y de carreteo** se determinarán sitios o posiciones en donde los aviones normalmente deben recibir las instrucciones de tránsito aeroportuario. Las aeronaves deben ser vigiladas especialmente al acercarse a esta posición, con el fin de que las instrucciones pertinentes puedan ser dadas sin demora. En los aeródromos en donde sea práctico, las instrucciones deben darse sin aguardar a que el piloto inicie la llamada.

### **Posiciones**

#### **1ª Para aviones que salen:**

a) **Primera posición.** Esta posición corresponde al lugar en donde el avión se encuentra estacionado. Aquí entrará en contacto con la torre, identificándose, determinando su posición, informando sobre tripulación,

destino y demás datos referentes al vuelo, y solicitando instrucciones para carretear y decolar. La torre en esta posición le dará las informaciones acerca de la pista en uso, presión Kollsman y hora exacta.

b) **Segunda posición.** Si hay tránsito que interfiera, se hará que el avión se detenga en esta posición, en donde el piloto podrá probar motores.

c) **Tercera posición.** Esta posición corresponde a la cabecera de la pista. Aquí la torre dará las informaciones de dirección y velocidad del viento y autorizará al avión para decolar.

## 2ª Para aviones que llegan.

a) **Cuarta posición.** Esta posición corresponde a la pierna base en la aproximación a la pista o sea la perpendicular a la pista. Aquí se le dará la autorización para aterrizar.

b) **Quinta posición.** Esta posición corresponde al extremo final de la pista y en ella se le dará autorización para carretear hacia la zona de estacionamiento.

c) **Sexta posición.** Si hay necesidad, en esta posición se dan las instrucciones para estacionar.

## 148. Determinación de la pista apropiada para aterrizar y decolar.

a) Cuando la velocidad del viento en la superficie es de seis millas (10) kilómetros) o más por hora, se darán instrucciones para que el avión use la pista que esté más alineada contra la dirección del viento. La dirección de aterrizaje será en contra de la dirección de donde viene el viento.

b) Cuando la velocidad del viento en la superficie es menor de 6 millas (10) kilómetros) por hora, se instruirá al piloto para que use la pista que ha sido designada "pista de viento calma". Esta normalmente será la que presente más ventajas, como mayor longitud, menos distancia de carreteo, mejores entradas, etc.

## 149. Control de aviones durante el carreteo.

a) Nunca se hará resaltar suficientemente la importancia de dar instrucciones definidas y concisas a los pilotos durante el carreteo. Cuando se está carreteando un avión, el problema de visibilidad es más pronunciado. Muy pocos tipos de aviones proporcionan una visibilidad completa, directamente al frente del avión, y el piloto necesita de las instrucciones que le dé la torre de control, las cuales le deben ayudar a determinar la vía de carreteo y prevenir contra choques con otros aviones u otros objetos.

b) Es particularmente difícil para un piloto, el determinar la mejor ruta de carreteo en un aeródromo extraño. Las instrucciones que se den a los pilotos acerca de las vías de carreteo, deben ser sencillas e inequívocas, tales como: "vire a la izquierda en la primera intersección"; "carretee directamente al frente hasta el final de la pista, luego desvíe a la de-

recha", etc. El piloto debe ser notificado también de la presencia de otros aviones u objetos a lo largo de su vía de carreteo.

c) No debe permitirse que los aviones carreen sobre la "Pista de aterrizaje en uso", si hay posibilidad de carrear sobre las pistas de carreteo. Como principio para los controladores de tránsito aeroportuario "deben mantener la pista de aterrizaje en uso, lista para ser usada, tanto como sea posible".

d) Si hay un avión que va a despegar, no se le debe permitir que se detenga en la cabecera de la "pista en uso", cuando haya otro avión que va a aterrizar, excepción hecha en aquellos aeródromos en donde no existen pistas de carreteo que hagan intersección. En tales casos, se ordenará que el avión se detenga en la cabecera de la "pista en uso", a un ángulo de 90° de la dirección de aterrizaje y lo más afuera posible, hasta que sea autorizado para despegar.

#### 150. Control de tránsito en el "Patrón de tránsito".

a) Los aviones que estén en el "Patrón de tránsito" serán controlados de manera que se les provea de los mínimos de separación, a excepción de:

1) Los aviones que van en formación están exceptuados de los mínimos de separación con respecto a los otros aviones de la misma formación.

2) Los aviones que operan en diferentes áreas de aeródromos provistos de pistas que permitan aterrizajes o despegajes simultáneos.

3) Los aviones que operan bajo órdenes militares según lo determine la autoridad competente.

4) Debe efectuarse separación suficiente entre aviones que llegan, para asegurarse de que el avión que sigue no cruce el límite de la cabecera de la pista en su descenso final, hasta que el avión precedente no haya dejado completamente libre la pista de aterrizaje en uso.

5) Debe efectuarse separación suficiente entre aviones que despegan para asegurarse de que un avión no comenzará el despegaje sin que el inmediatamente anterior haya cruzado el final de la "pista en uso".

6) Debe haber separación suficiente entre aviones que llegan y aviones que salen, para estar seguro de que:

1) Un avión que va a aterrizar no cruce el límite de la cabecera de la pista en su descenso final, hasta tanto que el avión que despegó haya pasado el límite del final de la "pista en uso".

2) Un avión que va a salir, no debe comenzar el despegaje, hasta que el avión anterior que esté aterrizando haya dejado completamente libre la "pista en uso".

3) Un avión que efectúe su salida en un aeródromo no virará hasta tanto no tenga una altura mínima de 500 pies sobre la superficie y después de haber cruzado el límite del aeródromo.

4) Un avión se mantendrá, cuando va a hacer su aterrizaje, en pla-

neo en línea recta por lo menos 1.000 pies antes de cruzar el límite del aeródromo.

c) Debe haber suficiente separación entre los aviones que vuelen dentro del patrón de tránsito a fin de que haya espacio suficiente entre aviones que llegan y aviones que salen según lo determinan los párrafos anteriores.

#### **151. Control de tránsito en la zona de aterrizaje, distinto al tránsito de aeronaves.**

a) No se permitirá el movimiento de vehículos o de personas dentro de la zona de aterrizaje propiamente dicha, mientras la torre de control no haya dado la autorización para este movimiento. Todo el personal, incluyendo los choferes de todos los vehículos, deben detenerse y esperar la señal de radio o luminosa de la torre de control, antes de cruzar cualquier **pista de aterrizaje o de carreteo**, a menos que se trate de movimiento en una zona fuera de servicio, determinada por alguna señal convencional (luces, banderolas, etc.). La torre de control informará tan distinta y claramente como le sea posible, sobre los vehículos y el personal que se encuentren en la zona de aterrizaje.

b) El mantenimiento de cualquier zona de aterrizaje, requiere considerable tránsito de vehículos tales como tractores, desyerbadoras, camiones de electricistas, carros de oficiales para inspección y variedad de equipo misceláneo, fuera de las cuadrillas de trabajadores y el personal requerido para el mantenimiento. Debe tenerse especial cuidado y buen criterio en el despacho de personal y de vehículos, a cualquier **zona de aterrizaje**, ya que el peligro de choque con cualquier avión puede ser desastroso. En ciertos momentos de aterrizaje o despegaje de los aviones un cambio de dirección para evitar un obstáculo, tendrá resultados probablemente graves. Otra de las dificultades en conexión con el despacho de personal o vehículos a la zona de aterrizaje, está en que el personal no siempre está enterado de las dificultades y limitaciones en el manejo de los aviones para que las operaciones se efectúen sin pligro.

c) Este tránsito debe ser regulado por medio de señales luminosas dadas por la torre de control.

d) Cuando se hace necesario un continuo movimiento de vehículos en una porción limitada de la zona de aterrizaje, como por ejemplo, para cortar el pasto, se efectuará éste en una porción del campo no usado para aterrizajes en ese lapso. Estos vehículos y equipo deben ser señalados convenientemente por banderolas o luces rojas y no deberán cruzar la pista sin haber recibido la correspondiente señal de autorización.

e) Cuando se está llevando a cabo una obra de construcción o reparación, el procedimiento normal es cerrar el área de tal construcción al tránsito aéreo y permitir que el tránsito terrestre de vehículos se mueva a voluntad dentro del área marcada fuera de servicio. Estas áreas se marcarán, usualmente con banderolas rojas durante el día y con luces apropiadas durante la noche.

## 152. Autorizaciones para llegar o salir aviones.

### A) Aviones que llegan.

a) Si un piloto entra a la zona de control sin la debida autorización, se le permitirá que aterrice si sus acciones indican que quiere hacerlo. Si las circunstancias lo justifican, la torre de control puede solicitar a los pilotos de aviones con quienes está en contacto, que den "vía libre" a dicho piloto, para que el peligro ocasionado por la citada operación quede eliminado lo más pronto posible. En ningún caso el permiso o autorización para aterrizar podrá demorarse indefinidamente.

b) En casos de emergencia, tales como la falta de comunicación, un piloto por vía de seguridad puede verse en la necesidad de entrar a una zona de control sin la debida autorización. Las torres de control deben reconocer la posibilidad de una maniobra de emergencia y prestarle toda la ayuda que sea posible. El concepto fundamental de quien controla el tránsito aéreo es: **prestar servicio al personal de vuelo**. Como es posible, en algunos casos aislados, que el piloto deliberadamente haga caso omiso de los reglamentos y entre a una zona de control, sin la debida autorización y no estando forzado por una circunstancia de emergencia, la torre de control debe prestarle ayuda al piloto y luego dar los pasos conducentes a una acción disciplinaria después de que el avión haya aterrizado. Bajo ninguna circunstancia se llevarán a cabo conversaciones por radio que no tengan que ver estrictamente con el control de tránsito.

B) **Aviones que salen.** Una torre de control no podrá autorizar el descolaje de un avión cuando las condiciones atmosféricas sean inferiores a los mínimos exigidos en esta reglamentación o cuando deje de llenar alguno de estos requisitos.

153. **Señales luminosas.** Una luz direccional, adecuada para el control de tránsito, debe usarse para controlar el movimiento de aviones que no tienen equipo de radio, y personal y vehículos en el aeródromo. El alcance normal de estas luces en condiciones ordinarias de tiempo atmosférico, es de 10 millas durante el día y 15 millas durante la noche. Sus señales son fácilmente discernibles por el piloto de un avión que sea visible para el operador. Las operaciones y significados de estas señales serán como sigue:

### A) A los aviones en vuelo.

- a) La luz verde significa "puede aterrizar".
- b) La luz roja significa "no puede aterrizar, sigue el patrón de tránsito".
- c) Una serie de luces rojas interrumpidas se usará para llamar a los aviones o indicarles que se "desea que aterricen". (La señal se les dará indicando que la pista está libre para aterrizar, cuando están en una posición apropiada).
- d) Una serie de luces rojas y verdes intermitentes se usará para avi-

sarles a los aviones que “estén alerta por condiciones peligrosas o anormales”.

#### **B) Aviones en tierra.**

- a) La luz roja se usará para indicar: **“Pare”**.
- b) Una serie de luces rojas intermitentes se usará para hacer “volver a un avión a la línea de estacionamiento”.
- c) Una serie de luces verdes interrumpidas se usará para indicar: “vía libre, puede seguir carreteando”.

#### **C) A los aviones en posición para decolar.**

- a) La luz roja significará: “Sálgase de la pista y espere”.
  - b) La luz verde significará: “Espacio libre, puede decolar”.
- D) **Señal general de advertencia.** Una serie de luces rojas y verdes intermitentes, se usará como **“Señal de advertencia”**, a los pilotos, personal de tierra y vehículos, para que estén alerta por condiciones anormales y peligrosas. En el control de **tránsito aéreo** por medio de señales visuales, la señal de advertencia se dirigirá al avión interesado de acuerdo con las siguientes normas:

- a) Cuando los aviones van en rumbos convergentes y hay posibilidad de un accidente.
- b) En condiciones arriesgadas cuando el piloto debe estar muy alerta para poder completar la operación con éxito. Dichas condiciones incluyen obstrucciones, pistas en malas condiciones, etc.
- c) Cuando ocurre alguna anomalía en el avión y la torre cree que el piloto no se ha dado cuenta.
- d) Cuando la torre de control lo considere necesario para la mayor seguridad.

E) **Señales luminosas para aterrizajes nocturnos.** Cuando un piloto desea aterrizar durante las horas de la noche, debe encender la luz de aterrizaje tan pronto como se aproxime al aeródromo, salvo que ya hubiere recibido la luz verde. Cuando un piloto desea aterrizar, y produce con la luz de aterrizaje una serie de destellos, significa que:

- a) Si el proyector está encendido, el piloto desea que lo apaguen.
- b) Si el proyector está apagado el piloto desea que sea encendido.

Durante las horas del día los pilotos deben confirmar la recepción de las señales luminosas haciendo balancear las alas del avión o bien durante las horas de la noche, produciendo un destello con la luz de aterrizaje.

#### **F) Ventajas de las señales luminosas.**

- a) No se necesita que el avión tenga equipo de radio a bordo y por lo tanto todos los aviones pueden ser controlados por este medio.
- b) La luz de “control de tránsito” prevé un método de control de emergencia en el supuesto de que falle el equipo de radio ya sea en la torre o en el avión.

### G). Desventajas de las señales luminosas.

a) Puede ser que el piloto no esté mirando hacia la torre cuando se le dirige una señal luminosa.

b) Las instrucciones transmitidas por medio de las señales luminosas son muy limitadas.

**154. Técnica y procedimiento de comunicaciones radiotelefónicas.** La operación de las facilidades radiotelefónicas de una torre de control aeroportuaria se ajustará a los procedimientos descritos a continuación:

A) Las torres de control serán identificadas durante las comunicaciones por radiotelefonía por el nombre del aeródromo en donde estén situadas, precedido por la palabra "Torre de". Ejemplo: torre de Madrid.

B) Cuando los pilotos de los aviones deseen comunicarse con la torre de control llamarán: "Torre de Cali" si desean comunicarse con la torre de control de tránsito aeroportuario ubicado en Cali. Si han de llamar para cualquier clase de comunicación que no tenga que ver con el "control de tránsito", llamarán "Radio de Cali".

### C) Identificación de aviones.

a) Los aviones que pertenezcan a la Fuerza Aérea Colombiana serán identificados por el tipo de avión, seguido del número de serie que haya sido designado por las autoridades correspondientes. Ejemplo: Lockheed seis-cinco-cuatro.

b) Los aviones de "transporte civil aéreo" que pertenezcan a cualquier compañía se identificarán por medio del nombre abreviado de la compañía seguido del número de matrícula según designación de la Aeronáutica Civil.

c) Los aviones civiles, que no pertenezcan al transporte civil aéreo, se designarán con el tipo del avión seguido del número de la matrícula según la asignación de la Aeronáutica Civil. Ejemplo: "Stinson C uno-dos-tres".

d) La designación del tipo de los aviones militares se enunciará como un solo grupo numeral de acuerdo con los ejemplos que siguen:

"A-T-6 siete tres cuatro".

"B-25 ocho cero uno".

D) Ordinariamente no se usará el nombre del piloto en las comunicaciones rutinarias por radio.

E) El procedimiento de llamada inicial que se deba utilizar en las comunicaciones radiotelefónicas pertinentes al control de tránsito aeroportuario, consistirá en lo siguiente:

#### Enunciación

- a) Identificación del avión llamado.
- b) De.
- c) Identificación de la estación que llama.
- d) Invitación a que conteste.

#### Ejemplo

- Stinson C uno dos tres.
- De.
- Torre de Madrid.
- Siga.

La contestación a esta llamada inicial, consistirá en lo siguiente:

<b>Enunciación</b>	<b>Ejemplo</b>
a) Identificación de la estación de llamada.	<b>Torre de Madrid.</b>
b) De.	<b>De.</b>
c) Identificación del avión que contesta.	<b>Stinson C uno dos tres.</b>
d) Invitación a que conteste.	<b>Siga.</b>

La comunicación se iniciará con llamada y respuesta:

- Cuando todavía no se ha establecido comunicación.
- Cuando el contacto anterior ha sido terminado.

F) **Intercambio de comunicaciones.** Después de que se ha hecho contacto de acuerdo con lo que antecede, el controlador de "tránsito aeroportuario" hará una segunda llamada seguida inmediatamente por el mensaje de acuerdo con lo siguiente:

<b>Enunciación</b>	<b>Ejemplo</b>
a) Identificación del avión llamado.	<b>Stinson C uno dos tres.</b>
b) De.	<b>De.</b>
c) Identificación de la estación que llama.	<b>Torre de Madrid.</b>
d) Texto de la comunicación.	<b>(Mensaje).</b>
e) Invitación a que conteste.	<b>Siga.</b>

Cuando no exista posibilidad de error en la identificación de la estación de tierra, pueden ser omitidos "De" y el "Nombre de la torre", una vez que se haya efectuado el contacto original.

Si hay razón para creer que el avión recibirá la llamada inicial de la torre, ésta puede transmitir el mensaje sin esperar a que el avión conteste.

Una vez establecida la comunicación definitivamente, sólo es necesario identificar el avión al que van dirigidos los mensajes, hasta dar por terminada la comunicación.

G) **Terminación de comunicaciones.** La estación que esté recibiendo un mensaje, bien sea estación terrestre o de aeronave, acusará recibo de un mensaje radiotelefónico transmitiendo la llamada distintiva del avión con quien se está en contacto, seguido de la palabra "Recibido".

Ejemplo: "Stinson C. uno dos tres, recibido".

Esta frase puede haber sido transmitida por un avión o por una torre, ya que el objeto es identificar el avión interesado y acusar recibo del mensaje recibido. Usualmente no es necesario identificar la torre, ya que la posibilidad de confusión con otra torre es muy remota; no así el avión, el cual debe identificarse en todos y cada uno de los casos, para evitar cualquier posible error, en la identificación del mismo.

H) **Autorizaciones de tránsito.** Un controlador de tránsito aeroportuario, dará las autorizaciones e instrucciones de tránsito aéreo que crea necesarias para prevenir accidentes. Estas autorizaciones son únicamente para que el piloto proceda de acuerdo en lo que respecta a condiciones conocidas de tránsito y no constituye autorización para que el piloto

violate órdenes o reglamentos vigentes. Las autorizaciones dadas por la torre de control tienen la naturaleza de un permiso y están basadas en las condiciones de tránsito conocidas para la seguridad en la operación de las aeronaves, es decir, que estas autorizaciones son facultades o permisos para que un piloto opere su avión de acuerdo con el plan predeterminado.

**I) Fraseología para las autorizaciones de tránsito o vías libres.** Con el objeto de reducir el tiempo de transmisión, evitar equivocaciones y estar seguro de dar instrucciones más positivas en la transmisión de los mensajes de las torres de control, se cumplirán las condiciones que a continuación se expresan, salvo situación de emergencia:

**Autorización o vía libre para entrar al patrón de tránsito.** Esta autorización debe darse cuando hace su primer contacto el avión con la torre al entrar a la zona de control.



- a) Identificación del avión.
- b) De torre de (nombre de la torre).
- c) Punto de reporte.
- d) Tiempo (minutos solamente).
- e) Altura en pies.
- f) Autorizado para entrar al patrón de tránsito.
- g) A (altura especificada si es necesario).
- h) Kollsman (se da la presión barométrica del aeródromo reducida al nivel del mar en pulgadas).
- i) Tránsito (derecha o izquierda).
- j) Pista (número de la pista en uso).
- k) Viento (velocidad en millas por hora y dirección en puntos cardinales, 16 direcciones de la brújula).
- l) Cualquiera otra información o instrucción concerniente al tránsito.

### **Ejemplo**

**Taca C uno cinco siete de torre de Cali, Palmira tres cero a tres mil quinientos autorizado para entrar al patrón de tránsito, Kollsman tres cero cero cuatro, tránsito izquierda, pista tres seis, viento Santa Emilia diez, avión estacionado al whisky de la pista.**

La autorización para entrar al patrón de tránsito no debe confundirse con la autorización para aterrizar, ya que la primera será dada cuando el avión entra a la zona de control del aeródromo y las condiciones de tránsito no permiten la expedición de una autorización para aterrizar.

### **Autorización o vía libre para aterrizar.**

- a) Identificación del avión.
- b) De torre de (nombre de la torre).
- c) Autorizado para aterrizar.
- d) Pista (número de la pista en uso).

- e) Velocidad del viento en millas por hora y dirección en puntos cardinales (16 direcciones de la brújula).
- f) Instrucciones especiales.

### **Ejemplo**

**Avianca C uno nueve tres de torre de Medellín autorizado para aterrizar, pista tres seis, viento Santa diez, avión saliendo de pista.**

**Autorización o vía libre para carretear.**

Para aviones que llegan.

- a) Identificación del avión.
- b) De torre de (nombre de la torre).
- c) Autorizado para carretear a (los hangares, la línea de estacionamiento, etc.).
- d) Instrucciones especiales.

### **Ejemplo**

**Avianca C uno cero cinco autorizado para carretear al edificio del Despacho, vire a la derecha en la primera intersección.**

Para aviones que salen:

- a) Identificación del avión.
- b) De torre de (nombre de la torre).
- c) Tránsito (derecha o izquierda).
- d) Autorizado para carretear a la pista (número de la pista en uso).
- e) Kollsman (en pulgadas).
- f) Hora exacta (hora y minutos).
- g) Velocidad del viento en millas por hora y dirección en puntos cardinales (16 direcciones de la brújula).
- h) Instrucciones especiales.

### **Ejemplo**

**K L M siete tres dos de torre de Cartagena, tránsito a la izquierda, autorizado para carretear a la pista tres seis, Kollsman tres cero cuatro, hora exacta cero ocho dos dos, viento Santa diez y ocho, carretee directamente al frente hasta el extremo de la pista.**

**Para carretear de una parte a otra dentro de la zona de aterrizaje.**

- a) Identificación del avión.
- b) De torre de (nombre de la torre).
- c) Autorizado para carretear a (los hangares, etc.).
- d) Instrucciones especiales.

### **Ejemplo**

**Avianca C dos uno cero autorizado para carretear a la plataforma de descargue..**

### **Autorización o vía libre para decolar.**

- a) Identificación del avión.
- b) De torre de (nombre de la torre).
- c) Instrucciones especiales.
- d) Autorizado para decolar.

#### **Ejemplo**

**Taca C uno cinco nueve de torre de Cali, Avianca C uno cero cero sobre Palmira, autorizado para decolar.**

Después de decolar, los pilotos pueden estar interesados en conocer la hora exacta del despegue; ésta puede darse, separadamente, o combinada con la autorización para dejar la frecuencia de la torre de la manera siguiente:

- a) Identificación del avión.
- b) Hora de salida (se da mencionando únicamente los minutos).

#### **Ejemplo**

**Taca C uno cinco cero, hora de salida tres dos. Taca C uno cinco cero, hora de salida tres dos, autorizado para dejar la frecuencia de la torre.**

### **Autorización para cambiar frecuencia.**

- a) Identificación del avión.
- b) De torre de (nombre de la torre).
- c) Instrucciones especiales.
- d) Autorizado para dejar la frecuencia de la torre.

#### **Ejemplo**

**Avianca C uno cero siete, de torre de Madrid, Taca C uno cinco sobre Facatativá a diez mil, autorizado para dejar la frecuencia de la torre.**

### **Autorizaciones especiales.**

Las autorizaciones para efectuar operaciones distintas a las de rutina, dentro de la **Zona de control**, deben ser expedidas en la siguiente forma:

- a) Identificación del avión.
- b) De torre de (nombre de la torre).
- c) Autorizado para (la maniobra que se autoriza).

La autorización "para virar en forma contraria al tránsito", expedida antes de que el avión decole, se deja a discreción del controlador. En caso de que no sea posible aprobar dicho viraje al dársele la autorización para decolar, habiéndolo solicitado el piloto, se usará la siguiente fraseología: "Luégo avisaré. Autorizado para decolar".

Cuando es posible aprobar dicho viraje al expedir la autorización para decolar, dígase lo siguiente: "Viraje a la derecha" (izquierda), "Aprobado", "Autorizado para decolar".

Cuando se desea que un piloto haga un acercamiento directo, es decir, que no se desea que siga el sistema o patrón de tránsito antes de aterrizar, aunque todavía no se le pueda autorizar para aterrizar, se usará la siguiente fraseología: "Autorizado para hacer un acercamiento directo".

Cuando haya pilotos que soliciten practicar aterrizajes sin estacionar durante el aterrizaje propiamente dicho, sino que quiere despegar inmediatamente, para efectuar tales operaciones que se llaman aterrizajes corridos, se requiere autorización, la cual se dará en la siguiente forma y en el viraje en la zona de acercamiento o aproche final: "autorizado para aterrizaje corrido".

Cuando no sea aconsejable aprobar tal operación, debido al tránsito aéreo, que interfiera, se usará: "haga aterrizaje parado".

Cuando no sea posible autorizar que un avión en tierra entre a la pista en uso, o cuando por cualquier motivo se desea que no se mueva, se le dirá: "mantenga su posición", "no se mueva".

Cuando se pueda autorizar la entrada de un avión en tierra a la pista en uso, pero no se le pueda autorizar para que decole, se le dirá: "Colóquese en posición y espere".

En caso de que haya un avión en posición al lado de la pista y esté esperando la autorización para entrar en ella, y haya otro avión que esté ejecutando la aproximación final, es permitido el uso de la siguiente fraseología: "Autorizado para colocarse en posición detrás del avión (tipo del avión que está aterrizando), que está aterrizando".

Cuando se desea que un avión que esté carreteando se detenga en un sitio determinado, se le dirá: "Deténgase al este de la primera intersección" (o bien): "Deténgase al oeste de la pista uno ocho".

Cuando un piloto haya indicado que no está listo para decolar, aun cuando haya carreteado hasta la pista, debido a que la temperatura del motor o de los motores esté muy baja, o cualquier otra causa, se le dirá: "Avisé cuando esté listo para decolar".

En caso de que parezca haber confusión por parte de los pilotos que estén dentro del patrón de tránsito acerca de cuál avión ha de seguir en el orden de aterrizaje, debe usarse la siguiente fraseología: "Avianca C uno cero cero, número tres para aterrizar, siga al Lockheed que vuela adelante hacia la derecha".

Cuando haya que describir una posición, es mejor decir: "encima de Ud." o "a su derecha" que decir "al norte de Ud" o "a una milla al sur", etc. Si se presenta el caso de que un avión esté haciendo su aproximación final y hay tiempo suficiente para autorizar la salida de un avión que esté listo para decolar, se le dirá: "Autorizado para decolar inmediatamente".

Si un avión se halla haciendo su aproximación final y hay tiempo suficiente para autorizar la salida de un avión que está en posición, pero hay cierta duda de si el avión que va a salir decolará inmediatamente o no, se le dirá lo siguiente: "Decole inmediatamente o despeje la pista".

Si no se puede dar autorización para que un avión aterrice y se desea que continúe en el patrón de tránsito, se le dirá: "Continúe volando en el patrón de tránsito".

Cuando se desea que un avión se demore (pierda tiempo) con el objeto de establecer la separación suficiente con otros aviones y una vuelta completa en el patrón de tránsito tomaría más del tiempo necesario, debe usarse la siguiente fraseología si las circunstancias lo permiten: "Haga una vuelta corta a la derecha (o izquierda) de su posición presente".

Cuando haya necesidad de cancelar la autorización concedida a un avión para aterrizar, y éste se halla haciendo la aproximación final, se le dirá: "No aterrice, siga volando en el patrón de tránsito".

Cuando se desea que un piloto siga volando en el rumbo que lleva, se le dirá: "Mantenga el rumbo presente".

Cuando se quiere que el piloto acorte la pierna larga, paralela a la pista, del patrón de tránsito, se le dirá: "Haga una aproximación larga" o "prolongue la pierna larga".

Cuando se quiere que el piloto haga el tránsito de acuerdo con el patrón de tránsito se le dirá: "Haga una aproximación normal".

**J) Alfabeto fonético.** Cuando sea necesario identificar cualquier letra del alfabeto, debe usarse el alfabeto fonético que se cita a continuación:

- |               |             |              |
|---------------|-------------|--------------|
| a) Ana        | j) José.    | s) Santa.    |
| b) Berta.     | k) Kilo.    | t) Tomás.    |
| c) Clara.     | l) Luisa.   | u) Unión.    |
| d) Dora.      | m) María.   | v) Victoria. |
| e) Emilia.    | n) Natalia. | w) Whisky.   |
| f) Francisco. | o) Olga.    | x) Equis.    |
| g) Gonzalo.   | p) Pedro.   | y) Yegua.    |
| h) Hijo.      | q) Queso.   | z) Zeta.     |
| i) Isabel.    | r) Rosa.    |              |

**155. Idioma que se empleará.** El idioma español será el único que se usará para todas las transmisiones radioaeronáuticas que se efectúen dentro del territorio colombiano. La Aeronáutica Civil tendrá esto en cuenta para la expedición de licencias. En los aeródromos internacionales se usará como primer idioma el español y como segundo el inglés.

**K) Designación de números.** La designación de los números para indicar alturas del techo, niveles de vuelo y reportes de vientos será en la siguiente forma: en cifras inferiores a 12.000 serán expresadas en cientos y miles de pies. Cuando sean 13.000 y pasen de este número se expresarán así: para 14.000 se dirá: **uno cuatro mil.**

**EJEMPLO:**

- 500 Quinientos.
- 1.300 Mil trescientos.
- 5.800 Cinco mil ochocientos.

12.000 Doce mil.  
13.000 Uno tres mil.  
17.000 Uno siete mil.

Todos los demás números se expresarán diciendo los números dígitos de que están compuestos, así:

18.143 Uno ocho uno cuatro tres.

Esto incluye también los números de identificación de las aeronaves.

L) **Horas.** El tiempo se expresará en cuatro números utilizando el sistema de veinticuatro horas. La hora u horas están representadas por las dos primeras cifras y los minutos por las dos últimas.

#### EJEMPLOS:

0000 (Media noche).	cero cero cero cero.
0021 (21 minutos después de la media noche).	cero cero dos uno.
0920 (9:20 a. m.).	cero nueve dos cero.
1643 (4:43 p. m.).	uno seis cuatro tres.

Cuando no haya lugar a error en las comunicaciones radiotelefónicas, puede expresarse el tiempo horario en minutos solamente, con dos cifras.

M) **Alturas.** La altura de los campos de aterrizaje sobre el nivel del mar, se dará en cifras que indiquen pies de elevación, así:

10 pies. Altura del aeropuerto uno cero.  
583 pies. Altura del aeropuerto cinco ocho tres.  
2.500 pies. Altura del aeropuerto dos mil quinientos.

N) **Identificación de las aeronaves por la noche.** Durante las horas de oscuridad, pueden establecerse ulteriores sistemas de identificación de aeronaves, adicionando a las prescripciones anotadas para la identificación de aeronaves por el procedimiento radiotelefónico, otros sistemas. Por ejemplo: (solicitando a un piloto que se identifique encendiendo una una de las luces de aterrizaje). "Taca C uno cinco cinco encienda una luz de aterrizaje".

O) **Control por radio de un avión que por cualquier motivo no tenga transmisor.** Cuando por cualquier circunstancia un avión que vaya a volar en el tránsito tenga receptor y no transmisor, se le obligará a que acuse recibo de las comunicaciones de la torre, con movimientos sean de los alerones, del timón de dirección o de las alas si está en vuelo, y por la noche haciendo parpadear las luces de aterrizaje.

## CAPITULO X

### Condiciones de visibilidad y techo para salir y aterrizar

156. Las autorizaciones para decolaje y aterrizajes se darán teniendo en cuenta la seguridad que requieren estas maniobras.

# RUTAS AEREAS DE COLOMBIA

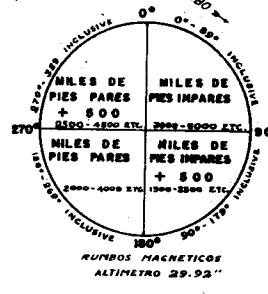
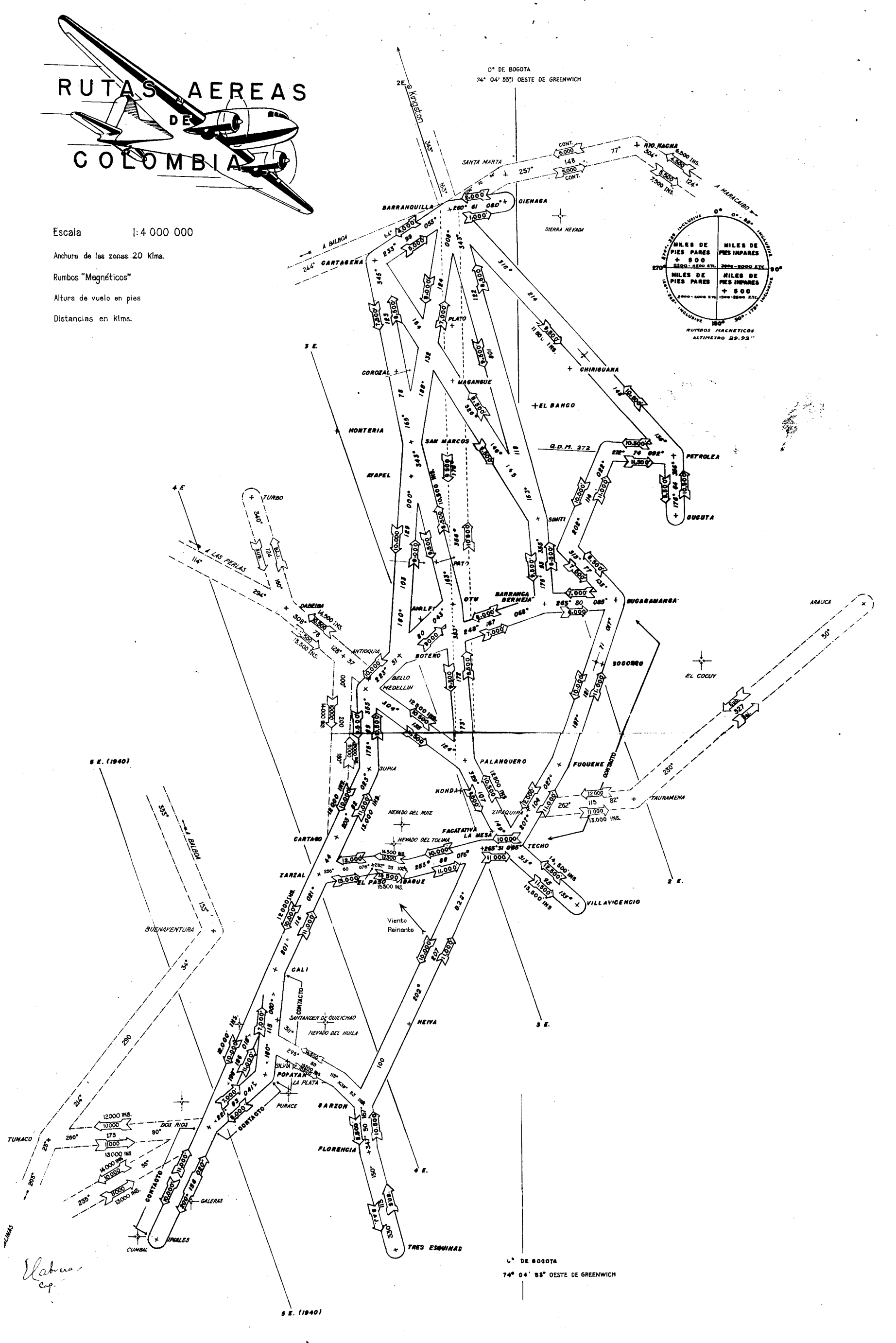
Escala 1:4 000 000

Anchura de las zonas 20 Kms.

Rumbos "Magnéticos"

Altura de vuelo en pies

Distancias en kms.



*Labrao*  
cp.

0° DE BOGOTA  
74° 04' 53" OESTE DE GREENWICH

S.E. (1940)

157. Para cada aeropuerto de acuerdo con sus condiciones, se fijarán los mínimos de seguridad y techo para decolajes y aterrizajes.

158. Ninguna autoridad de control de tránsito podrá dar permiso para entrar o salir aviones si no se tiene una visibilidad mínima de tres millas (5 kilómetros), y un techo mínimo de 500 pies. Sobre estas condiciones se harán las fijaciones a que se refiere el parágrafo anterior.

159. Cuando la visibilidad es menor de tres millas, el piloto de un avión que no tenga radio-receptor, puede ser autorizado para salir de la zona de tránsito de la torre de control durante las horas del día, si se sabe que las restricciones de la visibilidad son de una condición local.

160. Dentro de la zona de tránsito del aeródromo las operaciones visuales pueden ser autorizadas (si las condiciones lo permiten), cuando el techo es menor de 500 pies, suponiendo que el avión está operando en un plan de vuelo por instrumentos que haya sido aprobado por el debido centro de control de tránsito de las aerovías.

## CAPITULO XI

### **Equipos de emergencia para aviones**

161. Todo avión empleado en el transporte civil aéreo deberá llevar a bordo el siguiente equipo de emergencia:

- a) Un extinguidor para fuego ordinario.
- b) Un extinguidor a base de carbono.
- c) Una pistola de señales con cartuchos para emergencia.
- d) Una linterna de mano.
- e) Equipo de oxígeno.
- f) Una hachuela, un machete.
- g) Un botiquín de emergencia.
- h) Provisiones de emergencia.
- i) Un bolillo de caucho.
- j) Salidas de emergencia suficientes.

## CAPITULO XII

### **Mínimo de gasolina**

162. Todo avión que sale en crucero debe llevar como mínima gasolina suficiente:

- a) Para volar desde el lugar de salida al lugar de destino; más
- b) Para volar del aeródromo de destino al aeródromo alterno; y
- c) Para volar, en consumo normal, una hora más.

## CAPITULO XIII

### **Peso y carga de los aviones**

163. Ningún avión puede operar con un peso bruto mayor del especificado por la fábrica para cada tipo de avión. La Aeronáutica Civil determinará éste al conceder las licencias.

164. Ningún avión puede operar con un peso bruto mayor del que le permita volar con un solo motor (si tiene dos motores), a una altura

superior a 1.000 pies sobre el aeródromo que le corresponde operar. Este será determinado por la Aeronáutica Civil al conceder la licencia.

165. Ningún avión podrá operar con un número de pasajeros mayor del que puede ir sentado con las debidas seguridades. La Aeronáutica Civil al conceder las licencias, determinará el número de asientos que pueden ser colocados en cada tipo de aeronave.

## CAPITULO XIV

### **Condiciones para emplear segundos pilotos (copilotos)**

166. Un avión empleado en el transporte civil aéreo debe operar con copiloto en los siguientes casos:

a) Cuando el avión es de más de un motor y tiene tren de aterrizaje retractable o flaps, o cuando el avión es de un solo motor, tiene tren de aterrizaje retractable y flaps.

b) Cuando el primer piloto tiene que volar cinco o más horas en veinticuatro horas consecutivas, sin un período de descanso intermedio por lo menos de dos horas por cada hora volada desde el último período de descanso. Tal período de descanso debe ser no menor de ocho horas.

c) Cuando el vuelo autorizado necesita ser volado en condiciones de instrumentos.

d) Cuando en opinión de la Aeronáutica Civil los deberes del primer piloto en cuanto a navegación y condición del vuelo le hacen necesario el copiloto.

167. Los copilotos deberán llenar por lo menos los requisitos exigidos por la Conferencia de Chicago para segundos pilotos.

168. En casos especiales la Aeronáutica Civil, teniendo en cuenta las condiciones del terreno en que se va a operar y la potencia de los motores del respectivo avión, podrá hacer excepciones para el empleo de copilotos a que se refiere el numeral 166.

## CAPITULO XV

### **Ultima hora de salida de un avión de una estación**

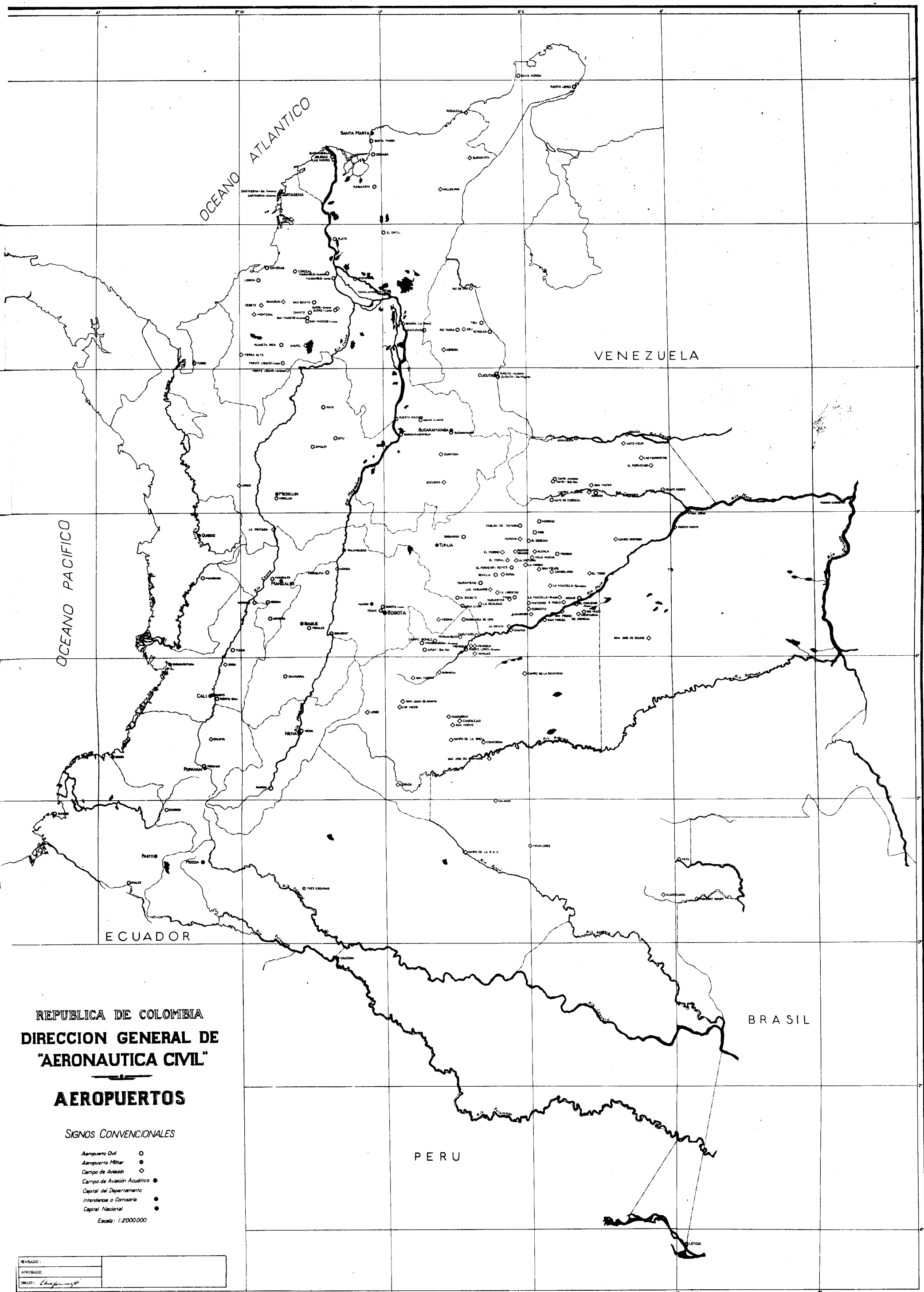
169. Ningún avión podrá ser operado en el tiempo comprendido entre la puesta del sol y la salida del mismo, sin la autorización expresa de la Aeronáutica Civil.

170. La última hora de salida de un avión de un lugar determinado, será calculada de manera que pueda llegar al lugar de destino y luego al aeropuerto alterno antes de la puesta del sol excepto cuando tiene autorización de la Aeronáutica Civil para hacer vuelo nocturno.

## CAPITULO XVI

### **Limitaciones de tiempo de vuelo para pilotos**

171. El tiempo de vuelo para los pilotos que operan en el transporte civil aéreo, estará determinado por un máximo de horas de vuelo como a continuación se reglamenta:



REPUBLICA DE COLOMBIA  
**DIRECCION GENERAL DE  
 "AERONAUTICA CIVIL"**

**AEROPUERTOS**

*SIGNOS CONVENCIONALES*

- Aeropuerto Civil ○
- Aeropuerto Militar ●
- Campo de Aviación ◊
- Campo de Aviación Acuático ●
- Capital del Departamento ●
- Intendencia o Comisaría ●
- Capital Nacional ●

Escala: 1:2'000'000

REVISADO:	
APROBADO:	
TRUJO:	<i>[Signature]</i>

- a) El máximo de vuelo que podrá tener un piloto en 72 horas consecutivas, será de veinticuatro horas.
- b) Un piloto no podrá volar más de 90 horas en un mes.
- c) El tiempo total de horas de vuelo en un año para un piloto en el transporte civil aéreo no podrá sobrepasar de 1.000 horas.

## CAPITULO XVII

### Condiciones de mantenimiento y libro de a bordo

172. Las personas o compañías de transporte civil aéreo para operar un avión, están obligadas a cumplir los requisitos sobre mantenimiento aprobados por la Aeronáutica Civil en lo que se refiere a aviones, motores, hélices, instrumentos y accesorios, con el fin de mantenerlos en perfectas condiciones de navegabilidad, sin lo cual no podrán operar sus aviones.

173. Este mantenimiento obligatorio debe ser llevado a cabo por personal debidamente calificado y certificado para ello por la Aeronáutica Civil, requisito sin el cual no podrán operar sus aviones.

174. Todo avión del transporte civil aéreo debe llevar a bordo un libro en el cual deben figurar por cada vuelo las siguientes anotaciones:

- a) Fecha.
- b) Número del avión.
- c) Número de vuelo.
- d) Clase de vuelo. (Itinerario, extra de itinerario, especial, de prueba o de entrenamiento).
- e) Tiempo de vuelo en el día.
- f) Hora de salida.
- g) Hora de llegada.
- h) Duración del vuelo.
- i) Retrasos.
- j) Nombre del piloto.
- k) Nombre del copiloto.
- l) Nombre del operador de vuelo.
- m) Nombre del cabinero.
- n) Potencia del crucero.
- o) Revoluciones por minuto.
- p) Presión de supercargador.
- q) Presión del aceite.
- r) Presión de combustible.
- s) Temperatura de aceite.
- t) Temperatura de los cilindros.

## CAPITULO XVIII

### Designación de pistas

175. Las pistas de aterrizajes deberán ser designadas y cuando fuere necesario, por ser pistas paralelas, con números y letras.

a) **Designación de números.** Cada extremo de toda pista deberá ser marcado con un número. Este número debe ser el número total más cercano al décimo del azimut magnético del eje de la pista, medido hacia la derecha desde el norte magnético, vista la pista desde la aproximación final.

b) **Designación de letras.** Cuando hay pistas paralelas se diferenciarán por letras adicionales al número que corresponde a cada uno de los extremos. Las letras se adicionarán en orden consecutivo de izquierda a derecha vistas desde la aproximación final, así:

Para dos pistas paralelas: "L" "R".

Para tres pistas paralelas: "L" "D" "R".

Para cuatro pistas paralelas: "L" "LC" "RC" "R".

Para cinco pistas paralelas: "L" "LC" "C" "RC" "R".

176. **Tetraedros indicadores de pista en uso.** Las pistas en uso, en todos los aeródromos o campos de aterrizaje, serán indicadas visualmente por medio de un indicador tipo tetraedro.

## CAPITULO XIX

### Sanciones

177. El Director General de Aeronáutica Civil sancionará las infracciones a este Reglamento en la forma prevista en los artículos 20 y 21 del Decreto número 766 de 1939, sin perjuicio de las medidas de seguridad previstas en el artículo 22 del mismo Decreto.

Artículo 2º Las normas contenidas en el Reglamento que se aprueba son aplicables a toda clase de aeronaves, pero las de la Fuerza Aérea podrán apartarse de ellas cuando una autoridad militar competente así lo determine.

Tampoco se aplicarán en situaciones de emergencia que obliguen al piloto, para evitar peligros, a obrar discrecionalmente y bajo su propia responsabilidad.

Artículo 3º El Director General de Aeronáutica Civil, de acuerdo con la facultad que le otorga el artículo 2º del Decreto número 969 de 1947, podrá introducir válidamente a este Reglamento las modificaciones y ampliaciones que juzgue necesarias, y en los casos en que a su juicio hayan de hacerse extensivas éstas a la Aviación Militar, las reformas pertinentes se harán de común acuerdo por los Directores de uno y otro ramo.

Artículo 4º Este Reglamento reemplazará en su integridad al que fue aprobado por Decreto número 3288 de 15 de noviembre de 1946.

Artículo 5º Por la Imprenta del Estado Mayor General se hará una edición de mil ejemplares del presente Decreto.

Artículo 6º Este Decreto regirá desde su promulgación en el "Diario Oficial".

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 25 de abril de 1947. MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Carlos Sáenz de Santamaría.**

**TITULO IV**  
**AERONAVES TRANSEUNTES**

**LEY 89 DE 1938**

(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

**El Congreso de Colombia,**

.....  
**III—De las aeronaves transeúntes (1)**

Artículo 18. Son transeúntes las aeronaves no matriculadas en Colombia y autorizadas para volar temporalmente sobre el territorio.

Artículo 19. Autorízase al Gobierno para conceder permisos a aeronaves transeúntes pertenecientes a empresas extranjeras de aviación que presten servicios internacionales de transportes aéreos, a fin de que puedan hacer escalas en el territorio de la República para conectar con el exterior los servicios de transportes del país, conexiones que sólo podrán llevarse a cabo en los aeropuertos que determine el Gobierno.

Estas autorizaciones en ningún caso podrán extenderse al comercio de cabotaje, el cual queda prohibido para aeronaves extranjeras.

Artículo 20. Los permisos que se conceden a aeronaves transeúntes, de acuerdo con las disposiciones del presente capítulo, serán revocables por el Gobierno en cualquier tiempo, sin que el Gobierno esté obligado a explicar su determinación.

Artículo 21. Las aeronaves transeúntes quedan subordinadas a la legislación nacional.

.....  
Artículo 89. Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho.

Organo Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo.**

—————  
**DECRETO NUMERO 2415 DE 1936 (2)**

(septiembre 29)

por el cual se reglamenta el ingreso al país de aeronaves extranjeras y se dictan otras disposiciones sobre tránsito de aeronaves.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades reglamentarias y de las extraordinarias conferidas por el artículo 4º de la Ley 6ª de 1936,

**Decreta:**

Artículo 1º Para los efectos previstos en el artículo 16 de la Ley 126 de 1919 y en el artículo 10 del Decreto 66 de 1934, se observarán los requisitos establecidos en los artículos siguientes.

.....  
(1) Consultar puntos 3, 1, 6, 1 y siguientes de la Resolución número 27 de 1947.

(2) Subrogado por el Decreto número 91 de 1937.

Artículo 2º Solamente en virtud de permiso especial concedido por el Ministerio de Guerra podrán volar sobre Colombia y sobre las aguas territoriales de la República aeronaves extranjeras.

Artículo 3º Las aeronaves extranjeras cuyo vuelo se autorice en virtud del artículo anterior serán consideradas como aeronaves de turismo y por consiguiente no pueden hacer dentro del territorio nacional ninguna clase de transporte comercial mediante remuneración, ni llevar pasajeros distintos de los que se permitan expresamente. Estas aeronaves, una vez que ingresen al territorio nacional, quedarán sometidas a las disposiciones especiales de este Decreto y a todas las disposiciones sobre navegación aérea vigentes en Colombia.

Artículo 4º Se consideran aeronaves extranjeras para los efectos de este Decreto las que no estén matriculadas en Colombia y no pertenezcan a las Fuerzas Armadas de la República o a otros servicios del Estado.

Artículo 5º El permiso para el vuelo de aeronaves extranjeras sobre el territorio nacional y las aguas territoriales nacionales debe solicitarse por vía diplomática en el país de donde se va a emprender el vuelo.

Artículo 6º La solicitud de permiso debe contener los siguientes datos:

- a) Nacionalidad y matrícula de la aeronave.
- b) Nombre y nacionalidad del propietario de la aeronave y del explotador actual de la misma.
- c) Nombre y nacionalidad del piloto y número, clase y nacionalidad de las licencias que posee.
- d) Nombre y nacionalidad de los demás miembros de la tripulación y número, clase y nacionalidad de las licencias que posean.
- e) Nombre y nacionalidad de los pasajeros.
- f) Relación especificada del cargamento que lleva la aeronave.
- g) Número, extensión y clase de los vuelos que se propone realizar en Colombia.
- h) Fecha prevista para el ingreso de la aeronave al territorio nacional y tiempo que va a permanecer en Colombia.
- i) Lugar de partida de la aeronave inmediatamente anterior a su ingreso al territorio nacional y primer aeródromo que se piensa utilizar en Colombia.
- j) Características técnicas de la aeronave en las que consten los siguientes datos: marca, tipo, modelo, número de serie, peso total, peso vacío, peso útil, techo de servicio, autonomía de vuelo, velocidad de crucero, superficie alar, número de motores, potencia, marca y tipo de cada uno de ellos.
- k) Licencia de la estación de radio de la aeronave, sus letras de llamada y longitud de onda.

Artículo 7º El Ministerio de Guerra al resolver la solicitud deberá indicar al peticionario el aeródromo donde debe hacer la primera escala y la ruta que debe seguir para su ingreso al territorio nacional, los vuelos que autoriza en Colombia, el tiempo que puede permanecer la aereo-

nave en el territorio y todas las informaciones relativas a la navegación aérea.

Artículo 8º El interesado deberá informar al Ministerio de Guerra la fecha exacta de su ingreso al territorio por lo menos con un día de anticipación a dicho ingreso.

Artículo 9º Solamente con autorización del Ministerio de Guerra se podrán transportar en las aeronaves armas, explosivos, municiones, cámaras fotográficas de cualquier clase o palomas mensajeras.

Artículo 10. El Comandante de toda aeronave que parta de puerto extranjero con rumbo a Colombia estará en la obligación de exigir de sus pasajeros la entrega de las cámaras fotográficas, las cuales hará sellar por el funcionario consular colombiano del puerto de partida. El Comandante tomará bajo su cuidado y responsabilidad las cámaras y las entregará al jefe del aeródromo de llegada, el cual, después de haber comprobado el estado de los sellos, las entregará a los pasajeros.

Artículo 11. Ninguna aeronave nacional o extranjera podrá partir con rumbo a Colombia, sin establecer previamente con una atestación del funcionario consular o del funcionario que se le indique al resolver el permiso, el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior así como el hecho de no llevar aparatos inalámbricos, armas, explosivos ni municiones, sin autorización preexistente.

Artículo 12. El mismo requisito se exige a las aeronaves que partan de Colombia hacia el extranjero, en estos casos la atestación debe hacerse ante el jefe del aeródromo de partida.

Artículo 13. Antes de cada vuelo sobre el territorio y las aguas territoriales nacionales el piloto de la aeronave debe comprobar ante el jefe del aeródromo de partida que no transporta objetos de los prohibidos por el artículo 9º y hará sellar de dicho jefe de aeródromo las cámaras fotográficas que transporte. El estado de los sellos será comprobado por el jefe del aeródromo de llegada.

Artículo 14. La infracción de lo dispuesto en los cuatro artículos precedentes, así como la de ingresar al territorio por ruta distinta de la señalada y el hacer uso de aeródromos distintos de los señalados sin que medien circunstancias especiales que lo justifique, se sancionarán con multas de \$ 20 a \$ 1.000 pesos, previa una información sumaria de los hechos, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar por el tránsito ilícito o clandestino de armas, explosivos y municiones o por violaciones al régimen nacional de aduanas. Las multas de que trata este artículo podrán imponerse al Comandante de la aeronave o a su propietario

Artículo 15. El presente Decreto adiciona el artículo 52 del marcado con el número 66 de 1934, reglamentario de la aviación civil y subroga la Resolución número 112 de 1932 expedida por el Ministerio de Guerra.

Artículo 16. Este Decreto entra en vigencia desde la fecha de su expedición, pero los permisos ya concedidos por el Ministerio de Guerra subsistirán en vigor.

Artículo 17. Exceptúanse de las disposiciones de este Decreto las aeronaves pertenecientes a las empresas que hayan obtenido el permiso de que trata el Decreto 604 de 1934.

Artículo 18. Este Decreto se refiere únicamente al ingreso de aeronaves y deja a salvo las disposiciones vigentes sobre ingreso de extranjeros al país y sobre aduanas.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 29 de septiembre de 1936.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Plinio Mendoza Neira**.

---

DECRETO NUMERO 91 DE 1937  
(enero 14)

por el cual se sustituye el marcado con el número 2415 de 29 de septiembre de 1936, sobre ingreso de aeronaves extranjeras al país.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º El ingreso en vuelo al país de aeronaves extranjeras sólo podrá efectuarse, previo permiso concedido por el Ministerio de Guerra, en la forma que establece este Decreto.

Artículo 2º La solicitud de permiso para el ingreso de una aeronave extranjera al país deberá expresar lo siguiente: nacionalidad, matrícula, clase y tipo de la aeronave y si tiene radio a bordo; nombre y nacionalidad del propietario o explotador de la aeronave; nombre y nacionalidad del piloto y de los demás miembros de la tripulación y si trae pasajeros; objeto del vuelo, tiempo que proyecta permanecer en Colombia; fecha en que tendrá lugar el vuelo, y determinación tanto del lugar de partida inmediatamente anterior al ingreso de la aeronave a Colombia, como del aeródromo de llegada.

Artículo 3º El Comandante de toda aeronave extranjera, en su última etapa de vuelo a Colombia, está en el deber de exigir de sus pasajeros la entrega de las cámaras fotográficas, las cuales hará sellar por el funcionario consular colombiano del último lugar de partida. Estas cámaras quedarán bajo el cuidado y responsabilidad del Comandante de la aeronave, quien las entregará al Jefe Militar, o al Alcalde o Jefe de Policía del lugar de llegada en Colombia, para que, una vez comprobado el correcto estado de los sellos, puedan ser entregadas a los pasajeros.

Artículo 4º Toda aeronave nacional o extranjera que ingrese al país deberá traer entre sus papeles una atestación del respectivo funcionario colombiano del último lugar de partida de que se ha cumplido con lo dispuesto en el artículo anterior y de que la aeronave no es portadora de ninguno de los elementos de transporte prohibido según el artículo 52 del Decreto número 66 de 1934.

Artículo 5º Las mismas formalidades de los dos artículos anteriores se exigen a las aeronaves que partan de Colombia para el extranjero. La atestación susodicha deberá darse en estos casos por el Comandante de la guarnición militar del lugar de partida, y donde no la hubiere por el Alcalde respectivo.

Artículo 6º La Dirección General de Aviación tendrá a su cargo el estudio y resolución de los permisos que para el ingreso al país de naves de su propiedad soliciten las empresas de transportes aéreos, a las cuales ya se les haya concedido por el Gobierno los permisos de que tratan los Decretos números 66 y 604 de 1934.

Artículo 7º De todo permiso que se conceda para ingreso de aeronaves extranjeras al país, conforme a este Decreto, se dará inmediatamente conocimiento al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 8º En los permisos que se concedan para el ingreso de aeronaves extranjeras al país se harán constar expresamente las prohibiciones a que, conforme a las leyes y decretos vigentes, queda subordinado el vuelo dentro del espacio atmosférico nacional, y los requisitos que deben llenarse por el Comandante de la aeronave.

Artículo 9º Las autoridades de la República están en el deber de dar las facilidades del caso a las aeronaves extranjeras que ingresen al territorio nacional en conformidad con este Decreto y de prestarles toda la ayuda que las circunstancias exijan y que esté dentro de sus facultades, en caso de necesidad.

Artículo 10. Las infracciones al presente Decreto por parte de las aeronaves extranjeras se sancionarán por el Ministerio de Guerra, Dirección General de Aviación, en la forma establecida en el artículo 57 del Decreto número 66 de 1934. En este caso la aeronave no podrá continuar su viaje mientras no se haya surtido el correspondiente procedimiento administrativo.

Artículo 11. El presente Decreto deja a salvo las disposiciones de la legislación colombiana sobre aduanas y sobre ingreso de extranjeros al país.

Artículo 12. Queda en estos términos subrogado el Decreto número 2415 de 1936.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 14 de enero de 1937.  
ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Plinio Mendoza Neira**.

---

## RESOLUCION NUMERO 166 DE 1934

(marzo 1º)

### **El Ministro de Hacienda y Crédito Público,**

en uso de sus atribuciones legales, y

#### **Considerando:**

Que por Resolución número 29 de 8 de junio de 1931 se dispuso que la gasolina y aceites lubricantes que las Empresas Internacionales de Na-

vegación Aérea introdujeran a Colombia para abastecer sus naves aéreas, no estarían sujetas al pago de impuesto de consumo por cuanto que tales artículos no se iban a consumir en el territorio nacional.

Que las mismas razones existen para declarar la exención respecto de la gasolina de producción nacional que las mismas empresas consuman fuera del territorio de la República,

**Resuelve:**

La gasolina y aceites de producción nacional que las Empresas Internacionales de Navegación Aérea consuman fuera del país en el curso de sus vuelos internacionales, no están sujetos al pago del impuesto de consumo.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 1º de marzo de 1934.  
El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Esteban Jaramillo**.  
("Diario Oficial" número 22554).

**TITULO V**  
**AEROFOTOGRAFIA**

DECRETO NUMERO 2452 DE 1942  
(octubre 23)

reglamentario de los artículos 25 y 82 de la Ley 89 de 1938, respecto al uso de máquinas fotográficas a bordo de las aeronaves civiles.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Para tomar vistas aerofotográficas desde aeronaves civiles en vuelo sobre territorio de la República se requiere necesariamente permiso escrito del Ministerio de Guerra o del Estado Mayor General, con conocimiento de causa.

Parágrafo. Estos permisos serán solicitados por el interesado por conducto del Departamento de Aeronáutica Civil, Dirección General de la Fuerza Aérea, a fin de que sean previamente estudiados y se emita sobre ellos el concepto correspondiente.

Artículo 2º Todo piloto de aeronave civil, antes de emprender el vuelo, debe obtener de los pasajeros la entrega de las cámaras fotográficas que lleven a la mano y las conservará en su poder durante el viaje con las debidas seguridades para evitar que se haga uso de ellas, y no las devolverá a sus tenedores o poseedores hasta el fin del vuelo.

Artículo 3º Los pasajeros que lleven a la mano máquinas fotográficas están en el deber, para poder ser admitidos a bordo de la aeronave, de entregarlas al piloto o comandante de la misma, antes de emprender el vuelo y no podrán exigir su devolución antes de que éste haya terminado.

Artículo 4º Durante el vuelo sobre territorio colombiano el piloto o comandante de la aeronave se constituye responsable solidariamente con la respectiva empresa en calidad de depositario de las máquinas fotográficas que se le hayan entregado, y está investido de la jurisdicción necesaria para impedir que se tomen aerofotografías por cualquier persona sea particular o empleado público, en contravención a lo dispuesto en el artículo 1º de este Decreto.

Artículo 5º Los pilotos o comandantes de aeronaves extranjeras, sea de transportes públicos, de turismo o de trabajos aéreos que en virtud de contratos o permisos especiales vuelen sobre territorio colombiano, están en el deber de obtener de los pasajeros, antes de entrar en territorio de Colombia, la entrega de las máquinas fotográficas que tengan a la mano, para serles devueltas en el aeródromo donde haya de quedarse el pasajero, si éste viniere con destino a Colombia, o al salir del país, en caso contrario.

Artículo 6º Si durante el vuelo el piloto o comandante de la aeronave tuviere conocimiento de la existencia de alguna máquina fotográfica clandestina a bordo de la aeronave, en manos de algún pasajero, ob-

tendrá inmediatamente su entrega y la enviará con los rollos de película correspondientes al Departamento de Aeronáutica Civil, Dirección General de la Fuerza Aérea, Bogotá, desde el primer aeródromo donde aterrice, con una información completa sobre el caso, para proveer lo que fuere conveniente.

Artículo 7º Las máquinas o cámaras fotográficas de los pasajeros que durante el vuelo no queden en poder del piloto o comandante de la aeronave, según lo prescrito en este Decreto, deberán mantenerse dentro de los equipajes en la bodega del avión y no podrán sacarse de allí mientras el pasajero no haya terminado su viaje.

Artículo 8º Los pilotos o comandantes de aeronaves civiles son directamente responsables de la vigilancia a bordo para que durante el vuelo no se tomen vistas aerofotográficas, y tienen en consecuencia libertad para adoptar las medidas que estimen más convenientes, a fin de asegurar la guarda de las cámaras fotográficas y para que no se haga uso de ellas durante el vuelo.

Artículo 9º Los funcionarios de la Aeronáutica Civil se cerciorarán en la forma que se considere más eficaz, de que los pilotos o comandantes de aeronaves civiles cumplan con las obligaciones que se les imponen en este Decreto y darán cuenta a la respectiva superioridad acerca de las irregularidades que se observen para hacer efectivas las sanciones a que haya lugar.

Artículo 10. Las violaciones de este Decreto por pasajeros o tripulantes, aunque se trate de personal oficial, que viajen a bordo de las aeronaves civiles serán sancionadas en cada caso con multas hasta de mil pesos (\$ 1.000.00), convertibles en arresto en la proporción legal, previa una información sumaria en la cual harán plena prueba el informe del piloto o comandante de la aeronave, o dos declaraciones de testigos presenciales. Si la violación fuere imputable al piloto o comandante, además de la multa para cuyo pago responde solidariamente con la persona o entidad de quien dependa, le será suspendida por la primera vez por tres meses la licencia que tenga para volar en Colombia, y en caso de reincidencia se le retirará definitivamente. Estas sanciones serán impuestas, mediante resolución del Ministro de Guerra.

Artículo 11. Las Empresas de Transportes Aéreos, sean nacionales o extranjeras, los propietarios de aeronaves de trabajos aéreos, las Escuelas de Aviación Civil y los Aeroclubs, harán fijar copias impresas de este Decreto por su cuenta en sus oficinas destinadas a atender al público, tanto en el asiento principal de sus negocios, como en sus agencias, aeropuertos y demás lugares de aterrizaje, y las empresas de transportes aéreos harán saber, en la forma que estimen más adecuada, a las personas que compran pasajes, al tiempo de venderlos éstos, las obligaciones que se les imponen por este Decreto.

Artículo 12. De este Decreto se hará una edición especial en hojas sueltas en los Talleres del Estado Mayor de las Fuerzas Militares para su mayor difusión y conocimiento en los Departamentos.

Artículo 13. El presente Decreto rige desde la fecha de expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 23 de octubre de 1942.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alejandro Galvis Galvis**.

---

DECRETO NUMERO 2007 DE 1944 (1)

(agosto 19)

sobre explotación del espacio atmosférico nacional por el Estado.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

**Considerando:**

Que por necesidades de la defensa nacional y la seguridad interior del Estado es necesario reglamentar y restringir la obtención de fotografías aéreas y la elaboración de planos con base en las mismas,

**Decreta:**

Artículo 1º A partir de la fecha del presente Decreto, el ejercicio de la aerofotogrametría y la aerofotografía será función privativa del Estado Mayor General del Ejército, para fines de la defensa nacional y del Instituto Geográfico Militar y Catastral para el desarrollo de los trabajos propios del mismo y los demás que interesen a la economía nacional.

Artículo 2º Los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Guerra podrán utilizar los servicios de compañías privadas para esta clase de trabajos, cuando así lo estimen necesario.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 19 de agosto de 1944. ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Gonzalo Restrepo**.—El Ministro de Guerra, General **Domingo Espinel**.

---

DECRETO NUMERO 2972 DE 1944 (2)

(diciembre 26)

por el cual se adiciona el Decreto número 2007 de (1945) (sic).

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales, y

**Considerando:**

Que por Decreto 2007 se declaró función privativa del Estado el ejercicio de la aerofotografía y aerofotogrametría;

Que el artículo 2º del mismo Decreto establece que para la ejecución de estos trabajos podrán utilizarse los servicios de compañías particulares, y

Que es conveniente determinar las condiciones a que deberán someterse las referidas compañías para la ejecución de dichos trabajos,

---

(1) Adicionado por Decreto número 2972 de 1944.

(2) Consultar Decreto 3234 de 1947. Consultar Decreto 3237 de 1947.

## Decreta:

Artículo 1º Las compañías privadas que estén interesadas en la obtención de fotografías aéreas, deberán solicitar permiso especial al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para cada trabajo que pretendan ejecutar, y sometiéndose, en todo caso, a las normas previstas en este Decreto.

Artículo 2º De toda fotografía aérea que se obtenga, deberá entregarse al Instituto Geográfico Militar y Catastral el negativo original. Igualmente se entregará a dicha entidad copia de los índices y boletines de vuelo correspondientes, que permitan la localización de las fotografías y copias de los croquis, fotocalcos, mosaicos o planos que se elaboren con base en estas fotografías.

Artículo 3º El Estado Mayor General del Ejército y el Instituto Geográfico Militar y Catastral, ejercerán la vigilancia de los trabajos de aerofotografía y fotogrametría, para lo cual podrán destinar el personal civil y militar que se considere necesario.

Artículo 4º Cuando el Gobierno lo estime conveniente, podrá exigir se le suministre toda la información necesaria sobre los sistemas y equipos aerofotográficos y fotogramétricos que se estén empleando en los trabajos.

Artículo 5º Los negativos que se entreguen al Instituto Geográfico Militar y Catastral, tendrán el carácter de reservados, hasta por el término de tres años, a solicitud de la persona o entidad para quien se haya efectuado el correspondiente trabajo, y el Gobierno no podrá durante dicho término, hacer de ellos uso diferente al que se estipule en cada caso particular.

Artículo 6º El Instituto Geográfico Militar y Catastral queda autorizado para fijar las normas y especificaciones técnicas para el desarrollo en el presente Decreto.

Artículo 7º El Gobierno facilitará la entrada a Colombia del personal técnico necesario, de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 26 de diciembre de 1944.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Gonzalo Restrepo**—El Ministro de Guerra, **Domingo Espinel**.

### DECRETO NUMERO 3234 DE 1947

(octubre 2)

por el cual se comisiona al Instituto Geográfico Militar y Catastral y al Estado Mayor General del Ejército para realizar algunos trabajos.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que el Gobierno de Colombia, por medio de notas cruzadas entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Embajada de los Estados Uni-

dos de América, previo concepto favorable del Estado Mayor General del Ejército, ha aceptado la colaboración técnica ofrecida por el Gobierno Americano para el levantamiento de las cartas aeronáuticas y la compilación de mapas topográficos a gran escala del país;

Que de acuerdo con las notas colombianas los trabajos a que dé lugar dicha colaboración deben adelantarse por las Fuerzas Militares, y

Que el Instituto Geográfico Militar y Catastral, dependencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en colaboración con el Ejército, es la entidad técnica del Gobierno, que adelanta el levantamiento de cartas con fines militares y catastrales,

### **Decreta:**

Artículo 1º Comisionase al Instituto Geográfico Militar y Catastral para que, en asocio y colaboración del Estado Mayor General del Ejército, desarrolle con los funcionarios técnicos norteamericanos el programa de trabajos convenido por medio de las notas arriba indicadas.

Artículo 2º Por resoluciones de los Ministerios de Hacienda y Guerra se dictarán las medidas necesarias para el desarrollo de este Decreto.

Artículo 3º Los gastos que demande la ejecución de los trabajos mencionados se harán con cargo a las partidas incorporadas en las leyes de apropiación para el Ministerio de Guerra y el Instituto Geográfico Militar y Catastral.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 2 de octubre de 1947.  
**MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Domingo Esguerra.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de Paula Pérez.**—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano.**

(“Diario Oficial” número 26552).

---

### **DECRETO NUMERO 3237 DE 1947**

(octubre 2)

por el cual se reglamenta la venta de copias de las fotografías aéreas que tome el Instituto Geográfico Militar y Catastral, y se dictan otras disposiciones sobre uso y control de copias aerofotográficas.

### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

### **Decreta:**

Artículo 1º A partir de la fecha de este Decreto, la venta de copias de aerofotografías tomadas por el Instituto Geográfico Militar y Catastral se autorizará en cada caso particular por resolución del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, previo concepto favorable del Estado Mayor General del Ejército.

Para la venta de copias de aerofotografías que comprendan territorios limítrofes del país, se necesitará, además, concepto favorable de la Oficina de Longitudes y Fronteras del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 2º De la entrega de las copias aerofotográficas vendidas se dejará constancia en un acta, autorizada por el Director del Instituto Geográfico Militar y Catastral, de la cual se enviarán copias al Estado Mayor General del Ejército y a la Contraloría General de la República.

Artículo 3º Las copias fotográficas se marcarán por medio de un sello, con el fin de poder identificarlas en todo momento, hecho del cual se dejará constancia en el acta de que se trata en el artículo anterior.

Artículo 4º Las personas o compañías particulares que soliciten permiso para efectuar levantamientos aerofotográficos deberán indicar en la respectiva solicitud las personas o entidades para quienes intentan efectuar dichos levantamientos. En el permiso o licencia que se conceda se dejará constancia de las personas o entidad para quien se hará el levantamiento aerofotográfico.

La entrega de copias fotográficas, mosaicos, etc., se hará mediante la firma de actas, autorizadas por el representante del Instituto Geográfico Militar y Catastral, de las cuales se enviarán copias al mismo Instituto y al Estado Mayor General del Ejército. Cada documento se marcará con un sello especial, a fin de identificarlo en cualquier momento.

Artículo 5º Durante el término de la reserva prevista por el artículo 5º del Decreto 2972 de 1944, las personas o compañías particulares que hayan obtenido licencias para tomar aerofotografías no podrán expedir copias sino a favor de las personas o entidades para quienes se hizo el respectivo trabajo, indicadas en la correspondiente providencia del permiso.

No obstante lo dispuesto en el aparte anterior de este artículo, si una persona o entidad particular diferente de la indicada en la respectiva resolución de permiso, necesitare copias, mosaicos, etc., obtenidos por una compañía particular, deberá dirigir una solicitud, acompañada de una autorización de la persona o entidad para quien se hizo el trabajo, a la que se dará el trámite previsto en el artículo 1º de este Decreto.

Durante el mismo término, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, previo concepto favorable del Estado Mayor General del Ejército y del Instituto Geográfico Militar y Catastral, ordenará la expedición y autorizará la entrega de copias a las dependencias oficiales que las soliciten y para los fines previstos en las correspondientes licencias o permisos.

De la entrega de las copias de que tratan los apartes anteriores se dejará constancia en actas suscritas en la forma prevista en el artículo 4º de este Decreto, entendiéndose que la reserva correrá a cargo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 6º La infracción de lo previsto en los artículos anteriores se sancionará con multas hasta de cinco mil pesos (\$ 5.000) que impondrá el Ministerio de Hacienda, y con la cancelación de las licencias respectivas.

Artículo 7º Vencido el término de la reserva de que trata el artículo 5º del Decreto 2972 de 1944, la expedición de copias, mosaicos etc., se hará por conducto del Instituto Geográfico Militar y Catastral y en las condiciones previstas por los artículos 1º y 2º del presente Decreto.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 2 de octubre de 1947, **MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Domingo Esguerra.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez.**—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano.**

(“Diario Oficial” número 26552).

**TITULO VI**

**ESCUELAS**

## CAPITULO I.—REQUISITOS.

LEY 89 DE 1938

(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
(1) Artículo 74. La enseñanza y ejercicio de las profesiones de comandante, piloto, navegante, mecánico, radio-operador y demás personal técnico, directa o indirectamente al servicio de aeronaves, así como de capitán de aeródromo o aeropuerto, quedan sometidos a la suprema inspección y reglamentación del Gobierno.

Artículo 75. El Gobierno fomentará la enseñanza de las profesiones de que trata el artículo anterior, en la forma que indiquen las circunstancias.

.....  
Artículo 89. Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho.

Organo Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo.**

---

## DECRETO NUMERO 1553 DE 1935 (2)

(agosto 28)

por el cual se reglamentan la licencia para alumnos pilotos de transportes públicos y la adjudicación de becas para tales estudios.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Ninguna entidad consagrada a la enseñanza de aviación podrá recibir alumnos-pilotos de transportes públicos sin que éstos hayan sido aceptados previamente por el Departamento de Aviación Civil de la Dirección General de Aviación del Ministerio de Guerra.

---

(1) Reglamentado por los siguientes Decretos: 2773 de 1942, 2669 de 1947.

Consultar Reglamento de Clasificación y Requisitos de idoneidad del personal técnico de la Aviación Civil.

(2) Consultar Decretos números 2773 de 1942, 1584 de 1940.

Reglamento de Clasificación y Requisitos de idoneidad del personal técnico de la Aviación Civil.

Artículo 2º Para ser aceptados por el Departamento de Aviación Civil como alumnos-pilotos de transportes públicos, los interesados deben llenar las condiciones de que tratan los artículos siguientes.

Artículo 3º El candidato no podrá tener menos de 18 ni más de 24 años de edad.

Artículo 4º El candidato debe poseer un diploma o certificado oficial en que conste que ha terminado con éxito los estudios correspondientes al título de bachiller colombiano.

Artículo 5º El candidato debe presentar un minimum de tres certificados legales, expedidos por personas mayores, de reconocida solvencia moral, que no sean parientes del interesado y en que conste:

a) Que la conducta familiar, cívica y social del candidato ha sido siempre intachable;

b) Que no acostumbra abusar de bebidas alcohólicas, ni del tabaco y que no usa drogas heroicas, y

c) Que el candidato posee un criterio de responsabilidad, una gran entereza de carácter y hábitos de disciplina.

Parágrafo. De preferencia estos certificados deben ser expedidos por los directores de los planteles de educación frecuentados por el candidato, con indicación del tiempo que duró en ellos y precisando las fechas correspondientes. En todo caso se exige que uno de los certificados sea expedido por el Director del último colegio a que haya asistido el interesado.

Si el candidato es extranjero, se exige, además, que por lo menos uno de los certificados sea expedido por una autoridad diplomática o consular de su país, reconocida en Colombia.

Artículo 6º El candidato debe someterse a un examen de reconocimiento médico, efectuado de acuerdo con las instrucciones correspondientes del Departamento de Aviación Civil, por el médico que éste designe y cuyo resultado, consignado en los formularios respectivos, será enviado por el mencionado médico, directa y confidencialmente al Departamento de Aviación Civil.

Artículo 7º El candidato debe presentarse a un examen de aptitud física ante un oficial y un médico militar, designados por el Ministerio de Guerra, en el que se someterá, bajo el control médico, a las siguientes pruebas:

a) Carrera:

Prueba de velocidad: 100 metros planos;

Prueba de resistencia: 1.500 metros planos.

b) Salto:

Salto alto con impulso, y

Salto largo con impulso.

c) Natación:

Prueba de velocidad: 100 metros (estilo libre), y

Prueba de resistencia: el mayor tiempo que permanezca nadando.

d) Gimnasia en aparatos:

El candidato ejecutará los ejercicios que conozca en la barra fija, en el trapecio, en las argollas y en el cable.

Artículo 8º El candidato debe enviar su solicitud al Departamento de Aviación Civil, acompañada de:

- a) Partida de bautismo o acta de nacimiento;
- b) Diploma o certificado de bachillerato;
- c) Si el candidato es menor de edad: autorización legal de los padres o tutor en que le concedan permiso para que ingrese a la carrera de piloto de transportes públicos;
- d) Certificados de buena conducta;
- e) Constancia de que ha sido reconocido por el médico indicado, y
- f) Constancia de que se ha sometido a las pruebas de aptitud física.

Parágrafo. En caso de que se trate de candidatos para becas acordadas por los Departamento o los Municipios, el envío de estos documentos debe hacerse por conducto de la persona que indique la Gobernación o la Alcaldía interesada, la que adjuntará una nota referente a cada uno de los candidatos con sus propias observaciones.

Los formularios de reconocimiento médico y en el que se consignen los resultados de las pruebas de aptitud física, serán remitidos directamente por los examinadores al Departamento de Aviación Civil.

Artículo 9º El Departamento de Aviación Civil procederá, en vista de los documentos antes citados, a la primera eliminatoria.

Artículo 10. Los candidatos aceptados deben presentarse en Bogotá al mencionado Departamento para someterse a las pruebas siguientes:

- a) Examen médico general, y
- b) Exámenes de aptitud para el vuelo.

Parágrafo. El resultado de las pruebas de que habla el presente artículo servirá para efectuar la segunda eliminatoria.

Artículo 11. Los candidatos aprobados en la segunda eliminatoria deberán someterse a un examen de aptitud para pilotos, bajo el control del Departamento de Aviación Civil, que podrá prolongarse durante diez (10) horas de vuelo, las cuales se cobrarán al candidato, de acuerdo con las tarifas de enseñanza aprobadas por el mencionado Departamento.

Artículo 12. A los candidatos que hayan pasado las pruebas citadas se les expedirán las licencias de alumnos pilotos de transportes públicos.

Parágrafo. Las licencias de que trata el presente artículo podrán ser suspendidas temporal o definitivamente por el Departamento de Aviación Civil, por razones de seguridad, disciplina, aplicación o por cualquier otro motivo que comprometa o pueda comprometer la buena marcha de la enseñanza o de la navegación aérea.

Artículo 13. Para la adjudicación de becas concedidas por entidades oficiales o particulares, para cursar, en todo o en parte, la carrera de piloto de transportes públicos, se observarán las siguientes reglas:

Primera. El aspirante deberá ser colombiano de nacimiento.

Segunda. Si las becas son Departamentales o Municipales, el aspirante deberá ser oriundo del Departamento o Municipio correspondiente.

Tercera. Si las becas son concedidas por entidades particulares, el aspirante deberá satisfacer las condiciones exigidas por dichas entidades.

Cuarta. Si la beca no cubre sino parte de la instrucción, el aspirante deberá comprometerse, por escrito, a continuar y terminar su preparación, salvo caso de fuerza mayor.

Quinta. El aspirante deberá poseer la licencia de alumno piloto de transportes públicos.

Sexta. Si el aspirante ha sido aceptado en la segunda eliminatoria de que trata el artículo 10, consignará, en la pagaduría del Ministerio de Guerra, el valor total de diez (10) horas de vuelo, según la tarifa establecida de acuerdo con el artículo 11. En caso de que el examen de aptitud para piloto dé resultado satisfactorio, le será devuelta, al aspirante, la totalidad de la suma consignada y el precio de las diez horas será cubierto por la beca. En caso de resultado no satisfactorio, se pagarán a la Escuela donde se haya efectuado el mencionado examen, las horas de vuelo empleadas en éste, con los dineros consignados por el aspirante y el resto, si lo hubiere, le será devuelto.

Séptima. Los beneficiados con becas deberán otorgar, para poder entrar en posesión de ellas, una fianza personal con las formalidades legales, por la suma de dos mil quinientos pesos (\$ 2.500.00) moneda corriente, según póliza que elaborará el Departamento de Aviación Civil, para garantizar tanto el comportamiento y aplicación del alumno, como para responder de los daños ocasionados por grave negligencia o descuido de su parte.

Octava. Si llegare el caso de que al alumno se le retire definitivamente la licencia de que trata el artículo 12, perderá el derecho a la beca, y el fiador consignará la suma estipulada, en el documento de fianza, siempre que el retiro de la licencia y la cancelación de la beca se hayan hecho por culpa del alumno.

Novena. El aspirante que se beneficie de una beca nacional queda comprometido, bajo la caución de que trata el presente artículo, a prestar sus servicios, al Gobierno, una vez obtenido el título de piloto de transportes públicos, por 2 años, mediante remuneración moderada; compromiso que constará por escrito.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 28 de agosto de 1935.  
ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Marco A. Aulí**.

## DECRETO NUMERO 2773 DE 1942 (1)

(diciembre 19)

por el cual se reglamenta la enseñanza de Aviación Civil en Institutos particulares.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y en especial de las contenidas en el artículo 74 de la Ley 89 de 1938,

#### **Decreta:**

Artículo 1º La enseñanza y preparación de personal para pilotos, mecánicos de aviación, radio-operadores, aerólogos y demás especialidades técnicas vinculadas directamente a la navegación aérea, quedan sometidas a la suprema inspección y reglamentación del Gobierno Nacional, en los términos de la Ley 89 de 1938.

Artículo 2º Para la fundación de Institutos, cualquiera que sea su denominación, o para el funcionamiento de los ya existentes, destinados a la enseñanza y preparación de pilotos civiles, se exigen los siguientes requisitos:

a) Un minimum de personal de enseñanza, así: un monitor calificado; un mecánico para cada avión, con suficiente título de idoneidad; dos profesores calificados en su especialidad, para las materias teóricas.

b) Campo adecuado para las prácticas de vuelo, que reúna las exigencias técnicas prescritas por la Aeronáutica Civil; hangar para los aviones; talleres de reparación y mantenimiento que correspondan a las exigencias del Instituto; dos aviones adecuados para la enseñanza de pilotaje, con sus repuestos necesarios; y local adecuado para la Escuela.

c) Presentar al Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea, para su revisión y aprobación, el plan orgánico del Instituto, tanto en lo relativo a su dirección y funcionamiento, como en lo que respecta a su organización económica.

d) Presentación a la entidad antes citada, de los programas y textos de enseñanza de las siguientes materias: motores, aerodinámica, navegación, aerología y reglamentaciones vigentes sobre navegación aérea.

Parágrafo. Los Institutos destinados a la enseñanza de las demás especialidades relativas a la navegación aérea, deben comprobar, a satisfacción del Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea, con qué elementos cuenta, cuál es su plan de organización, cuáles sus programas de enseñanza y cuál el respaldo económico para el desarrollo de sus labores.

---

(1) Adicionado por Decreto número 412 de 1944. Consultar las siguientes disposiciones: Decretos números 1584 de 1940, 1720 de 1942 y 2669 de 1947. Resoluciones números 922 de 1942 y 833 de 1944.

Reglamento de Clasificación y Requisitos de idoneidad del personal técnico de la Aviación Civil.

Artículo 3º Los Institutos de que se trata tienen la obligación de someter a la aprobación del Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea, antes de empezar a funcionar, la fijación del valor de los cursos y tarifa por hora de vuelo, lo mismo que hacer practicar por la Sanidad Militar, los exámenes psico-físicos reglamentarios a todos los pilotos, monitores y alumnos de conformidad con el Decreto número 1720 de 16 de julio y Resolución Ministerial número 922 de 31 de agosto del presente año.

Artículo 4º El Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea tendrá a su cargo la supervigilancia e inspección inmediatas de los Institutos mencionados en este Decreto; se hará representar en cada oportunidad a solicitud del Director o representante del Instituto, por medio de un técnico del ramo, en los exámenes tanto teóricos como prácticos de los alumnos que hayan terminado sus cursos; y expedirá las licencias de piloto de turismo de primera, segunda o tercera categoría, si los estudios se hubieren ajustado a las normas de la Aeronáutica Civil.

Artículo 5º Ningún Instituto de los anteriormente indicados podrá funcionar sin haber obtenido la competente autorización del Ministerio de Guerra, que sólo podrá concederse con conocimiento de causa y previa comprobación, a satisfacción del Ministerio, de los requisitos exigidos en este Decreto.

Parágrafo. Estas autorizaciones podrán ser retiradas en cualquier tiempo por el Ministerio, si se comprobare que el establecimiento no funciona de acuerdo con las normas de este Decreto.

Artículo 6º Este Decreto regirá desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 19 de diciembre de 1942.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alejandro Galvis Galvis**.

---

#### DECRETO NUMERO 412 DE 1944

(febrero 23)

por el cual se adiciona el marcado con el número 2773 de 1942 “por el cual se reglamenta la enseñanza de aviación civil en los Institutos particulares”, y se dicta además una disposición para las empresas de transportes aéreos comerciales.

**El Primer Designado, encargado de la Presidencia de la República,**  
en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Para poder dirigir escuelas, establecimientos o institutos, cualquiera que sea su denominación, que tengan por objeto preparar pilotos de Aviación, lo mismo que para ser instructor o monitor de pilotaje en los mismos, se requiere, como condición primordial, que el aspiran-

te no haya sido retirado o dado de baja de ningún establecimiento oficial o particular destinado a la instrucción aérea, por ninguna de las causales siguientes: indisciplina de vuelo, falta de aptitud para el vuelo o mala conducta.

Artículo 2º Los individuos que se encuentren en el caso del artículo anterior tampoco podrán ser pilotos ni copilotos en empresas comerciales de transportes aéreos, salvo lo que en casos especiales disponga el Gobierno.

Artículo 3º Queda en estos términos adicionado el Decreto número 2773 de 1942, fecha desde la cual rige la presente disposición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 23 de febrero de 1944.  
DARIO ECHANDIA.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

---

## RESOLUCION NUMERO 833 DE 1944 (1)

(junio 2)

por la cual se reglamenta la expedición de títulos de idoneidad de pilotos de turismo y se dictan otras disposiciones.

### **El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Resuelve:**

Artículo 1º Los alumnos de las Escuelas, Aeroclubes o Centros de Instrucción Aérea para pilotos de turismo, tienen derecho a que se les expida el correspondiente título de idoneidad, una vez que hayan hecho con buen aprovechamiento el total de horas de vuelo señalado para cada clase, que hayan cumplido satisfactoriamente las prácticas y vuelos de crucero reglamentarios, y que hayan cursado y aprobado, de acuerdo con los programas y textos de enseñanza respectivos, como lo prescribe el Decreto número 2773, las siguientes materias:

Motores. Aerodinámica. Navegación. Aerología. Reglamentos vigentes sobre navegación aérea.

Artículo 2º Los títulos de pilotos de turismo de que trata el punto anterior se clasifican así:

Tercera clase. Segunda clase. Primera clase.

Artículo 3º Para adquirir el título de piloto de turismo en cualquiera de las clases indicadas, se requieren los siguientes requisitos:

#### **Tercera clase**

a) Haber hecho un mínimo de 40 horas de vuelo, de las cuales 25 de doble comando y 15 de vuelo solo.

---

(1) Consultar Manual de Reglamentos de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil.

b) Haber cumplido las pruebas reglamentarias oficiales que a continuación se indican:

- 1º Salida, tránsito y aterrizaje de precisión.
- 2º Aterrizaje de precisión de 180º (triángulo).
- 3º Aterrizaje de precisión de 360º (triángulo).
- 4º Pérdidas con motor y sin motor.
- 5º Barrenas.
- 6º Triángulo de navegación.
- 7º Emergencias.
- 8º Teoría (navegación, aerodinámica y motores).

c) Haber aprobado los exámenes finales relativos a pruebas teóricas y prácticas.

### **Segunda clase**

Los pilotos de turismo de tercera clase podrán ascender a segunda, mediante la comprobación de haber hecho 20 horas de vuelo como piloto de tercera clase, y previo el cumplimiento de las siguientes pruebas:

- 1º Salida, tránsito y aterrizaje de precisión.
- 2º Aterrizaje de precisión de 100º (paralelo).
- 3º Aterrizaje de precisión de 360º (paralelo).
- 4º Virajes suaves de precisión a nivel de 180º y 360º.
- 5º Pérdidas y barrenas.
- 6º Acrobacia primaria (medias vueltas suaves).
- 7º Crucero (150 kilómetros, con un aterrizaje).
- 8º Teoría (navegación, aerodinámica, meteorología y motores).

### **Primera clase**

Los pilotos de turismo de segunda clase podrán ascender a primera, mediante la comprobación de haber hecho 20 horas de vuelo como piloto de segunda clase, y previo el cumplimiento de las siguientes pruebas:

- 1º Salida, tránsito y aterrizaje de precisión.
- 2º Aterrizaje de precisión de 180º (paralelo).
- 3º Aterrizaje de precisión de 360º (paralelo).
- 4º Virajes suaves y escarpados de precisión, a nivel de 360º y 720º.
- 5º Vuelo por instrumentos (navegación).
- 6º Vuelo de altura.
- 7º Crucero (300 kilómetros con dos aterrizajes).
- 8º Teoría (navegación aerodinámica, meteorología y motores).

Artículo 4º Los exámenes finales de los alumnos antes de la expedición de los títulos de idoneidad, deberán ser presenciados por el funcionario o funcionarios que designe el Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea y su informe será acompañado a la documentación que deberá enviarse a dicho Departamento por el Director del Instituto.

Artículo 5º El título de idoneidad de cada piloto consistirá en un diploma especialmente impreso, con la indicación del nombre del piloto y

la clase a que pertenece. El diploma será autorizado con la firma del Ministro de Guerra, y llevará además las firmas del Director del Instituto, del Director General de la Fuerza Aérea y del Jefe de la Aeronáutica Civil. Estos diplomas se registrarán en el Departamento de Aeronáutica Civil, en donde se autorizará la licencia o carnet de bolsillo que debe entregarse a cada uno de los pilotos civiles que hayan recibido su diploma, así como el uso de las insignias correspondientes. La insignia será la que adopte para los pilotos civiles el Ministerio, por resolución especial.

Artículo 6º La licencia de piloto de turismo de tercera clase confiere al titular la facultad de conducir aeronaves de turismo de un solo motor, monoplaneo o biplaneo, sin llevar a bordo ningún pasajero, utilizando siempre el aeródromo de la Escuela u otro expresamente autorizado por la Aeronáutica Civil, pero los vuelos no podrán efectuarse sino en los alrededores o proximidades del respectivo aeródromo, sin sobrevolar cordillera.

Artículo 7º La licencia de piloto de turismo de segunda clase confiere al titular la facultad de conducir aeronaves de turismo de un solo motor monoplaneo o biplaneo y puede llevar a bordo un pasajero, y efectuar vuelos de crucero hasta de 150 kilómetros a partir del respectivo aeródromo.

Artículo 8º La licencia de piloto de turismo de primera clase confiere al titular la facultad de conducir aeronaves de turismo de un solo motor, monoplaneo o biplaneo, puede llevar a bordo un pasajero, y podrá efectuar vuelos de crucero hasta de 300 kilómetros a partir del respectivo aeródromo.

Artículo 9º Los pilotos de turismo, de cualquier clase que sea, no podrán transportar en sus aviones pasajeros o carga, mediante retribución, ni realizar trabajos aéreos de ninguna naturaleza. El piloto de turismo sea de segunda o de primera clase que lleve a bordo el pasajero que se le autoriza, según los artículos 7º y 8º, no podrá hacerlo sino en forma gratuita y bajo la exclusiva responsabilidad y el propio riesgo del pasajero.

Artículo 10. Las licencias de pilotos de turismo sólo son válidas por un año, al cabo del cual los interesados deberán obtener la revalidación de su título, mediante la presentación de su libreta de vuelos en que conste un entrenamiento de vuelo por no menos de cuatro horas mensuales, y del certificado de la Sanidad Militar, de que su aptitud psico-fisiológica está en condiciones satisfactorias. Tales licencias pueden ser suspendidas transitoriamente o retiradas en forma definitiva por el Departamento de Aeronáutica Civil en la forma prescrita en el artículo 22 del Decreto número 766 de 1939.

Artículo 11. El entrenamiento a que se refiere el artículo anterior deberá practicarlo el piloto, previo el pago de los derechos correspondientes, bajo la inspección de un funcionario autorizado, ya se practique en avión particular o en avión oficial, en Centros de Instrucción, Escuelas o Aeroclubes autorizados al efecto.

Artículo 12. También se concederá licencia de piloto de turismo, a las personas que no poseyendo certificado de un instituto autorizado oficialmente, o que posean una licencia extranjera válida, se sometan con éxito a las pruebas prácticas y a los exámenes teóricos correspondientes a la clase a que aspira pertenecer, siempre que sean aprobados en los exámenes de aptitud psico-fisiológica.

Artículo 13. En los casos en que el aspirante a licencia de piloto de turismo sea extranjero, es requisito indispensable el concepto favorable del Estado Mayor General de las Fuerzas Militares, así como del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.

Artículo 14. Las pruebas prácticas se llevarán a cabo en el orden que dispongan los examinadores, quienes están autorizados para suspenderlas o aplazarlas según el caso.

Artículo 15. Todo piloto que haya recibido una licencia de piloto de turismo debe llevar una libreta de vuelos, conforme a los modelos que fije el Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea, el cual autenticará dicha libreta al expedir la licencia y a tiempo de renovarla. Dicho Departamento podrá exigir que se comprueben los datos anotados en la libreta de vuelos. Esta libreta servirá de prueba de las actividades de vuelos al solicitar la renovación de las licencias concedidas. La libreta deberá tener autorizados los vuelos realizados con las firmas del Director del Instituto, Jefe de Aeropuerto o Comandante de la Base Aérea, en donde se hayan hecho los vuelos.

Artículo 16. Los pilotos de la Fuerza Aérea que se hayan retirado del servicio activo en buenas condiciones, pueden solicitar su licencia de piloto de turismo, en la clase correspondiente al estado de instrucción de acuerdo con la información que suministre el Departamento encargado del entrenamiento en la Dirección General de la Fuerza Aérea. Esta licencia se expedirá sin necesidad de presentar pruebas prácticas ni exámenes teóricos de ninguna clase, cuando la actividad de vuelos de tales pilotos corresponda a lo dispuesto en esta Resolución, y siempre que no se encuentren en ninguno de los casos previstos en el Decreto número 412 del presente año.

Artículo 17. Los individuos que habiendo hecho parte de una Escuela de Aviación Civil o Militar, Aeroclub o Instituto de esta naturaleza como alumnos hayan sido retirados por falta de aptitudes para el vuelo, no podrán ser admitidos nuevamente en ninguno de estos establecimientos como alumnos de pilotaje.

Artículo 18. Los pilotos de turismo no podrán dar instrucción de pilotaje, sin previa licencia del Ministerio de Guerra, y mediante los requisitos señalados en el Decreto número 2773 de 1942. La infracción a esta disposición, lo mismo que cualquiera otra a las reglamentaciones y disposiciones vigentes sobre navegación aérea, hará responsable al infractor de las indemnizaciones por daños y perjuicios a que haya lugar, y el Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea podrá imponerle multas en la cuantía señalada en el ar-

título 20 del Decreto número 766 de 1939 y siguiendo el procedimiento prescrito en el artículo 21 del mismo Decreto.

Artículo 19. Queda derogada la Resolución número 123 de 18 de octubre de 1940, expedida por la Dirección General de la Aeronáutica Civil.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 2 de junio de 1944. General DOMINGO ESPINEL, Ministro de Guerra.—**Leopoldo Piedrahita E.**, General, Secretario General, encargado.

---

## CAPITULO II.—INSTITUTOS PARTICULARES

### INSTITUTOS PARTICULARES

#### **Escuela Nacional de Planeadores de Medellín**

Resolución Ejecutiva número 1107 de 1940 (agosto 20). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Escuela Nacional de Planeadores de Medellín.

#### **Escuela de Aviación Civil A. B. C.**

Resolución Ejecutiva número 1159 de 1940 (octubre 4). Por la cual se autoriza el traslado a Bogotá de la Escuela de Aviación Civil A. B. C.

Resolución número 329 de 1942 (marzo 31), Por la cual se renuevan las autorizaciones concedidas al Mayor Camilo Daza, en relación con el funcionamiento de la Escuela de Aviación Civil A. B. C.

#### **Instituto Técnico de Aviación Ltda. "Iteca"**

Resolución Ejecutiva número 55 de 1947 (marzo 28). Por la cual se accede a la solicitud hecha por el Instituto Técnico de Aviación Ltda. "Iteca" para que se le entreguen en calidad de comodato o préstamo de uso y para efectos de la enseñanza de mecánicos de Aviación y preparación de pilotos civiles, los aviones H. A. W. K. número militar 819 y Falcon número militar 130 pertenecientes a las Fuerzas Aéreas.

### CLUBES AEREOS

#### **Aeroclub de Cali**

Resolución Ejecutiva número 205 de 1941 (julio 4). Sobre reconocimiento de personería jurídica al Aeroclub de Cali.

Resolución Ejecutiva número 73 de 1943 (junio 2). Sobre la ayuda que el Gobierno presta al Aeroclub "Colombiano" de Cali para el fomento de la preparación de personal de pilotos civiles.

#### **Aeroclub de Colombia**

Resolución Ejecutiva número 179 de 1947 (octubre 9). Por la cual se reconoce personería jurídica al Aeroclub de Colombia.

Resolución número 2260 de 1947 (noviembre 4). Por la cual se concede permiso de operación al Aeroclub de Colombia.

## **TITULO VII**

**DEL PERSONAL TECNICO DE LA AVIACION CIVIL, SU CLASIFICACION  
Y LICENCIAS**

## CAPITULO I.—AUTORIZACIONES

LEY 89 DE 1938

(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

**El Congreso de Colombia**

**Decreta:**

.....

### VIII—Del personal y de la enseñanza

Artículo 73. Toda empresa aérea está obligada a mantener invariablemente para sus servicios, a partir de la vigencia de esta Ley, un personal colombiano no inferior al 25 por 100 durante los primeros cinco años de su funcionamiento, al 50 por 100 durante los cinco subsiguientes, y al 75 por 100 a partir del undécimo año en adelante.

.....

Artículo 89. Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho.

Organo Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.

---

### DECRETO NUMERO 1720 DE 1942 (1)

(julio 16)

por el cual se dicta una disposición sanitaria en el ramo de Aeronáutica Civil.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Los pilotos civiles o pilotos militares en retiro, para que puedan continuar ejerciendo actividades de vuelo deben someterse a los exámenes de control psico-fisiológicos que les serán practicados por la Dirección General de Sanidad Militar cada seis meses. Este examen es obligatorio para los alumnos que aspiren a ingresar a Cursos de Pilotaje de Aviación de Turismo en las Escuelas o Aeroclubs que funcionen en el país.

Parágrafo. Los pilotos de las Compañías de Transportes Aéreos establecidas o que se establezcan en el país, quedan sometidos al examen

---

(1) Aclarado por Decreto número 2493 de 1942. Modificado por Decreto número 1230 de 1947.

Consultar: Resolución número 922 de 1942. Resolución número 557 de 1947. Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil.

periódico de que trata este artículo, pero tales exámenes se llevarán a cabo por los médicos que designen las respectivas empresas, conservando la Sanidad Militar la facultad de supervigilar y hacer efectivos los correspondientes exámenes, de acuerdo con las normas que se dictarán al efecto.

Artículo 2º Todo examen que practique la Sanidad Militar de acuerdo con lo dispuesto en este Decreto, será costeadado por el interesado. La Dirección General de Aviación fijará en cada caso de acuerdo con la Sanidad Militar, el valor de cada examen completo, cuyo importe ingresará al Tesoro Nacional.

Artículo 3º Los exámenes de control psico-fisiológicos a que se refiere este Decreto empezarán a practicarse desde el 15 de agosto próximo, y los pilotos que no se presentaren en la Dirección General de Sanidad Militar en el lapso comprendido entre esa fecha y el primero de septiembre siguiente, quedarán suspendidos **ipso-facto** en sus actividades de vuelo y les serán retiradas las correspondientes licencias.

Parágrafo. Para que un piloto pueda ser admitido al examen de que se trata, deberá exhibir el recibo de haber consignado el valor del examen en la contaduría pagadora del Ministerio de Guerra.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 16 de julio de 1942.  
EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

---

DECRETO NUMERO 2493 DE 1942  
(octubre 30)

por el cual se aclara el marcado con el número 1720 de 16 de julio del presente año.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º El producto de los exámenes que la Sanidad Militar practique al personal de pilotos civiles, pilotos militares en retiro, o personal de alumnos de establecimientos de Aviación Civil, según la tarifa correspondiente, se consignará en la Tesorería General de la República, a fin de que sea destinado a aumentar el presupuesto del Ministerio de Guerra, mediante la apertura de los correspondientes créditos adicionales al presupuesto por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 128 de 1937.

Artículo 2º Tales ingresos se destinarán, dentro del presupuesto del Ministerio de Guerra, a la adquisición del material que necesite la Sanidad Militar para los exámenes que deben practicársele al personal de

pilotos civiles, pilotos militares en retiro y aspirantes a cursos civiles de pilotaje, en conformidad con el Decreto número 1720 antes citado.

Artículo 3º El presente Decreto, por medio del cual se aclara el marcado con el número 1720 del presente año, rige con anterioridad del 16 de julio de 1942, fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 30 de octubre de mil novecientos cuarenta y dos.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Alfonso Araújo**.—El Ministro de Guerra, **Alejandro Galvis Galvis**.

---

## DECRETO NUMERO 1230 DE 1947

(abril 12)

sobre exámenes médicos de pilotos de la Aeronáutica Civil.

### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Los exámenes médicos para los pilotos civiles serán obligatorios cada seis (6) meses para los de primera clase (transporte de pasajeros) y cada doce (12) meses para los de segunda y tercera clases (transporte de carga y turismo), contados desde la fecha del último examen. Los exámenes médicos semestrales para los pilotos civiles de primera clase serán los siguientes: sistema nervioso, órganos de los sentidos y aparato cardio-vascular.

Parágrafo. Los pilotos que dejen transcurrir este lapso sin llenar el requisito ordenado en este artículo, serán suspendidos en sus actividades de vuelo y la Dirección General de Aeronáutica Civil retirará las respectivas licencias.

Artículo 2º Los exámenes de que trata el artículo anterior serán practicados antes de los plazos señalados en todos aquellos casos en que por razones de accidentes, enfermedad u otra causa cualquiera el interesado haya podido sufrir alteraciones de sus condiciones psico-físicas.

Parágrafo. Las compañías de transportes aéreos establecidas en el país, quedan en la obligación de avisar a la mayor brevedad a la Dirección General de Aeronáutica Civil (Sección de Sanidad), en los casos previstos en este artículo para los fines a que hubiere lugar.

Artículo 3º Los detalles del servicio médico de la Aeronáutica Civil serán objeto de reglamentos especiales aprobados por resoluciones Ministeriales.

Artículo 4º Quedan en estos términos modificados los Decretos números 1720 de 1942 y 1757 de 1944.

Artículo 5º El presente Decreto rige desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 12 de abril de 1947.  
MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Carlos Sáenz de Santamaría**.

---

RESOLUCION NUMERO 922 DE 1942 (1)

(agosto 31)

sobre tarifa de derechos para el examen que ha de practicar la Sanidad Militar a los pilotos de Aviación Civil

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales, y

**Considerando:**

Que el Gobierno ha dispuesto, por medio del Decreto número 1720 del presente año, que los pilotos civiles y pilotos militares en retiro, para que puedan continuar ejerciendo actividades de vuelo, deben someterse a los exámenes de control psico-fisiológicos, que les serán practicados por la Dirección General de la Sanidad Militar cada seis meses;

Que, conforme a lo dispuesto en el referido Decreto, tales exámenes serán costeados por los interesados, según una tarifa fijada de acuerdo con la Sanidad Militar; y

Que la Dirección General de dicho ramo, en oficios números 7443 y 7907, de fechas 18 y 27 de agosto respectivamente, ha emitido el correspondiente concepto,

**Resuelve:**

1º La tarifa según la cual los pilotos civiles y pilotos militares en retiro, deben consignar los derechos de los exámenes que les practique la Dirección General de la Sanidad Militar, según el Decreto número 1720 de 16 de julio del presente año, es la siguiente:

**Pruebas de laboratorio**

Examen de Wassermann, Kahn y Hinton....	\$ 6.00
Examen de dosificación de glicemia y azohemia en la sangre....	8.00
Examen completo de orina ...	3.00
Examen de índice de coagulación sanguínea... ..	3.00
Examen de fórmula leucocitaria y recuento globular y valor de la hemoglobina ....	5.00
Examen de materias fecales ..	2.00

**Exámenes psico-fisiológicos**

Examen clínico general y especial, que comprende control radioscópico de corazón y de pulmones, índice de Schneider, exámenes de órga-

---

(1) Consultar: Resolución número 13 de 1947.

nos de los sentidos (pruebas especiales completas), examen bucodentario y electrocardiográfico \$ 25.00.

2º En cuanto a las pruebas de laboratorio, serán aceptados los exámenes que se practiquen en un tiempo no menor de treinta días antes del examen psico-fisiológico y en un laboratorio de reconocida competencia, a juicio de la Dirección del Servicio de Sanidad Militar, cuando se trata de un laboratorio no oficial.

3º De acuerdo con el parágrafo del artículo 3º del citado Decreto número 1720, los pilotos que han de ser examinados exhibirán ante la Sanidad Militar el recibo de haber consignado el valor del examen en la contaduría pagadora del Ministerio de Guerra.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 31 de agosto de 1942. A. GALVIS GALVIS, Ministro de Guerra.—**Eduardo Bonitto**, General, Secretario.

---

RESOLUCION NUMERO 1447 DE 1944  
(octubre 13)

sobre el empleo de pilotos y mecánicos de la reserva de la Fuerza Aérea Nacional en empresas particulares de transportes aéreos.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

**Resuelve:**

1º Para que las empresas particulares de transportes aéreos o de trabajos aéreos puedan emplear personal de reserva de pilotos o mecánicos de la Fuerza Aérea Nacional, se requiere autorización escrita del Ministerio de Guerra.

2º La violación de lo dispuesto en el punto 1º de esta Resolución hará incurrir a la respectiva empresa en una multa hasta de (\$ 1.000.00) mil pesos, conforme al artículo 20 del Decreto-Ley número 766 de 1939, que se hará efectiva mediante Resolución Ministerial, sin perjuicio de que al piloto o mecánico le sea suspendida transitoriamente o retirada, definitivamente, a juicio del Ministerio, la licencia o autorización para volar o para desempeñar funciones de mecánico.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 13 de octubre de 1944. General DOMINGO ESPINEL, Ministro de Guerra.—**Leopoldo Piedrahita E.**, General, Secretario General.

## RESOLUCION NUMERO 326 DE 1945

(febrero 23)

sobre expedición de licencias para personal de operaciones y mecánicos.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

### **Resuelve:**

La expedición de licencias para personal de operaciones y mecánica de la Aeronáutica Civil se registrará en lo sucesivo, en cuanto lo permitan las necesidades de la Aeronáutica Civil Colombiana, en conformidad con las conclusiones adoptadas sobre el particular por la Conferencia Internacional de Aviación Civil reunida en Chicago en 1944 (apéndice V. Anexo E. Parte 2ª del acto final de la Conferencia).

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 23 de febrero de 1945. General DOMINGO ESPINEL, Ministro de Guerra.—**Julio Londoño**, Coronel, encargado Secretaría General.

---

## RESOLUCION NUMERO 547 DE 1945 (1)

(abril 4)

por la cual se organiza la comisión técnica permanente encargada del examen del personal de operaciones y mecánica de la Aeronáutica Civil.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales, y

### **Considerando:**

Que la expedición de licencias al personal de operaciones y mecánica de la Aeronáutica Civil deberá hacerse en lo sucesivo teniendo en cuenta las conclusiones aprobadas por la Conferencia de Aviación Civil de Chicago de 1944, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución Ministerial número 326 de 23 de febrero del presente año;

Que como consecuencia de esta nueva reglamentación, el mencionado personal deberá ser examinado previamente por expertos, para poder considerar sus solicitudes de licencia, en cada una de las materias que corresponden a la especialidad de que se trate,

### **Resuelve:**

1º La expedición de licencias al personal de operaciones y mecánica de la Aeronáutica Civil deberá estar precedida siempre de un examen

---

(1) Modificada por Resolución número 1272 de 1946.  
Consultar: Resolución número 557 de 1947.

técnico, tanto teórico como práctico, para establecer la idoneidad del solicitante en las materias que corresponden a su especialidad, de acuerdo con las conclusiones de la Conferencia de Aviación Civil de Chicago.

2º Para los efectos indicados en el punto anterior, organizase una comisión técnica permanente, encargada de intervenir en los exámenes teóricos y prácticos, y análisis de antecedentes del personal de operaciones y mecánica de la Aeronáutica Civil en los casos que indique el jefe de este ramo, de acuerdo con las especialidades de los peticionarios. Según el resultado del examen de antecedentes, la comisión puede, bajo su propia responsabilidad, llevar a cabo el examen completo de las materias de que trata el punto 3º o prescindir del examen en todo o en parte, si en su concepto la persona reúne los requisitos técnicos exigidos en cada caso, sin necesidad de examen, en lo tocante a su idoneidad para recibir la licencia.

3º Las materias que deben ser objeto del examen en conformidad con los dos puntos anteriores, son las siguientes: motores, aerodinámica, navegación, meteorología, instrumentos, Link, radio y reglamentación sobre navegación aérea y las prácticas de vuelo a que haya lugar.

4º La comisión técnica examinadora tendrá además las funciones de revisar las aeronaves civiles cuando lo solicite el jefe de la Aeronáutica Civil para efecto de autorizar su actividad de vuelo en Colombia, así como la capacidad operativa de las empresas de aviación.

5º Para integrar la comisión técnica examinadora de que trata esta Resolución, la Dirección General de la Fuerza Aérea hará la designación de sus miembros, ya sea de pilotos militares o de personal técnico, según la especialidad de que se trate y de los exámenes tanto teóricos como prácticos que haya necesidad de practicarle al peticionario.

6º La comisión técnica examinadora tendrá en cuenta, al hacer el examen, los antecedentes comprobados sobre las actividades teóricas y prácticas anteriores de cada examinado, y rendirá sus informes y conceptos en cada caso a la Aeronáutica Civil.

7º Las licencias del personal de operaciones y mecánica de la Aeronáutica Civil, sólo son válidas por diez meses si se trata de la Aviación Comercial, y por doce meses para la Aviación de Turismo, a contar de la fecha de expedición de la licencia. Al cabo de este tiempo para que la licencia conserve su vigor el interesado deberá solicitar su revalidación, sometiéndose previamente al examen psico-fisiológico de la Sanidad Militar, y si el resultado fuere satisfactorio se le podrá revalidar la licencia. Estas revalidaciones se harán por la Aeronáutica Civil.

8º Lo dispuesto en esta Resolución rige para todas las licencias que se expidan en lo futuro. En cuanto a las licencias ya concedidas, los titulares de las licencias, al cumplirse los plazos señalados en el punto anterior para la revalidación deberán someterse al examen de la comisión técnica creada por esta Resolución y al correspondiente examen médico de acuerdo con los reglamentos vigentes.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 4 de abril de 1945. General DOMINGO ESPINEL, Ministro de Guerra.—**Julio Londoño**, Coronel, encargado Secretaría General.

---

RESOLUCION NUMERO 1272 DE 1946  
(julio 19)

por la cual se adscriben al Jefe del Departamento de Aeronáutica Civil unas atribuciones sobre examen del personal de operaciones y mecánica de la Aeronáutica Civil.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

**Resuelve:**

Modifícase la Resolución número 547 de 4 de abril de 1945, en el sentido de que las atribuciones señaladas en los artículos 2º, 4º, 5º y 6º serán ejercidas en lo sucesivo por el Jefe del Departamento de Aeronáutica Civil.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 19 de julio de 1946. LUIS TAMAYO, Ministro de Guerra.—**Miguel Sanjuán**, General, Secretario General.

---

RÉSOLUCION NUMERO 557 DE 1947  
(marzo 18)

por la cual se reglamenta la práctica de los exámenes de aptitud física para pilotos, copilotos y radio-operadores de la Aviación Civil.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales,

**Resuelve:**

1º Los exámenes de aptitud física para pilotos, copilotos y radio-operadores, podrán ser hechos por la Sección de Sanidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil o por médicos debidamente autorizados por esta Sección.

2º Cuando los exámenes sean hechos por médicos que no pertenezcan directamente a la citada Sección de Sanidad, se llevarán a cabo de acuerdo con las normas y fichas médicas establecidas por esta Sección. Las citadas fichas médicas deben ser remitidas con los resultados de los exámenes de laboratorio en original, a la Sección de Sanidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Dentro de un plazo máximo de

seis días la Dirección General de Aeronáutica Civil comunicará el resultado a la persona o compañía interesada.

3º Los honorarios que podrán cobrar los médicos y laboratorios aprobados por la Sección de Sanidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil deberán ser aprobados por esta Dirección. Estos honorarios correrán por cuenta del examinado.

4º Las normas para los exámenes de aptitud física serán las siguientes:

### 1ª clase (transporte de pasajeros)

**Visión.** El examinado deberá tener:

a) Una agudeza visual de por lo menos 20/20 por separado en cada ojo sin corrección. Si la visión en uno o en ambos ojos no fuere inferior a 20/50 y mejora con lentes hasta 20/20 en cada ojo, podrá ser clasificado como apto bajo la condición de usar lentes de corrección mientras tenga los privilegios de su certificado como aeronauta.

b) Una percepción media de profundidad de 30 milímetros o menos, con o sin corrección. Si la percepción de profundidad es mayor de 30 milímetros sin corrección, pero si se corrige por lo menos a 30 en promedio con lentes, podrá ser clasificado como apto bajo la condición de usar los lentes mientras tenga los privilegios de su certificado como aeronauta.

c) Cero dioptrías en cualquier meridiano dentro de 35 grados del punto de fijación visual.

d) Hasta una dioptría de hiperforia en cualquier ojo.

e) Hasta diez dioptrías de esoforia.

f) Hasta cinco dioptrías de exoforia.

g) Una abducción mínima de tres dioptrías y máxima de quince dioptrías.

h) Una aducción mínima de seis dioptrías.

i) Una acomodación no menor de  $V = 1.00$  a 18 pulgadas con cada ojo por separado, sin lentes correctores.

j) Visión normal de los colores.

k) Campos visuales normales.

l) Condiciones generales de los ojos y sus anexos normales, sin lesiones que puedan impedir el normal funcionamiento.

**Ojos, nariz, garganta y equilibrio.** El examinado deberá oír la voz cuchicheada a una distancia de 8 pies, con cada oído por separado; no tener enfermedad aguda o crónica del oído medio o del interno, perforación del tímpano, enfermedad de la mastoides, enfermedad o malformación de la nariz o de la garganta incompatibles con el vuelo. Equilibrio normal.

Si la agudeza de un oído para la voz cuchicheada es menor de 2 pies, deberá tener una agudeza auditiva por lo menos del 50% de lo normal en el curso del tiempo que se hable y ejecute el radio-faro y según la prueba que dé un audiómetro corriente.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no deberá presentar enfermedad orgánica o funcional, ni defecto estructural, ni limitación que se oponga a las funciones que autoriza su certificado de piloto. La presión sanguínea acostado, no deberá pasar de 135 mm. sistólica, ni de 90 mm. diastólica. Los examinados de más de 40 años deberán tener un grado de eficiencia circulatoria compatible con la altura.

**Sistema nervioso.** El candidato no deberá tener signos de enfermedades mentales o nerviosas, ni anormalidades de su personalidad.

### **2ª clase (transporte de carga)**

**Visión.** El examinado deberá tener:

a) Una agudeza visual de, por lo menos 20/20 por separado en cada ojo sin corrección. Si la visión en uno o en ambos ojos no fuere inferior a 20/50 y mejora con lentes hasta 20/20 en cada ojo, podrá ser clasificado como apto bajo la condición de usar los lentes de corrección mientras tenga los privilegios de su certificado como aeronauta.

b) Una percepción media de profundidad de 30 mm. o menos con o sin corrección. Si la percepción de profundidad es mayor de 30 mm. sin corrección pero se corrige por lo menos a 30 con lentes, podrá ser clasificado como apto bajo la condición de usar los lentes mientras tenga los privilegios de su certificado como aeronauta.

c) Cero dioptrías en cualquier meridiano dentro de los 35 grados del punto de fijación visual.

d) Hasta una dioptría de hiperforia.

e) Los músculos de ojos debidamente equilibrados con una abducción de tres dioptrías o más y una aducción de seis dioptrías o más.

f) Acomodación suficiente para ser aprobado en una prueba señalada por una autoridad aeronáutica, encaminada primordialmente a la habilidad para leer mapas aeronáuticos.

g) Campo visual normal.

h) Condiciones generales de los ojos y de sus anexos normales.

**Oídos, nariz, garganta y equilibrio.** El examinado deberá oír la voz cucicheada a una distancia de 8 pies, con cada oído por separado; no tener enfermedad aguda o crónica del oído medio o del interno, perforación del tímpano, enfermedad de la mastoides, enfermedad o malformación de la nariz o de la garganta incompatibles con el vuelo. Equilibrio normal.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no deberá tener enfermedad alguna orgánica o funcional, ni defecto estructural ni limitación que estorbe o impida los privilegios de su certificado.

**Sistema nervioso.** El examinado no podrá sufrir enfermedad alguna mental o del sistema nervioso ni anormalidad de la personalidad.

### **3ª clase (piloto de turismo)**

**Visión.** El examinado debe tener:

a) Una agudeza visual de, por lo menos 20/20 por separado en cada

ojo sin corrección. Si la visión en un ojo o en ambos ojos fuere menor de 20/50, pero si se mejora a 20/30 o más con el uso de anteojos, podrá considerarse como apto con la condición de usar los lentes mientras tenga el privilegio de su certificado.

b) Una percepción de 30 milímetros o menos con o sin corrección. Si la percepción de profundidad fuere mayor de 30 milímetros, sin corrección y se corrige a 30 con el uso de lentes, el examinado podrá clasificarse como apto, bajo condición de usar los anteojos mientras tenga el privilegio de su certificado.

c) Ausencia de diplopia; si existe, debe ser corregida con lentes, en cuyo caso usará los anteojos mientras ejerza el privilegio de su certificado.

d) Ausencia de enfermedad grave de los órganos de la visión.

**Oídos, nariz, garganta y equilibrio.** El examinado debe oír la voz cuchicheada a una distancia de 3 pies. Son causas de rechazo: las enfermedades o malformaciones de la garganta o nariz que puedan estorbar las actividades en vuelo. Equilibrio normal.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no deberá sufrir enfermedad orgánica o funcional, defecto estructural, ni limitación que estorbe o impida las prerrogativas de su certificado.

**Sistema nervioso.** No debe existir anormalidad en sus funciones mentales ni sistema nervioso. Su personalidad debe ser normal.

5º Cuando los exámenes sean practicados por los médicos del Ministerio de Guerra, el examinado deberá consignar previamente la suma de \$ 25.00 en la pagaduría del Ministerio.

Comuníquese y cúmplase.—Dada en Bogotá, a 18 de marzo de 1947. CARLOS SANZ DE SANTAMARIA, Ministro de Guerra.—**Miguel Sanjuán**, General, Secretario General.

---

## RESOLUCION NUMERO 605 DE 1947

(marzo 22)

por la cual se da la reglamentación provisional a los servicios de transporte aéreo de pasajeros.

**El Ministro de Guerra,**

en uso de sus facultades legales, y

### **Considerando:**

Que es necesario dar mayores seguridades al transporte civil aéreo,

### **Resuelve:**

1º Para ser piloto comandante de una aeronave que transporte pasajeros, son requisitos indispensables los siguientes:

a) Tener un mínimo de mil doscientas (1.200) horas de vuelo. Para llenar este requisito se podrán contar hasta 400 horas de copiloto computadas en la forma normal;

b) Haber volado en los doce meses anteriores por lo menos doscientas (200) horas como piloto autónomo de una aeronave de más de doscientos cincuenta (250) H. P;

c) Haber volado dentro del territorio nacional, un mínimo de seiscientas (600) horas. Para llenar este requisito se podrán contar hasta 300 horas de copiloto computadas en la forma normal.

d) Haber sido examinado por la Sanidad de Aviación de Colombia en los últimos dieciocho (18) meses;

e) Tener licencia autorizada de vuelo por instrumentos; y

f) Tener licencia autorizada de haber hecho el curso correspondiente al avión que va a operar de acuerdo con los programas que al respecto tenga la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2º Los pilotos que no cumplan con alguno de los requisitos anteriores sufrirán la suspensión de sus licencias y para su revalidación tendrán que ajustarse a ellos presentando los exámenes teóricos y prácticos que la Aeronáutica Civil determine.

3º Los pilotos que tengan o hayan tenido accidentes graves deben presentarse a la Dirección General de Aviación Civil con el fin de que se les efectúe un examen físico y un chequeo en vuelo.

4º Las compañías y los pilotos comandantes de aeronaves serán responsables del cumplimiento del "Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo" en lo que se refiere a equipos de emergencia, mínimo de gasolina, peso y carga de los aviones, condiciones para emplear segundos pilotos (copilotos), última hora de salida de un aeródromo, libro de a bordo y limitaciones de tiempo de vuelo para pilotos.

5º Las Gerencias y oficinas de operaciones de las compañías comerciales serán responsables del cumplimiento o infracciones de la presente Resolución, dentro del personal de su compañía.

6º Las compañías que no cumplan lo determinado en la Resolución Ejecutiva número 222 de 1946, de acuerdo con el artículo 4º de la misma, en la que se reglamentan los equipos de radio con que deben estar dotadas las aeronaves, les será cancelado el permiso de transportar pasajeros hasta que satisfagan los requisitos exigidos en ella.

7º La Dirección General de Aeronáutica Civil queda autorizada para suspender las licencias de los pilotos y compañías que no cumplan las reglamentaciones u órdenes de dicha Dirección. Estas suspensiones pueden ser por el término de un (1) mes, tres (3) meses, seis (6) meses, un (1) año y definitivas.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 22 de marzo de 1947. CARLOS SANZ DE SANTAMARIA, Ministro de Guerra.— Miguel Sanjuán, General, Secretario General.

## RESOLUCION NUMERO 13 DE 1947

(agosto 6)

por la cual se autorizan varios médicos y especialistas en laboratorio para practicar los exámenes médicos reglamentarios de control periódico en Bogotá, al personal navegante y terrestre de la Aeronáutica Civil.

### El Director General de la Aeronáutica Civil,

en uso de sus facultades legales,

#### Resuelve:

Artículo 1º Autorizar a los siguientes especialistas para practicar los exámenes médicos de control periódico al personal navegante de la Aeronáutica Civil:

Doctores Enrique Torres H. y Gabriel H. Cortés R., para practicar los exámenes psico-físicos generales.

Doctores Carlos Uribe A. y Francisco Arango J., para practicar los exámenes de la vista y el otorrinolaringológico.

Doctores Eduardo Ricaurte M. y Julio Medina M., para practicar los exámenes radiográficos.

Doctores Federico Lleras R. y Bernardo de Castro G., para practicar los exámenes clínicos de laboratorio.

Doctores Marco A. Ruiz M. y José I. Chacón R., para practicar los exámenes buco-dentales.

Artículo 2º El personal antes nombrado se ceñirá a todas las normas médicas fijadas en el Reglamento de Sanidad de la Aeronáutica Civil; los exámenes los practicarán en su propio consultorio y los resultados deberán anotarlos en las fichas médicas correspondientes las que remitirán a la Dirección General de Aeronáutica Civil (Sección de Sanidad).

Artículo 3º Los derechos de los exámenes médicos y de laboratorio aprobados por común acuerdo entre la Dirección General de Aeronáutica Civil y los especialistas antes autorizados, serán los siguientes:

Examen de revisión anual para pilotos de transporte de pasajeros y carga:

Examen psico-físico general....	\$ 20.00
Examen de órganos de los sentidos..	20.00
Examen buco-dental..	10.00
Exámenes clínicos de laboratorio ...	25.00
Radiografía del tórax ....	20.00
Total....	<u>\$ 95.00</u>

Examen de revisión semestral para pilotos de transportes de pasajeros:

Examen del sistema nervioso y aparato cardio-vascular..	\$ 15.00
Examen de órganos de los sentidos..	20.00
Total....	<u>\$ 35.00</u>

Examen de revisión anual para pilotos privados:

Examen psico-físico general ... ..	\$ 15.00
Examen de órganos de los sentidos .. ..	10.00
Examen buco-dental.. ..	5.00
Exámenes clínicos de laboratorio.... ..	10.00
Radioscopia del tórax .... ..	8.00
Total.... ..	<u>\$ 48.00</u>

Examen de revisión anual para mecánicos y radio-operadores de vuelo, cabineros y cabineras:

Examen psico-físico general ... ..	\$ 15.00
Examen de órganos de los sentidos .. ..	10.00
Examen buco-dental.. ..	5.00
Exámenes clínicos de laboratorio.... ..	10.00
Radioscopia del tórax .... ..	8.00
Total.... ..	<u>\$ 48.00</u>

Artículo 4º Los exámenes médicos de control anual para el personal terrestre de la Aviación Civil podrán ser practicados por médicos graduados y por laboratorios de reconocida honorabilidad científica. Los derechos de estos exámenes serán los siguientes:

Examen psico-físico general... ..	\$ 10.00
Examen de órganos de los sentidos .. ..	10.00
Examen buco-dental.. ..	5.00
Exámenes clínicos de laboratorio.... ..	10.00
Total.... ..	<u>\$ 35.00</u>

Comuníquese y cúmplase.—Dada en Bogotá, a 6 de agosto de 1947.  
MAURICIO T. OBREGON, Director General Aeronáutica Civil.

---

**CAPITULO II.—REGLAMENTO DE CLASIFICACION Y REQUISITOS DE IDONEIDAD DEL PERSONAL TECNICO DE LA AVIACION CIVIL**

(Elaborado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo con las facultades contenidas en el Decreto número 2669 de 1947).

**10. Clasificación del personal técnico de la Aviación Civil**

10.0. El personal que se dedica a las actividades de la Aviación Civil, directamente conectadas con las funciones del vuelo, se divide en dos grandes ramas: personal navegante y personal terrestre.

10.1. Bajo la denominación de personal navegante se comprende:

- A) Pilotos. B) Mecánicos de vuelo. C) Radio-operadores de vuelo y D) Cabineros.

10.1.0. Bajo la denominación de pilotos se comprende:

A) Pilotos privados. B) Pilotos de transporte y C) Pilotos instructores.

10.1.1. Los pilotos privados se dividen en:

- a) Privado estudiante.
- b) Privado básico.
- c) Privado avanzado.

10.1.2. Los pilotos de transporte se dividen en:

- a) De transporte de carga.
- b) De transporte de pasajeros.

10.1.3. Los pilotos instructores se dividen en:

- a) Instructor.
- b) Examinador.

10.2.0. Bajo la denominación de personal terrestre se comprende:

A) Jefes de aeropuerto. B) Meteorologistas. C) Radio técnicos. D) Oficiales de control de tráfico aéreo. E) Radio operadores terrestres. F) Mecánicos terrestres de aviación. G) Despachadores de aviones y H) Despachadores aprendices (1).

10.2.1. Los jefes de aeropuerto se dividen en:

- a) Jefe de aeropuerto de 3ª categoría.
- b) Jefe de aeropuerto de 2ª categoría.
- c) Jefe de aeropuerto de 1ª categoría.

10.2.2. Los radio-operadores terrestres se dividen en:

- a) Radio-telefonista.
- b) Radio-operadores terrestres de 3ª categoría.
- c) Radio-operadores terrestres de 2ª categoría.
- d) Radio-operadores terrestres de 1ª categoría.

10.2.3. Bajo la denominación de mecánico terrestre se comprende:

- a) Trabajador en mecánica de aviación.
- b) Mecánico de aeroplanos.
- c) Mecánico de motores de aviación.
- d) Inspector de motores de aviación y de aeroplanos.

11.1. Desde la fecha de la aprobación del presente Reglamento todo el personal comprendido dentro de las clasificaciones establecidas, necesita para el ejercicio de sus funciones, licencia expedida por la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento respectivo.

11.1.0. Las licencias se expiden a solicitud de los interesados y son válidas por un año, a excepción de las licencias de los mecánicos terrestres de aviación que tienen una validez de dos años (2).

11.1.1. Las solicitudes de licencia se hacen por escrito a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en papel sellado o en los formularios es-

---

(1) El despachador aprendiz no necesita licencia sino solamente permiso para su instrucción en el despacho bajo la responsabilidad de un despachador certificado.

(2) Debe revalidarse antes de la fecha indicada en la licencia. La revalidación causa un impuesto que estipula la Ley 69 de 1946.

peciales revalidados con estampillas de timbre en los casos que ordena la ley.

11.1.2. Toda licencia causa un impuesto a favor del Tesoro Nacional pagadero en estampillas de timbre que se deben adherir y anular en la ficha final de licencia, de la cual se desprende el comprobante de su expedición con la constancia del pago del impuesto (1).

11.1.3. Cada licencia llevará anotada su equivalente en la clasificación internacional, de acuerdo con las convenciones vigentes.

11.1.4. Toda licencia puede ser cancelada o suspendida, en cualquier tiempo por la Dirección General de Aeronáutica Civil si la persona a quien se otorgó deja de reunir los requisitos necesarios para el ejercicio de su profesión.

11.1.5. La Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá multar, cancelar o suspender las licencias de operación o de vuelo a compañías o empresas de aviación que ocupen personal que no posea las licencias de que trata el presente Reglamento.

11.1.6. El personal que opere en el país sin ajustarse a las especificaciones del presente Reglamento podrá ser multado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y se le cancelará o suspenderá cualquier licencia que posea para trabajar en aviación.

## **11.2. Del respeto al país y la conducta**

11.2.1. Para obtener y poder conservar una de las licencias de que trata la Sección anterior, son condiciones indispensables: guardar respeto a las instituciones nacionales, observando una irrestricta lealtad hacia ellas; acatar a las autoridades legítimamente constituídas; defender la soberanía nacional y comprometerse a prestar el servicio que el Gobierno le pida en casos de conmoción interior o guerra exterior. Esta última condición no se hace extensiva a los extranjeros.

11.2.2. Todo aspirante a licencia debe asumir bajo juramento las obligaciones que nacen de las anteriores condiciones, en una diligencia que se suscribirá en la Dirección de Aeronáutica Civil.

11.2.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil, se abstendrá de conceder licencia y podrá cancelar las otorgadas, a quienes denigren, injurien, se expresen mal o cometan actos que puedan considerarse como irrespetuosos contra el Estado.

11.2.4. La Dirección General de Aeronáutica Civil se abstendrá de conceder licencia y podrá cancelar las otorgadas a quienes hayan observado mala conducta en otras actividades o hayan sido descalificados de ellas por faltas de disciplina y otras causas que, a su juicio, constituyan impedimento moral para el ejercicio de su actividad en la aviación civil, y como la embriaguez habitual o el uso de drogas heroicas.

## **11.3. De la edad**

11.3.1. Es requisito indispensable para los menores de edad que de-

---

(1) Ley 69 de 1946.

seen obtener una licencia en cualquiera de las especialidades de la Aviación Civil conectadas directamente con las funciones del vuelo, acreditar que están autorizados para ello por sus representantes legales, o curadores (1).

#### 11.4. Del idioma

11.4.1. En atención a que el idioma oficial del país es el español (castellano), es indispensable para la conservación de las licencias de la Aviación Civil, que sus poseedores hablen, escriban y comprendan el vocabulario técnico de la aeronáutica en este idioma.

#### 11.5. Del cómputo de las horas

11.5.1. Es condición indispensable para la expedición y conservación de las licencias, que el personal navegante, anote en los libros de los aviones y en los suyos todas las horas voladas, ya sea como alumno, copiloto (2), piloto autónomo, mecánico de vuelo y radio-operador de vuelo.

11.5.2. En todas las anotaciones que se hagan en los libros de los aviones y en los individuales debe dejarse constancia de las circunstancias en que se efectuó el vuelo especialmente si fue por contacto o por instrumentos.

11.5.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil hará los cálculos correspondientes con el fin de acreditar a los interesados el número de horas de vuelo que les correspondan, en la siguiente forma:

- a) Las horas como piloto autónomo se computarán en forma integral.
- b) De las horas como copiloto con licencia de piloto privado avanzado u otra más alta, se computarán la mitad como si fueran de pilotaje autónomo.

11.5.4. En el caso de pilotos que tengan anotadas horas de vuelo como copiloto sin poseer licencia de piloto privado avanzado u otra más alta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará cómo se computarán las horas con base en la clase de licencia (nacional o extranjera) que haya tenido el interesado en el momento de efectuarlas. Las horas de vuelo sin licencia de piloto de ninguna clase no se computarán.

11.5.5. Las horas de vuelo en doble comando como estudiante no se computarán hasta después de efectuado el primer vuelo solo. Después de éste las horas en doble comando con piloto instructor debidamente autorizado, se computarán íntegramente como de vuelo autónomo hasta la cantidad de cincuenta. Las horas de vuelo en doble comando como estudiante que excedan a la cantidad anterior se computarán según criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

11.5.6. Las horas de vuelo por instrumentos serán anotadas como tales solamente por el piloto que esté manejando los controles cuando la aeronave sea volada bajo condiciones de instrumentos sin puntos de re-

---

(1) Ver en los anexos el modelo de autorización.

(2) Es copiloto quien vuela como piloto segundo de un avión y posee licencia de piloto avanzado u otra más alta.

ferencia externos. La anotación debe distinguir entre las horas reales y simuladas. Todas las horas de vuelo por instrumentos serán computadas íntegramente (1).

### **11.6. De los exámenes teóricos y prácticos**

11.6.1. Para cada licencia se practicará el examen técnico correspondiente, según los Reglamentos de exámenes de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

11.6.2. La Dirección General de Aeronáutica Civil designará los examinadores e instructores en cada una de las especialidades técnicas, y también podrá habilitar como examinadores e instructores a pilotos expertos que presten servicio en empresas colombianas. En el segundo caso los cargos serán **ad-honorem**. Los exámenes se harán de acuerdo con las estipulaciones anexas a este Reglamento.

11.6.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá prescindir de algunos exámenes técnicos al habilitar la licencia de personas que por sus antecedentes, experiencia o licencias extranjeras reúnan los requisitos de idoneidad indispensables.

### **11.7. De los derechos y limitaciones**

11.7.1. Cada licencia conferirá los derechos y limitaciones especificadas en ella además de los consignados en este Reglamento.

### **11.8. De los exámenes psico-físicos**

11.8.1. Para obtener las licencias de que trata este Reglamento, los interesados deben pasar satisfactoriamente los exámenes psico-físicos, establecidos en el anexo médico. Cualquier licencia podrá ser cancelada a personas que no reúnan las condiciones exigidas en el citado anexo o no se sometan a los exámenes periódicos que él establece.

## **12. Requisitos de idoneidad del personal navegante de la Aviación Civil**

### **12.1. Pilotos**

#### **12.1.1. Piloto privado estudiante**

12.1.1.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de piloto privado estudiante son:

1º Tener un mínimo de 16 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal, expedido por alguna de las oficinas de identificación dependiente de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

---

(1) Véase "Licencia de Instrumentos" anexo 18.3.

d) Certificado de aptitud psico-física.

e) -Certificado de que está matriculado en una escuela de pilotaje aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

12.1.1.2. Las licencias extranjeras, equivalentes a la de piloto privado estudiante, podrán ser revalidadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en los casos que estime conveniente.

12.1.1.3. La licencia de piloto privado estudiante se expedirá al alumno o estudiante desde su ingreso a las escuelas o centros de instrucción y el estudiante la conservará durante todo el tiempo de aprendizaje. Esta licencia será refrendada por el instructor, cuando el alumno haga su primer vuelo solo con éxito.

12.1.1.4. El piloto privado estudiante únicamente podrá volar "solo" bajo la responsabilidad y vigilancia de su instructor. Todo otro vuelo de instrucción que efectúe deberá ser hecho exclusivamente con su instructor.

### 12.1.2. Piloto privado básico

12.1.2.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de piloto privado básico son:

1º Tener un mínimo de 17 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

e) Libros de vuelo y licencia anterior.

3º Probar que tiene un mínimo de 100 horas de vuelo computadas en la forma establecida en este Reglamento.

4º Aprobar los exámenes teóricos y prácticos establecidos para esta clase de licencia por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

### Derechos y limitaciones

12.1.2.2. El piloto privado básico podrá volar llevando pasajeros o carga pero nunca mediante remuneración.

12.1.2.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará el radio de acción de los vuelos y las zonas sobre las que podrá volar.

12.1.2.4. Solamente podrá pilotear el avión para el cual ha sido clasificado por tipo, clase y caballaje, según criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

12.1.2.5. El piloto privado básico que no posee licencia de instrumentos no puede comandar un avión en condiciones adversas de tiempo.

### 12.1.3. Piloto privado avanzado.

12.1.3.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de piloto privado avanzado son:

1º Tener un mínimo de 18 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

e) Libros de vuelo y licencia anterior.

f) Diploma de bachiller aprobado por el Ministerio de Educación Nacional, su equivalente internacional o presentar y aprobar examen sobre conocimientos generales de bachillerato.

3º Probar:

a) Un mínimo de 200 horas de vuelo computadas en la forma establecida en este Reglamento.

b) Que tiene licencia de instrumentos.

c) Que tiene licencia de radio-telefonista.

d) Que aprobó los exámenes teóricos y prácticos para esta clase de licencia establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

e) Que aprobó un examen sobre los equipos de radio de a bordo en el caso de que vaya a prestar servicios como copiloto.

### **Derechos y limitaciones**

12.1.3.2. El piloto privado avanzado podrá:

a) Pilotear solamente el avión para el cual ha sido clasificado, por tipo, clase y caballaje, según criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

b) Transportar pasajeros sin pagar o carga propia y pasajeros y carga mediante remuneración cuando le autorice la Dirección General de Aeronáutica Civil.

c) Ingresar a volar a empresas como copiloto.

12.1.3.3. El piloto privado avanzado podrá volar como copiloto sin la licencia de instrumentos de que trata el punto c) del numeral anterior, mientras no exista el organismo que concede esa licencia.

### **12. 1.4. Pilotos de transporte de carga**

12.1.4.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de piloto de transporte de carga son:

1º Tener un mínimo de 21 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

- d) Certificado de aptitud psico-física.
- e) Libros de vuelo y licencia anterior.
- f) Diploma de bachiller aprobado por el Ministerio de Educación Nacional, su equivalente internacional, o presentar y aprobar examen sobre conocimientos generales de bachillerato.

3º Probar:

- a) Que tiene un mínimo de 600 horas de vuelo computadas según las normas trazadas en este Reglamento, 300 de las cuales deben ser como copiloto en el tipo de material que va a volar.
- b) Que ha volado en el país 90 horas por las rutas comerciales establecidas. Estas 90 horas podrán ser voladas como copiloto.
- c) Que tiene licencia de instrumentos y 10 horas reales de instrumentos.
- d) Que tiene licencia de radiotelefonista.
- e) Que fue aprobado en el examen de vuelo correspondiente al avión que va a operar, por un instructor autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) Que aprobó los exámenes teóricos y prácticos que para esta clase de licencia ordene la Dirección General de Aeronáutica Civil.

### **Derechos y limitaciones**

12.1.4.2. El piloto que posee la licencia de piloto de transporte de carga, está autorizado para pilotear y comandar aviones de carga por todas las rutas establecidas en el país, y fuera de él según estipulaciones de convenciones internacionales vigentes.

12.1.4.3. Solamente podrá pilotear el avión para el cual ha sido clasificado por tipo, clase y caballaje, según criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y no podrá pilotear ni comandar aviones con pasajeros. Toda excepción a esta regla deberá estar autorizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

### **12.1.5. Piloto de transportes de pasajeros**

12.1.5.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de piloto de transporte de pasajeros son:

- 1º Tener un mínimo de 23 años de edad.
- 2º Presentar:
  - a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.
  - b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.
  - c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.
  - d) Certificado de aptitud psico-física.
  - e) Libros de vuelo y licencia anterior.
  - f) Diploma de bachiller aprobado por el Ministerio de Educación Na-

cional, su equivalente internacional, o presentar y aprobar examen sobre conocimientos generales de bachillerato.

3º Probar:

a) Que tiene un mínimo de 1.200 horas de vuelo computadas en la forma determinada en este Reglamento, de las cuales 600 horas deben haberse volado en aviones multimotores de más de 600 H. P. en crucero, por las rutas nacionales y en aviones de compañías comerciales.

b) Que ha volado en los 12 meses anteriores 200 horas en aeronaves de compañías comerciales.

c) Que tiene licencia de instrumentos y 20 horas de vuelo real por instrumentos.

d) Que tiene licencia de radiotelefonista (1).

e) Que fue aprobado en el examen de vuelo correspondiente al avión que va a operar por un instructor autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

f) Que aprobó los otros exámenes teóricos y prácticos que para esta clase de licencias ordena la Dirección General de Aeronáutica Civil.

### **Derechos y limitaciones**

12.1.5.2. El piloto de transporte de pasajeros está autorizado para pilotear o comandar aeronaves de pasajeros por todas las rutas del país, y fuera de él según las estipulaciones de convenciones internacionales vigentes, pero sólo podrá pilotear el avión para el cual ha sido clasificado por tipo, clase y caballaje, según criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

### **12.1.6. Piloto instructor y de otras especialidades**

12.1.6.1. Se denomina piloto instructor al individuo que estando clasificado ya sea como piloto privado avanzado, de transporte de carga o de transporte de pasajeros, tenga licencia especial de la Dirección General de Aeronáutica Civil para dar doble comando y dirigir la instrucción de vuelo en las escuelas o centros.

12.1.6.2 Se denomina piloto examinador al individuo que estando clasificado como piloto privado avanzado, de transporte de carga o pasajeros está autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil para examinar o "chequear" en vuelo y para dar conceptos a la citada Dirección, según los anexos de exámenes de vuelo y tierra.

12.1.6.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil expedirá según su criterio, licencias de carácter especial para pilotos que se dediquen a especialidades de vuelo como pilotos de prueba, de exploración o de trabajos aéreos especializados.

### **12.2. Mecánicos de vuelo**

12.2.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de mecánicos de vuelo son:

---

(1) Ver adelante los requisitos para obtener licencias de radiotelefonistas.

1º Tener más de 21 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, de extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

e) Certificado de estudios o licencias anteriores.

3º Probar:

a) Que tiene conocimiento de las responsabilidades que le atañen en su condición de mecánico de vuelo mediante el examen que le practique la Dirección General de Aeronáutica Civil.

b) Que tiene conocimiento del avión para el cual solicita licencia en cuanto a motores, estructuras, capacidades máximas, límites de operación, etc.

c) Que tiene conocimientos teóricos de la manera más económica de operar un avión a las diferentes alturas y de los cálculos de consumo de combustible de acuerdo con velocidad y capacidad de los motores.

d) Que tiene conocimiento de la forma de distribución de los pesos de carga a bordo de la aeronave.

e) Que tiene conocimiento detallado de los manuales sobre el avión que sirve.

f) Que aprobó un examen práctico de conocimientos practicado sobre el tipo de avión que va a servir.

### **12.3. Radio operadores de vuelo**

12.3.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de radio-operador de vuelo son:

1º Tener más de 18 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, de extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Probar:

a) Que tiene licencia de radio-operador terrestre de 1ª categoría.

b) Que tiene licencia de radiotelefonista.

c) Que aprobó en un examen de conocimientos generales de meteorología y reglamentación de las radiocomunicaciones.

d) Que aprobó un examen de conocimientos de los equipos de ra-

dio instalados en las aeronaves que va a operar, según anexo sobre operación de los equipos de radio.

#### 12.4. Cabineros

12.4.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de cabinero son:

1º Tener más de 18 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, de extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

e) Certificado de haber cursado tercer año de bachillerato.

3º Probar:

a) Que tiene conocimientos generales de primeros auxilios.

b) Que tiene conocimientos geográficos generales y de las facilidades del país de interés para turistas, como hoteles, sitios de recreo, medios de transporte, etc.

### 13. Requisitos de idoneidad del personal terrestre de la Aviación Civil

#### 13.1. Jefes de aeropuerto

##### 13.1.1. Jefes de aeropuerto de 3ª categoría

13.1.1.1. Los requisitos necesarios para obtener licencia de jefe de aeropuerto de 3ª categoría son:

1º Tener 23 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Comprobar:

a) Que es colombiano.

b) Que posee licencia de oficial de control de tráfico aéreo y de despachador de aviones.

c) Que ha servido por lo menos un (1) año como despachador de aviones.

d) Que fue aprobado en un examen teórico y práctico de conocimientos y deberes.

### 13.1.2. Jefe de aeropuerto de 2ª categoría

13.1.2.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de jefe de aeropuerto de 2ª categoría son:

1º Tener más de 24 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Probar:

a) Que es colombiano.

b) Que posee licencia de oficial de control de tráfico aéreo y de despachador de aviones.

c) Que ha servido por lo menos durante dos (2) años como jefe de aeropuerto de 3ª categoría.

d) Que fue aprobado en un examen teórico y práctico de conocimientos y deberes.

### 13.1.3. Jefe de aeropuerto de 1ª categoría

13.1.3.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de jefe de aeropuerto de 1ª categoría son:

1º Tener más de 25 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependiente de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Probar:

a) Que es colombiano.

b) Que posee licencia de despachador de aviones y de oficial de control de tráfico aéreo.

c) Que ha servido por lo menos tres (3) años como despachador de aviones o jefe de aeropuerto de 2ª y 3ª categoría.

d) Que fue aprobado en un examen teórico y práctico de conocimientos y deberes.

### Derechos y limitaciones

13.1.4. El jefe de aeropuerto dentro de las compañías tendrá como atribuciones especiales la conservación del orden y disciplina dentro de la dependencia a su cargo, estando obligado a cumplir y a hacer cumplir las leyes, reglamentos y órdenes oficiales.

13.1.5. El jefe de aeropuerto será responsable del movimiento y despacho de los aviones de su compañía y de cualquier otro avión que ésta atienda en cuanto a la seguridad de las operaciones y a la exactitud en el cumplimiento de los itinerarios.

13.1.6. Es responsable ante la Dirección General de Aeronáutica Civil directamente o ante el Capitán de aeropuerto que esta entidad designe en aquellos lugares donde tal funcionario exista, por todo lo que le compete.

13.1.7. La licencia señalará claramente la categoría del aeropuerto que pueda atender.

### 13.2. Meteorologistas

13.2.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de meteorologista de Aviación son:

- 1º Tener más de 18 años.
- 2º Presentar:
  - a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.
  - b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.
  - c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.
  - d) Certificado de aptitud psico-física.
- 3º Probar:
  - a) Que hizo estudios de meteorología.
  - b) Que aprobó en un examen teórico y práctico de conocimientos.

### 13.3. Radio-técnicos

13.3.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de radio-técnico de Aviación son:

- 1º Tener más de 18 años.
- 2º Presentar:
  - a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.
  - b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la policía Nacional o Departamental.
  - c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.
  - d) Certificado de aptitud psico-física.
- 3º Probar:
  - a) Que tiene licencia del Ministerio de Correos y Telégrafos de radio-técnico de 1ª categoría.
  - b) Que ha trabajado por lo menos seis meses en una empresa oficial o particular de Aviación como radio-técnico aprendiz o que ha cursado estudios en esa materia.

### **13.4. Oficiales de control de tráfico aéreo**

13.4.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de oficial de control de tráfico aéreo son:

1º Tener más de 21 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Probar:

a) Que tiene licencia de radio-telefonista.

b) Que ha tenido instrucción en torres de control por un lapso no menor de seis meses bajo vigilancia.

c) Que aprobó en un examen teórico y práctico de conocimientos.

d) Que conoce el vocabulario técnico de la aeronáutica en idioma inglés.

#### **Derechos y limitaciones**

13.4.2. El oficial de control de tráfico aéreo podrá hacerse cargo de la dirección del tráfico aeroportuario en las torres de control y será responsable ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Podrá hacerse cargo igualmente de la dirección del tráfico aéreo en las zonas en que ha sido dividido el país para radiocomunicaciones.

El entrenamiento de personal en su especialidad se hará bajo su custodia y responsabilidad.

### **13.5. Radio-operadores terrestres de Aviación**

#### **13.5.1. Radiotelefonistas**

13.5.1.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de radio-telefonista de Aviación son:

1º Tener más de 16 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Debe ser aprobado en un examen teórico y práctico de conocimientos.

### 13.5.2. **Radio-operador terrestre de 3ª categoría**

13.5.2.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de radio-operador terrestre de 3ª categoría de la Aviación Civil son:

1º Tener más de 16 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Probar:

a) Poseer licencia del Ministerio de Correos y Telégrafos de radio-operador.

b) Haber servido en cualquier empresa oficial o particular en su especialidad por lo menos durante tres meses como aprendiz.

c) Que fue aprobado en un examen teórico y práctico de conocimientos.

### 13.5.3. **Radio-operador terrestre de 2ª categoría**

13.5.3.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de radio-operador terrestre de 2ª categoría de la Aviación Civil son:

1º Tener más de 16 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Probar:

a) Que posee licencia de 3ª o 2ª clase del Ministerio de Correos y Telégrafos.

b) Haber servido en su especialidad en empresas oficiales o particulares por lo menos durante tres meses como radio-operador de 3ª categoría.

c) Que fue aprobado en un examen teórico y práctico de conocimientos.

### 13.5.4. **Radio-operador terrestre de 1ª categoría**

13.5.4.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de radio-operador terrestre de 1ª categoría de la Aviación Civil son:

1º Tener más de 16 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Probar:

a) Que posee licencia de 1ª categoría del Ministerio de Correos y Telégrafos.

b) Haber servido en su especialidad en empresas oficiales o particulares por lo menos durante seis meses como radio-operador de 2ª categoría.

c) Que fue aprobado en un examen teórico y práctico de conocimientos.

### **13.6. Mecánicos terrestres de Aviación**

#### **13.6.1. Trabajador en mecánica de Aviación**

13.6.1.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de trabajador en mecánica de Aviación son:

1º Tener más de 15 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado médico expedido por cualquier médico graduado que se ciña a las fichas correspondientes.

3º Probar:

a) Que ha cursado por lo menos dos años de bachillerato, o presentar un examen.

b) En caso de ser ciudadano extranjero, que posee conocimientos sobre el idioma español, especialmente sobre la terminología aeronáutica.

#### **Derechos y limitaciones**

13.6.1.2. El trabajador en mecánica de Aviación está autorizado para ejecutar trabajos de línea o de taller en aeroplanos, motores de aviación, o sus elementos, hasta dejarlos en perfectas condiciones de operación. Tiene la obligación de dejar constancia por escrito de la ejecución de todos los trabajos que efectúe, y de conseguir la aprobación de ellos por un mecánico de aeroplanos, un mecánico de motores de aviación, o un inspector de aeroplanos y motores de aviación, según sea el caso.

#### **13.6.2. Mecánico de aeroplanos**

13.6.2.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de mecánico de aeroplanos son:

1º Tener más de 18 años de edad.

2º Presentar:

- a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.
- b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.
- c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.
- d) Certificado médico expedido por cualquier médico graduado que se ciña a las fichas correspondientes.

3º Probar:

- a) Que ha cursado por lo menos dos años de bachillerato, o presentar un examen.
- b) En caso de ser ciudadano extranjero, que posee conocimientos sobre el idioma español, especialmente sobre la terminología aeronáutica.
- c) Que ha cursado estudios de mecánica de aviación en un instituto de enseñanza del país o del extranjero, debidamente certificado, o que tiene dos años por lo menos de experiencia en trabajos de mecánica de aviación.
- d) Que fue aprobado en un examen escrito, oral y práctico por un inspector o examinador autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre los conocimientos necesarios para la clasificación de mecánico de aeroplanos.

13.6.2.2. A los poseedores de licencias extranjeras, se les expedirá su equivalente siempre que reúnan los requisitos de que trata el número anterior en las partes 1ª, 2ª: a), b), c), d) y 3ª: a).

### **Derechos y limitaciones**

13.6.2.3. El mecánico de aeroplanos está autorizado para ejecutar y supervigilar trabajos de línea en aeroplanos o de taller en elementos de aeroplanos, hasta dejarlos en perfectas condiciones de operación. Debe dejar constancia por escrito de la ejecución de todos los trabajos que efectúe o de los que apruebe.

### **13.6.3. Mecánico de motores de aviación**

13.6.3.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de mecánico de motores de aviación, son:

1º Tener más de 18 años de edad.

2º Presentar:

- a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.
- b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.
- c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado médico expedido por cualquier médico graduado que se ciña a las fichas correspondientes.

3º Probar:

a) Que ha cursado por lo menos dos años de bachillerato, o presentar un examen.

b) En caso de ser ciudadano extranjero, que posee conocimientos sobre el idioma español, especialmente sobre la terminología aeronáutica.

c) Que ha cursado estudios de mecánica de aviación en un instituto de enseñanza del país o del extranjero, debidamente aprobado o que tiene dos años por lo menos de experiencia en trabajos de mecánica de aviación.

d) Que fue aprobado en un examen escrito, oral y práctico por un inspector o examinador autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre los conocimientos necesarios para la clasificación de mecánico de motores de aviación.

13.6.3.2. A los poseedores de licencias extranjeras equivalentes se les expedirá la licencia de mecánico de motores de aviación siempre que reúnan los requisitos de que trata el número anterior, en las partes 1ª, 2ª: a), b), c), d), y 3ª: a).

### **Derechos y limitaciones**

13.6.3.3. El mecánico de motores de aviación está autorizado para ejecutar y supervigilar trabajos de línea en motores de aviación, o de taller en elementos de motores de aviación, hasta dejarlos en perfectas condiciones de operación. Debe dejar constancia por escrito de la ejecución de todos los trabajos que efectúe o de los que apruebe.

### **13.6.4. Inspector de aeroplanos y motores de aviación**

13.6.4.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de inspector de aeroplanos y motores de aviación son:

1º Tener más de 21 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado médico expedido por cualquier médico graduado que se ciña a las fichas correspondientes.

3º Probar:

a) Que ha cursado por lo menos dos años de bachillerato, o presentar un examen.

b) En caso de ser ciudadano extranjero, que posee conocimientos sobre el idioma español, especialmente sobre la terminología aeronáutica.

c) Que ha cursado estudios de mecánica de aviación en un instituto de enseñanza del país o del extranjero, debidamente aprobado y que tiene por lo menos dos años de experiencia en mecánica de aviación; o si no ha cursado estudios que tiene por lo menos cuatro años de experiencia en trabajos de mecánica de aviación.

d) Que fue aprobado en un examen escrito, oral y práctico por un inspector o examinador autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre los conocimientos necesarios para las clasificaciones de mecánico de aeroplanos y mecánico de motores de aviación.

### **Derechos y limitaciones**

13.6.4.2. El inspector de aeroplanos y motores de aviación está autorizado para inspeccionar aeroplanos, motores de aviación y los elementos de ellos, y para revisar, controlar, rechazar o modificar los trabajos de línea o de taller, hasta dejarlos en perfectas condiciones de operación. Debe dejar constancia por escrito de la inspección de las modificaciones o aprobaciones de dichos trabajos.

## **13.7. Despachadores de aviones**

13.7.1. Los requisitos necesarios para obtener la licencia de despachador de aviones son:

1º Tener más de 21 años de edad.

2º Presentar:

a) Cédula de ciudadanía, extranjería o tarjeta de identidad.

b) Certificado de identidad personal expedido por alguna de las oficinas de identificación dependientes de la Policía Nacional o Departamental.

c) Libreta de servicio militar o prueba de que tiene definida su situación militar.

d) Certificado de aptitud psico-física.

3º Comprobar que aprobó un examen teórico y práctico de conocimientos.

### **Derechos y limitaciones**

13.7.1.1. El despachador de aviones puede firmar las planillas y despachar aquellos aviones para los cuales ha sido certificado, tomando bajo su responsabilidad las condiciones en que despache una aeronave en cuanto al aspecto técnico de distribución de cargas, combustible, pasajeros y toda la información que el piloto necesite.

Es responsable ante el jefe de aeropuerto.

## **14. Control médico del personal navegante**

14.1. **Clasificación del personal.** Para efectos del control médico el personal navegante de la Aviación Civil se clasifica en la siguiente forma:

### **I—Pilotos privados**

Estudiante.

Básico.

Avanzado.

## II—Pilotos de transporte

Transporte de carga.

Transporte de pasajeros.

## III—Mecánicos de vuelo, radio-operadores de vuelo, cabineros y cabineras.

14.2. **Sus condiciones psico-físicas.** Las condiciones psico-físicas exigidas para el personal de vuelo antes clasificado son las siguientes:

14.3. **Pilotos privados.** (Estudiante, básico y avanzado).

**Visión.** El examinado debe tener:

a) Una agudeza visual de por lo menos 20/20 por separado en cada ojo sin corrección. Si la visión en uno o en ambos ojos fuere menor de 20/50 pero si mejora a 20/30 o más en cada ojo con el uso de anteojos, podrá considerarse como apto con la condición de usar los lentes mientras se encuentre en el desempeño de sus actividades aeronáuticas.

b) Ausencia de diplopia; si existe, debe ser corregida con lentes, en cuyo caso usará los anteojos mientras ejerza el privilegio de su certificado.

c) Ausencia de enfermedades graves de los órganos de la visión.

**Oídos, nariz y garganta.** El examinado debe oír la voz cuchicheada a una distancia de tres (3) pies con cada oído por separado; no podrá presentar enfermedades agudas o crónicas del oído medio o del interno, perforación del tímpano, enfermedades de la mastoides, enfermedades o malformaciones de la nariz o de la garganta incompatibles con el vuelo que puedan ser agravadas por él.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no podrá presentar enfermedad orgánica o funcional en ninguno de sus aparatos y sistemas, defecto estructural, ni limitación que estorbe o impida las prerrogativas de su certificado.

**Sistema nervioso.** No podrá presentar enfermedades mentales o nerviosas ni anomalías de su personalidad. Su equilibrio debe ser normal.

**Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general.

**Exámenes de laboratorio.** Sangre: reacciones serológicas para la sífilis, negativas. Determinación del grupo sanguíneo.

**Orina:** ausencia de elementos patológicos.

**Materias fecales:** ausencia de parasitismo intestinal acentuado que pueda repercutir sobre su estado general.

Radioscopia anual del tórax.

### 14.4. Pilotos de transporte de carga

**Visión.** El examinado debe tener:

a) Una agudeza visual de por lo menos 20/20 por separado en cada ojo sin corrección. Si la visión en uno o en ambos ojos no fuere inferior

de 20/50 y mejora con lentes hasta 20/20 en cada ojo, podrá ser clasificado como apto bajo la condición de usar lentes de corrección mientras se encuentre en el desempeño de sus actividades aeronáuticas.

b) Una percepción media de profundidad de 30 mm. o menos con o sin corrección. Si la percepción de profundidad es mayor de 30 mm. sin corrección, pero si corrige por lo menos a 30 mm. con lentes, podrá ser clasificado como apto bajo la condición de usar los lentes mientras se encuentre en el desempeño de sus actividades aeronáuticas.

c) Ausencia de diplopia en cualquier meridiano dentro de los 35º grados del punto de fijación de la visual.

d) No más de una dioptría de hiperforia.

e) Una abducción de tres dioptrías o más y una aducción de seis dioptrías o más.

f) Acomodación suficiente para ser aprobado en una prueba señalada por una autoridad aeronáutica, encaminada primordialmente a la habilidad para leer mapas aeronáuticos.

g) Campo visual normal.

h) Condiciones generales de los ojos y sus anexos, normales.

**Oídos, nariz y garganta.** El examinado deberá oír la voz cuchicheada a una distancia de ocho (8) pies, con cada oído por separado; no tener enfermedad aguda o crónica del oído medio o del interno, perforación del tímpano, enfermedad de la mastoides, enfermedad o malformación de la nariz o de la garganta incompatibles con el vuelo o que puedan ser agravadas por él.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no podrá presentar enfermedad alguna orgánica o funcional en ninguno de sus aparatos y sistemas, defecto estructural ni limitación que estorbe o impida los privilegios de su certificado de piloto.

**Sistema nervioso.** El examinado no podrá presentar enfermedades mentales o nerviosas ni anormalidades de su personalidad. Su equilibrio debe ser normal.

**Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general.

**Exámenes de laboratorio.** Sangre: reacciones serológicas para la sífilis, negativas.

Azohemia y glicemia, normales.

Determinación del grupo sanguíneo.

Tiempo de coagulación.

**Orina:** ausencia de elementos patológicos.

**Materias fecales:** ausencia de parasitismo intestinal acentuado que pueda repercutir sobre su estado general.

Radiografía anual del tórax.

#### 14.5. Pilotos de transporte de pasajeros

**Visión:** el examinado debe tener:

a) Una agudeza visual de por lo menos 20/20 por separado en cada

ojo sin corrección. Si la visión en uno o en ambos ojos no fuere inferior a 20/50 y mejora con lentes, hasta 20/20 en cada ojo, podrá ser clasificado como apto bajo la condición de usar los lentes de corrección mientras se encuentre en el desempeño de sus actividades aeronáuticas.

b) Una percepción media de profundidad de 30 milímetros o menos con o sin corrección. Si la percepción de profundidad es mayor de 30 milímetros sin corrección, pero si corrige por lo menos a 30 milímetros en promedio con lentes, podrá ser clasificado como apto bajo la condición de usar los lentes mientras se encuentre en el desempeño de sus actividades aeronáuticas.

c) Ausencia de diplopia en cualquier meridiano dentro de los 35° grados del punto de fijación de la visual.

d) No más de una dioptría de hiperforia en cualquier ojo.

e) No más de diez dioptrías de esoforia.

f) No más de cinco dioptrías de exoforia.

g) Una abducción de no menos de tres dioptrías ni más de quince dioptrías.

h) Una aducción mínima de seis dioptrías.

i) Una acomodación no menor de  $V = 1.00$  a 18 pulgadas con cada ojo por separado, sin lentes correctores.

j) Visión normal de los colores.

k) Campos visuales normales.

l) Ausencia de enfermedades y lesiones agudas o crónicas de los ojos y sus anexos que puedan impedir su normal funcionamiento, sean de carácter progresivo o puedan ser agravadas por el vuelo.

**Oídos, nariz y garganta.** El examinado deberá oír la voz cuchicheada a una distancia de ocho (8) pies con cada oído por separado; no podrá presentar enfermedad aguda o crónica del oído medio o del interno, perforación del tímpano, enfermedad de la mastoides, enfermedad o malformación de la nariz o de la garganta, incompatibles con el vuelo o que puedan ser agravadas por él.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no podrá presentar enfermedad orgánica o funcional en ninguno de sus aparatos y sistemas, defecto estructural ni limitación que se oponga a las funciones que autoriza su certificado de piloto. Los examinados de más de 40 años deberán tener un grado de eficiencia circulatoria compatible con la seguridad del vuelo a grandes alturas.

**Sistema nervioso.** El candidato no podrá presentar enfermedades mentales o nerviosas ni anomalías de su personalidad. Su equilibrio debe ser normal.

**Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general.

**Exámenes de laboratorio.** Sangre: reacciones serológicas para la sífilis, negativas.

Azohemia y glicemia, normales.

Determinación del grupo sanguíneo.

Tiempo de coagulación.

**Orina:** ausencia de elementos patológicos.

**Materias fecales:** ausencia de parasitismo intestinal acentuado que pueda repercutir sobre su estado general.

Radiografía anual del tórax.

El examen psico-físico para pilotos instructores o pilotos examinadores se regirá por las mismas normas establecidas para el piloto de transporte de pasajeros.

#### 14.6. Mecánicos de vuelo

**Visión:** el examinado debe tener:

a) Una agudeza visual de por lo menos 20/20 por separado en cada ojo sin corrección. Si la visión en uno o en ambos ojos fuere menor de 20/50 pero si mejora a 20/30 o más en cada ojo con el uso de anteojos, podrá considerarse como apto con la condición de usar los lentes correctores mientras se encuentre en el desempeño de sus actividades aeronáuticas.

b) Visión normal de los colores.

c) Ausencia de enfermedades agudas o crónicas de los ojos y sus anexos que puedan impedir su normal funcionamiento o que puedan ser agravadas por el vuelo.

**Oídos, nariz y garganta.** El examinado deberá oír la voz cuchicheada a una distancia de ocho (8) pies con cada oído por separado; no podrá tener enfermedad aguda o crónica del oído medio o del interno, perforación grave del tímpano, enfermedades de la mastoides, enfermedades o malformaciones de la nariz o de la garganta incompatibles con el vuelo o que puedan ser agravadas por él.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no deberá sufrir enfermedad orgánica o funcional en ninguno de sus aparatos y sistemas, defecto estructural ni limitación que estorbe o impida el desempeño de sus actividades de vuelo. Su constitución física general deberá ser satisfactoria.

**Sistema nervioso.** No debe existir anormalidad en sus funciones mentales ni en su sistema nervioso. Su psiquismo debe ser normal. Su equilibrio normal.

**Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general.

**Exámenes de laboratorio.** Reacciones serológicas para la sífilis, negativas. Ausencia de elementos patológicos en la orina y de parasitismo intestinal acentuado que pueda repercutir sobre su estado general.

Radioscopia anual del tórax.

Determinación del grupo sanguíneo.

#### 14.7. Radio-operadores de vuelo

**Visión.** El examinado debe tener:

a) Una agudeza visual de por lo menos 20/20 por separado en cada ojo sin corrección. Si la visión en uno o en ambos ojos fuere menor de

20/50 pero si mejora a 20/30 o más en cada ojo con el uso de anteojos, podrá considerarse como apto con la condición de usar lentes correctores mientras se encuentre en el desempeño de sus actividades de vuelo.

b) Ausencia de enfermedades agudas o crónicas de los ojos y sus anexos que puedan impedir su normal funcionamiento o que puedan ser agravadas por el vuelo.

**Oídos, nariz y garganta.** El examinado deberá oír la voz cuchicheada a una distancia de ocho (8) pies con cada oído por separado; no tener enfermedad aguda o crónica del oído medio o del interno, perforación del tímpano, enfermedades de la mastoides, enfermedades o malformaciones de la nariz o de la garganta incompatibles con el vuelo o que puedan ser agravadas por él.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no deberá sufrir enfermedades orgánicas o funcionales en ninguno de sus aparatos y sistemas, defecto estructural ni limitación que estorbe o impida el desempeño de sus actividades de vuelo.

**Sistema nervioso.** No debe existir anormalidad en sus funciones mentales ni en su sistema nervioso. Su psiquismo debe ser normal. Su equilibrio normal.

**Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general.

**Exámenes de laboratorio.** Reacciones serológicas para la sífilis, negativas. Ausencia de elementos patológicos en la orina y de parasitismo intestinal acentuado que pueda repercutir sobre su estado general.

Radioscopia anual del tórax.

Determinación del grupo sanguíneo.

#### 14.8. Cabineros y cabineras

**Condiciones físicas generales.** No podrán tener enfermedades orgánicas o funcionales en ninguno de sus aparatos y sistemas, defectos estructurales ni limitaciones que estorben o impidan el desempeño de sus funciones.

**Organos de los sentidos.** No podrán tener enfermedades o malformaciones de los órganos de los sentidos que sean incompatibles con el vuelo o que puedan ser agravadas por él.

**Sistema nervioso.** No debe existir anormalidad en sus funciones mentales ni en su sistema nervioso. Su psiquismo debe ser normal. Su equilibrio normal.

**Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general.

**Exámenes de laboratorio.** Reacciones serológicas para la sífilis, negativas. Ausencia de elementos patológicos en la orina y de parasitismo intestinal acentuado que pueda repercutir sobre su estado general.

Radioscopia anual del tórax.

Las normas y procedimientos para llevar a cabo los exámenes antes mencionados se encuentran fijados en reglamento interno especial

que se dará a conocer a los médicos y laboratorios que autorice la Dirección General de Aeronáutica Civil para examinar al personal navegante como adelante se dirá.

## 15. Control médico del personal terrestre

15.1. **Clasificación del personal.** Para efectos del control médico el personal terrestre de la Aviación Civil se clasifica en la siguiente forma:

- I—Oficiales de control de tráfico aéreo.
- II—Radio-operadores terrestres de aviación.
- III—Jefes de aeropuerto, meteorologistas, radio-técnicos, mecánicos terrestres y despachadores de aviones.

**Sus condiciones psico-físicas.** Las condiciones psico-físicas exigidas para el personal terrestre antes clasificado son las siguientes:

### 15.2. Oficiales de control de tráfico aéreo

**Visión.** El examinado debe tener:

a) Una agudeza visual de por lo menos 20/20 por separado en cada ojo sin corrección. Si la visión en uno o en ambos ojos no fuere inferior de 20/50 y mejora con lentes hasta 20/25 o más en cada ojo podrá ser clasificado como apto con la condición de usar lentes correctores mientras se encuentre en el ejercicio de sus actividades.

b) Visión normal de los colores.

c) Ausencia de diplopia; si existe, debe ser corregida con lentes, los que usará mientras se encuentre en el ejercicio de sus actividades.

d) Campo visual normal.

e) Ausencia de enfermedades agudas o crónicas de los ojos y sus anexos que puedan impedir su normal funcionamiento.

**Oídos, nariz y garganta.** El examinado debe oír la voz cuchicheada a una distancia de ocho (8) pies con cada oído por separado; no tener enfermedad aguda o crónica del oído medio o del interno, perforación del tímpano, enfermedades de la mastoides, enfermedades o malformaciones de la nariz o de la garganta. No podrá presentar ningún trastorno en la vocalización.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no podrá sufrir enfermedades orgánicas o funcionales en ninguno de sus aparatos y sistemas, defecto estructural ni limitación que estorbe o impida el desempeño de sus funciones.

**Sistema nervioso.** No debe existir anormalidad en sus funciones mentales ni en su sistema nervioso. Su psiquismo debe ser normal. Su equilibrio normal.

**Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general.

**Exámenes de laboratorio.** Reacciones serológicas para la sífilis, negativas. Ausencia de elementos patológicos en la orina y de parasitismo intestinal acentuado que pueda repercutir sobre su estado general.

### 15.3. Radio-operadores terrestres de aviación (de toda clase)

**Visión.** El examinado debe tener:

a) Una agudeza visual de 20/20 por separado en cada ojo sin corrección. Si la visión fuere menor en uno o en ambos ojos podrá ser clasificado como apto si la visión mejora con anteojos hasta 20/30 con la condición de usar lentes correctores mientras se encuentre en el desempeño de sus funciones.

b) Ausencia de enfermedades agudas o crónicas de los ojos y sus anexos que impidan su normal funcionamiento.

**Oídos, nariz y garganta.** El examinado deberá oír la voz cuchicheada a una distancia de ocho (8) pies con cada oído por separado. Podrán ser clasificados como aptos los aspirantes a radio-operadores de 2ª categoría que oyen la cuchicheada por lo menos a seis (6) pies de distancia y los radio-operadores de 3ª categoría y radio-telefonistas que la oyen por lo menos a cuatro pies. No podrá tener enfermedades agudas o crónicas del oído medio o del interno, perforaciones del tímpano, enfermedades de la mastoides, enfermedades o malformaciones de la nariz o de la garganta, etc., que impidan el ejercicio de sus funciones.

**Condiciones físicas generales.** El examinado no deberá sufrir enfermedades orgánicas o funcionales, en ninguno de sus aparatos y sistemas, defectos estructurales ni limitaciones que estorben o impidan el desempeño de sus actividades de radio-operador.

**Sistema nervioso.** El examinado no debe tener anormalidades en sus funciones mentales ni en su sistema nervioso. Su psiquismo debe ser normal. Su equilibrio normal.

**Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general o impedir el ejercicio normal de sus funciones de radio-operador.

**Exámenes de laboratorio.** Reacciones serológicas para la sífilis, negativas. Ausencia de elementos patológicos en la orina y de parasitismo intestinal acentuado que pueda repercutir en su estado general.

### 15.4. Jefes de aeropuerto, meteorologistas, radio-técnicos, mecánicos terrestres y despachadores de aviones

Para la expedición de licencia de aviación al personal de jefes de aeropuerto, meteorologistas, radiotécnicos, mecánicos terrestres y despachadores de aviones, los solicitantes de la licencia deben presentar un certificado de buena salud, expedido por cualquier médico graduado; los médicos para la expedición de estos certificados tendrán en cuenta:

a) **Condiciones físicas generales.** Los examinados no podrán tener enfermedades orgánicas o funcionales en ninguno de sus aparatos y sistemas, defectos estructurales ni limitaciones que estorben o impidan el desempeño de sus funciones.

b) **Organos de los sentidos.** No podrán tener enfermedades o malformaciones de los órganos de los sentidos incompatibles con el trabajo a que se destinan.

c) **Sistema nervioso.** No deben tener anormalidades en sus funciones mentales ni en su sistema nervioso. Su psiquismo debe ser normal. Su equilibrio normal.

d) **Condiciones buco-dentarias.** Ausencia de infecciones o malformaciones de la cavidad bucal que puedan repercutir sobre su estado general.

e) **Exámenes de laboratorio.** Reacciones serológicas para la sífilis, negativas. Ausencia de elementos patológicos en la orina y de parasitismo intestinal que pueda repercutir sobre su estado general.

## 16. Generalidades

16.1. **Fichas médicas de examen.** Las fichas médicas de examen adoptadas para el personal de la Aviación Civil por la Sección de Sanidad, llevan al respaldo las instrucciones sobre la manera de llenarlas. Las fichas médicas adoptadas son las siguientes:

Forma: ACS-01.

Fichas médicas para pilotos de transporte de carga y pasajeros.

Forma: ACS-02.

Fichas médicas para pilotos privados.

Forma: ACS-03.

Fichas médicas para mecánicos de vuelo, radio-operadores de vuelo, cabineros y cabineras.

Forma: ACS-04.

Fichas médicas para el personal terrestre.

16.2. **Exámenes médicos de control periódico.** Los exámenes médicos de control periódico para el personal navegante de la Aviación Civil se llevarán a efecto en las siguientes épocas y circunstancias especiales:

Para los pilotos de transporte de pasajeros, se verificarán cada doce (12) meses con revisión total de conformidad con las normas dadas por la Sanidad de Aviación Civil y cada seis (6) meses con revisión parcial.

La revisión parcial comprende los siguientes exámenes: sistema nervioso, órganos de los sentidos y aparato cardio-vascular.

Para los pilotos de transporte de carga, pilotos privados, mecánicos de vuelo, radio-operadores de vuelo, cabineros y cabineras, se verificarán cada doce (12) meses con revisión total.

16.2.1. El personal navegante antes citado que deje transcurrir este lapso sin llenar los requisitos anteriores, será suspendido en sus actividades de vuelo y la Dirección General de Aeronáutica Civil le retirará las respectivas licencias.

16.2.2. Los exámenes mencionados serán practicados antes de los plazos señalados en todos aquellos casos en que por razones de accidentes, enfermedades u otras causas el interesado haya podido sufrir alteraciones de sus condiciones psico-físicas.

16.2.3. El personal navegante que se encuentre en el caso anteriormente previsto queda en la obligación de presentarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil para la realización de los exámenes del caso.

16.2.4. Para el piloto privado básico y avanzado podrán aceptarse a juicio del médico jefe de la Sección de Sanidad de la Aeronáutica Civil los exámenes de aptitud psico-física efectuados en otros países.

16.2.5. Los exámenes de control periódico para el personal de tierra se harán cada año, con excepción de los exámenes médicos correspondientes al personal de mecánicos terrestres de aviación, los cuales se efectuarán cada dos años.

16.3. **Identificación del examinado.** Todo individuo perteneciente al personal de la Aviación Civil que concurra a un examen médico de revisión, deberá identificarse ante el médico examinador y en el laboratorio con su cédula de ciudadanía o de extranjería según el caso.

#### 16.4. Médicos examinadores de la Aviación y sus obligaciones

16.4.1. **Los exámenes psico-físicos del personal navegante de la Aviación Civil sólo podrán ser efectuados, en lo sucesivo, por los médicos y laboratorios a quienes autorice la Dirección General de Aeronáutica Civil.**

Se podrá autorizar como médicos examinadores del personal navegante antes citado, a los médicos graduados que reúnan los siguientes requisitos:

A) Para examinar pilotos de transporte de carga y pasajeros y pilotos privados avanzados que van a ejercer funciones de copiloto:

a) Para la práctica del examen psico-físico general a los médicos que posean un título que atestigüe que cursaron regularmente estudios de Medicina de Aviación en un instituto nacional o extranjero legalmente autorizado.

b) Para la práctica del examen de órganos de los sentidos y de laboratorio a los especialistas en la materia.

B) Para examinar pilotos privados (estudiantes, básicos y avanzados), mecánicos y radio-operadores de vuelo y cabineros, a los médicos graduados que se ciñan a las fichas médicas respectivas. Los médicos y laboratorios autorizados para examinar el personal comprendido en la letra "A", de hecho quedan autorizados para examinar este personal.

16.4.2. Los exámenes médicos del personal terrestre de la Aviación Civil pueden ser practicados por cualquier médico graduado que se ciña a las fichas médicas respectivas.

16.4.3. Queda bajo la responsabilidad de los médicos y laboratorios autorizados, conocer a fondo los diferentes reglamentos relacionados con la práctica de los exámenes médicos y ceñirse a todas las normas fijadas en ellos para la práctica de los mismos.

16.4.4. La no observancia de estas normas será causa para la cancelación de la autorización dada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

16.4.5. La Sección de Sanidad deberá revisar las fichas médicas de exámenes, emitir el concepto médico final sobre el examinado y controlar en cualquier momento la manera como se efectúan los exámenes al personal navegante.

16.4.6. Los médicos y laboratorios autorizados deben velar por que todos los datos médicos del examen sean correctos y estrictos, no menospreciando factores médicos que posteriormente puedan repercutir sobre la seguridad del personal navegante, de los pasajeros y del material.

16.5. Cuando se presente un caso de duda sobre la aptitud psico-física de un miembro del personal de la Aviación Civil para continuar en el ejercicio de sus actividades de vuelo y antes de dar un fallo definitivo, la Sección de Sanidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asesorarse de los médicos de Sanidad de las Fuerzas Militares y de los médicos particulares que estime convenientes con el fin de practicar una junta médica y decidir sobre el caso mediante acta médica especial.

16.6. **Derechos de exámenes médicos.** El pago de los derechos de los exámenes médicos de control estará a cargo del interesado, empresa o compañía aérea a la cual pertenezca el examinado. La tarifa de examen será fijada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de común acuerdo con los médicos y laboratorios autorizados.

16.6.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil dará a conocer al personal navegante, los médicos y laboratorios autorizados para la práctica de los exámenes médicos, así como el valor de ellos.

16.7. **Limitaciones físicas en los pilotos.** Se podrán expedir certificados de aptitud psico-física por recomendación del Departamento de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a pilotos que no reúnan a cabalidad todas las condiciones psico-físicas exigidas en este Reglamento, cuando en concepto del citado Departamento, su experiencia, habilidad y juicio puedan compensar su deficiencia física.

En estos casos el piloto podrá limitarse a determinada clase de pilotaje, tipo de avión y período de control médico.

Este privilegio especial no es extensivo a los casos de lesiones nerviosas y afecciones mentales u orgánicas que revistan un carácter progresivo.

## ANEXO - TEMAS DE EXAMEN

### 17. Generalidades

17.1. En el presente anexo se incluye una lista general de los principales temas de examen, de conocimientos que debe tener el personal técnico de la Aviación de que trata el "Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil".

17.2. Además de los temas de examen incluidos en el presente anexo, la Dirección General de Aeronáutica Civil suministrará nuevos temas sobre las materias que no están ampliamente contempladas en los presentes anexos, como navegación, motores, legislación aérea, aerodinámica, etc., etc.

17.3. Las entidades examinadoras calificarán cada tema de examen en la siguiente forma: E = Excelente; B = Bueno; R = Regular y M = Malo.

A cada letra de las calificaciones la Jefatura del Departamento de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil le asignará una cantidad numérica así: E = 3; B = 2; R = 1 y M = 0.

En la calificación total del examen asignado para cada materia deben sumarse las cantidades numéricas y dividirse por el número de temas. El resultado debe ser mayor de 2 o por lo menos igual a 2.

Cualquier tema de examen que esté calificado con la letra M debe ser rehabilitado e imposibilita al examinado para recibir una calificación total satisfactoria. Los temas calificados con R pueden ser rehabilitados a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

17.4. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá negar licencias a quienes hayan obtenido calificación de regular en cualquier tema o materia considerado como fundamental para la licencia que se solicita.

17.5. Los examinadores colocarán la calificación con letras frente a cada tema en las listas de examen y las remitirán en sobre cerrado a la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual por intermedio de su Departamento de Operaciones hará la contabilidad de las cantidades correspondientes a los diferentes temas y materias y determinará si el examen ha sido satisfactorio o no; los pliegos de examen después de calificados, son documentos reservados.

17.6. Cada examinador debe dar un concepto personal sobre el examinado que debe contener observaciones sobre habilidad técnica, aptitud general de asimilación, cooperación, conocimientos del idioma, carácter y reacciones emotivas durante el examen y todo aquello que se considere como demostrativo de la personalidad del mismo.

## **18. Temas de examen para personal navegante**

### **18.1. Exámenes de vuelo para piloto**

18.1.0. La lista inserta constituye el grupo completo de todos los temas de examen de pilotaje en tierra y vuelo que se requieren como puntos especiales de las exigencias (chequeo o examen de vuelo) para conceder las licencias a que se refiere el Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil.

18.1.1. Los temas de examen para expedir las licencias de piloto privado estudiante serán los mismos exigidos por las escuelas de pilotaje civil, legalmente reconocidas, y bastará el certificado de admisión expedido por las citadas escuelas para la expedición de las licencias.

18.1.2. Los temas de examen para expedir las licencias de piloto privado básico, tomados de la lista inserta según su número, son los siguientes:

Números. . . . . 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 35, 36, 37, 40, 41, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 73, 75, 77, 79, 80, 81, 83, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 100, 101, 102, 138, 139, 140, 141, 144, 145, 146.

18.1.3. Los temas de examen para expedir las licencias de piloto pri-

vado avanzado, tomados de la lista inserta según su número, son los siguientes:

Números. . . . . 1, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 137, 138, 139, 140, 141, 144, 145, 146.

18.1.4. Los temas de examen para expedir las licencias de piloto de transporte de carga, tomados de la lista inserta según su número son:

Números. . . . . 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 41A, 42, 43, 45, 46, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64A, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85; 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 116, 119, 120, 121, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146.

18.1.5. Los temas de examen para expedir las licencias de piloto de transporte de pasajeros, tomados de la lista inserta según su número son:

Números. . . . . 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 41A, 42, 43, 44, 45, 45A, 46, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64A, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103; 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146.

#### 18.1.6. Lista general de temas para pilotos (Chequeo o examen en tierra y vuelo)

- 1 Descargue de gasolina (drenaje).
- 2 Salidas de emergencia.
- 3 Equipo de emergencia.
- 4 Incendio.
- 5 Luces de señales.
- 6 Sistema hidráulico.
- 7 Sistema de oxígeno.
- 8 Sistema de calefacción.
- 9 Conocimientos y familiarización con el equipo del avión.
- 10 Control de la cabina de mando antes de poner motores en marcha.
- 11 Poner en marcha motores.
- 12 Calentamiento de motores.
- 13 Examen antes de prueba de motor (según cartabón).
- 14 Examen de radio y familiarización con el equipo.
- 15 Prueba de motores.



- 16 Prueba de hélices.
- 17 Prueba de magnetos.
- 18 Prueba de luces de navegación.
- 19 Prueba de timones y alerones.
- 20 Otras pruebas a criterio del instructor.
- 21 Prueba de sistema hidráulico (flaps, otras).
- 22 Carreteo y maniobras en tierra.
- 23 Examen antes de decolaje (según cartabón).
- 24 Decolajes normales a media carga.
- 25 Decolajes con vientos cruzados a media carga.
- 26 Decolaje normal carga completa.
- 27 Decolaje con viento cruzado carga completa.
- 28 Decolaje con falla de un motor carga completa (10 millas más velocidad crítica. Tren arriba).
- 29 Ascenso en espiral.
- 30 Ascenso recto.
- 31 Control de potencia.
- 32 Control de hélices.
- 33 Vuelo horizontal a nivel en línea recta (ajuste de crucero).
- 34 Vuelo con un motor inoperante.
- 35 Pérdidas de velocidad con motor.
- 36 Pérdidas de velocidad sin motor.
- 37 Reacción después de la pérdida.
- 38 Virajes de tiempo a nivel de 180°, 360°, 720°, a 45° de inclinación en ambas direcciones.
- 39 Virajes de tiempo a nivel de 180°, 360°, 720°, a 60° grados de inclinación, restablecimiento normal (10° de error).
- 40 Otros virajes a elección del examinador.
- 41 Virajes ascendentes y descendentes.
- 41A Vuelo horizontal y a nivel con un motor inoperante.
- 42 Poner y sacar hélices en bandera.
- 43 Virajes con motor inoperante a derecha e izquierda.
- 44 Simulación de aterrizajes a 4.000 pies sobre el terreno.
- 45 Falsas entradas y salidas (sobrepase) simuladas a 4.000 pies sobre el terreno.
- 45A Falsas entradas y salidas (sobrepase) simuladas a 4.000 pies sobre el terreno con un motor inoperante.
- 46 Velocidad mínima horizontal a nivel.
- 47 Barrenas a derecha e izquierda (una vuelta).
- 48 Barrenas saliendo con el mismo frente de entrada.
- 49 Chandees, medias vueltas.
- 50 Restablecimiento a posición normal de posiciones desacostumbradas.
- 51 Tres ochos en vuelo a nivel paralelos (error 200 pies permitido).
- 52 Ochos elementales a elección del examinador (error 100' permitidos).
- 53 Entradas al tráfico aeroportuario.
- 54 Descenso en espiral con potencia desde 3500' sobre el terreno.

- 55 Descenso en cuatro con potencia desde 3500' sobre el terreno.
- 56 Descenso con un motor inoperante.
- 57 Descenso en espiral sin potencia desde 3500' sobre el terreno.
- 58 Descenso con viraje de 360' desde 2000' y aterrizaje de precisión.
- 59 Descenso con viraje de 180º desde 1000' y aterrizaje de precisión con y sin motor.
- 60 Examen antes de aterrizar (según cartabón).
- 61 Descenso con un motor inoperante y aterrizaje normal.
- 62 Deslizamiento.
- 63 Patinajes.
- 64 Aterrizajes forzados simulados.
- 64A Aterrizajes con un motor inoperante.
- 65 Planeo normal.
- 66 Planeo en espiral con potencia.
- 67 Planeo normal sin potencia.
- 68 Planeo normal con potencia.
- 69 Aproximaciones normales.
- 70 Aterrizajes con viento normal.
- 71 Aterrizajes con viento cruzado.
- 72 Aterrizajes en ruedas.
- 73 Aterrizajes en tres puntos.
- 74 Carreteo rápido.
- 75 Uso de frenos.
- 76 Otros recursos para frenar.
- 77 Procedimientos en caso de incendio, de fallas de bombas, etc.
- 78 Diferentes maneras de operar el tren de aterrizaje (teoría y práctica).
- 79 Estacionamiento.
- 80 Parar motores.
- 81 Examen después de parar motores.
- 82 **Examen en vuelo de crucero** (carga diversa).
- 83 Vuelo de crucero con tres aterrizajes fuera del campo inicial con el instructor.
- 84 Vuelo de crucero con un mínimo de tres aterrizajes fuera del campo inicial sin instructor y con seis horas de plazo para efectuarlo.
- 85 Plan de vuelo.
- 86 Ajuste de crucero.
- 87 Conocimiento general de motores en vuelo (cálculo de caballaje).
- 88 Conservación del rumbo.
- 89 Conservación de la velocidad indicada.
- 90 Conservación de la altura.
- 91 Vuelo por contacto.
- 92 Interpretación de mapas y comparación con el terreno.
- 93 Conocimiento del terreno.
- 94 Selección de ruta.

- 95 Selección de altura en relación con el estado del tiempo, el terreno y los reglamentos de tránsito aéreo.
- 96 Vuelo en instrumentos (ver examen especial).
- 97 Vuelo por instrumentos de radio (ver examen especial).
- 98 Encajonamiento, descensos y aproximaciones (ver examen especial).
- 99 Técnica procedimiento radiotelefónico (ver examen especial).
- 100 Aproximaciones a campos diferentes en la ruta.
- 101 Aterrizajes en campos distintos en la ruta.
- 102 Decolajes de diferentes campos en la ruta.

#### 18.1.7. Examen en vuelo sobre equipo de radio

- 103 Examen en vuelo sobre funcionamiento de radio.
- 104 Conocimiento del equipo transmisor y receptor.
- 105 Sintonización y contacto con estaciones.
- 106 Procedimiento radio-telefónico reglamentario.
- 107 Conocimiento sobre alfabeto Morse.
- 108 Recepción y transmisión CW de 5 palabras por minuto.
- 109 Deberes sobre reportes de posición.
- 110 Orientación por medio de radio-faros.
- 111 Vuelo hacia la estación radio-faro QDM.
- 112 Hallar cono de silencio o determinar la posición vertical sobre la estación.
- 113 Vuelo de la estación de radiofaro QTE (alejamiento).
- 114 Obtener y encontrar en la carta o mapa su posición por medio de dos marcaciones a radio-faros diferentes.
- 115 Obtener la distancia a la estación de radio-faro que se está usando por medio de dos marcaciones a la misma estación.
- 116 Encajonamiento, descenso y aproximación a un aeródromo simulado, vuelo instrumental por medio de croquis para dicho aeródromo, y con referencia a radio-faro.
- 117 Espirales sobre un radio-faro.
- 118 Otras pruebas que el examinador crea necesarias.

#### 18.1.8. Examen en vuelo de instrumentos (Simulado con cortinas o real)

- 119 Vuelo horizontal a nivel y en línea recta (por tiempo determinado por el instructor).
- 120 Virajes de tiempo de 180°, 360° y 720° a la derecha y a la izquierda.
- 121 Virajes de 45° de inclinación en ambas direcciones.
- 122 Virajes de 45° de inclinación en círculos de 180°, 360° y 720° sin tiempo determinado y restablecimiento con 10° de error máximo.
- 123 Descensos suaves (100' por minuto, 200' por minuto).
- 124 Ascensos fuertes (300' por minuto y otros).
- 125 Mínimo de velocidad horizontal a nivel.
- 126 Mínima velocidad de ascenso.

- 127 Máxima velocidad de descenso y restablecimiento a posición horizontal.
- 128 Virajes ascendentes.
- 129 Virajes descendentes.
- 130 Pérdidas de velocidad.
- 131 Espiral con o sin radio (ascendentes o descendentes).
- 132 Deslizamientos.
- 133 Virajes superiores a 45° y recobramiento a vuelo horizontal después de virar 90°, 180° y 360°.
- 134 Ejecución práctica de un vuelo de crucero en instrumentos (simulado o real, acompañado del piloto de chequeo).
- 135 Dentro del vuelo anterior, cálculo de tiempo estimado de llegada al puerto de destino, cálculo de velocidad de viento y deriva.
- 136 Otras exigencias por parte y bajo criterio del examinador.

#### 18.1.9. Exámenes teóricos

- 137 Navegación.
- 138 Meteorología.
- 139 Motores.
- 140 Tráfico aéreo.
- 141 Aerodinámica.
- 142 Radiogoniometría.
- 143 Terminología técnica de radiotelegrafía en castellano.
- 144 Terminología técnica de aviación en castellano.
- 145 Legislación aérea colombiana.
- 146 Observaciones generales por parte del examinador. (Ver numeral 17.6).

#### 18.2. Lista general de temas para copilotos y radio-operadores de vuelo

##### Conocimientos para operación equipos aeronaves

- 18.2.1. Explicación de la instalación a bordo.
  - Localización de fusibles.
  - Localización de los diferentes componentes. del equipo.
  - Cajas de distribución.
  - Alambrado y funcionamiento de las cajas de distribución y audio.
- 18.2.2. Componentes del equipo receptor.
  - Explicación de la numeración del cuadrante.
  - Megaciclos. Kilociclos y longitud de onda.
  - Cambios de banda.
  - Uso de los controles.
  - Compensador de antena.
  - Control de volumen.
  - Sintonía de cualquier frecuencia.
  - Interferencias por mala sintonía.
  - Estáticas; ruidos de ignición; ruidos de generadores; teléfonos; fusibles, sistema de antena.

- Fallas de relevo de antena del transmisor y modo de probarlo.
- 18.2.3. Componentes del equipo receptor.
  - Explicación de la numeración del cuadrante.
  - Megaciclos. Kilociclos y longitud de onda.
  - Cambios de banda.
  - Uso de los controles.
  - Compensador de antena.
  - Errores de sintonía.
  - Ruidos e interferencias.
  - Posibles fallas; localización de fusibles y cables.
- 18.2.4. Componentes del equipo radio-compás:
  - Explicación de la numeración del cuadrante, lectura rápida.
  - Cambios de banda.
  - Uso de los controles.
  - Metro indicador.
  - Sistema para compensar variaciones de frecuencia en el cuadrante.
  - Lectura del indicador automático.
  - Uso del inverter.
  - Localización de fusibles y demás componentes.
  - Antenas-cajas de distribución y enchufes.
- 18.2.5. Componentes equipo transmisor:
  - Explicación de los controles y su uso correcto.
  - Lectura del metro:
    - Uso de los switches:
      - Sintonía en **manual** cuando falla el automático.
      - Localización de fusibles; enchufes y conexiones.
      - Localización de relevos de sobrecarga; dinamotor-transmisor.
      - Posibles fallas.
- 18.2.6. Cajas de control y su importancia con respecto al equipo de radio.
  - Generadores-micrófonos; uso correcto y posibles fallas.
  - Teléfonos.
  - Conexiones baterías.
- 18.2.7. Aprendizaje y práctica alfabeto.
  - Indicación de radio-faros.
  - Llamadas.
  - Procedimiento general de comunicaciones.
  - Práctica radiotelefónica.
  - Sintonización de CW (10 palabras por minuto, máximo).
  - Reglamentaciones.
  - Códigos.

### 18.3. Licencia de instrumentos

#### 18.3.1. Experiencia.

El solicitante debe poseer licencia de piloto privado básico o una más alta, y deberá haber acumulado no menos de 100 horas de vuelo autónomo. Este total debe incluir:

- a) Treinta horas como piloto autónomo en vuelo diurno de crucero, y
- b) Cuarenta horas de vuelo por instrumentos de las cuales sólo veinte podrán haber sido adquiridas en aparatos mecánicos de vuelo artificial. En el caso de que el solicitante posea grado en un curso aprobado de entrenamiento de vuelo por instrumentos se reducirá a treinta el número total de horas de las cuales no más de diez deben haberse efectuado en aparatos mecánicos de vuelo artificial.

### **18.3.2. Conocimientos generales.**

El solicitante demostrará a satisfacción de la Dirección General de Aeronáutica Civil sus conocimientos en:

- a) Navegación aérea que incluye el uso de cartas aeronáuticas navegación a la estima y por radio, y el uso y ajuste de instrumentos de vuelo;
- b) Sistemas de radio disponibles para la navegación aérea y la manera como tales sistemas son utilizados bajo condiciones de vuelo por instrumentos (IFR), los procedimientos respectivos y hasta qué grado se puede confiar en las radio-ayudas bajo condiciones de vuelo reales;
- c) Meteorología elemental, principios elementales de pronósticos de tiempo y los procedimientos de diseminación de informes meteorológicos;
- d) Reglamento de vuelo por instrumentos (IFR) y planes de vuelo en relación con los servicios de control de tráfico aéreo, características técnicas de las aeronaves, condiciones meteorológicas, cálculo de la hora de llegada a los puntos a lo largo de la ruta, las cantidades de combustible necesarias para el vuelo y la determinación anticipada de modificaciones en el plan de vuelo que pudieran resultar de cambios en las condiciones de vuelo..

### **18.3.3. Conocimientos prácticos.**

El solicitante efectuará en vuelo, con referencia exclusiva a los instrumentos:

- a) Las maniobras necesarias para demostrar su competencia en el manejo de la aeronave bajo condiciones de vuelo por instrumentos, y
- b) Demostrará su competencia para resolver problemas simples de navegación a la estima, determinar su posición y efectuar procedimientos de descenso y aproche en un aeropuerto determinado y los procedimientos de comunicaciones en cada circunstancia.

### **18.3.4. Privilegios.**

La licencia de instrumentos autoriza para volar por instrumentos con los derechos y limitaciones de la licencia de pilotaje del portador.

## **19. Temas de examen para personal terrestre**

### **19.1. Lista general de temas para jefes de aeropuertos**

- 1º División del país en zonas de radiocomunicaciones.
- 2º Preparación de un plan de vuelo con las especificaciones corres-

pendientes de alturas, consumo de combustible, aeropuertos alternos, condiciones meteorológicas y velocidades de crucero dentro del territorio nacional.

3º Preparación de un plan de vuelo para el exterior con especificaciones en cuanto a legislación internacional, documentación de aduanas, alturas, consumo de combustible, aeropuertos alternos, condiciones meteorológicas, velocidades de crucero, etc.

4º Conocimiento de los libros de a bordo y su interpretación.

5º Conocimientos completos de meteorología.

6º Conocimientos de disposiciones sobre tráfico y transporte aéreo.

7º Nociones generales sobre mantenimiento de pistas, zonas de carretero y delimitación de zonas de peligro.

8º Procedimientos en casos de emergencia.

9º Conocimientos sobre la intervención de las autoridades judiciales en casos de accidentes.

10. Conocimiento de los problemas de tráfico y despacho de aviones en el aeropuerto en que va a prestar servicios.

11. Conocimiento general de la Ley 89 de 1938, y los Decretos 1585 de 1940 y 1430 de 1947.

Los jefes de aeropuerto de 2ª y 3ª categoría no necesitan aprobar el tema marcado con el número 3.

## 19.2: Lista general de temas para meteorologistas

### Asignaturas principales:

- 1 Meteorología.
- 2 Matemáticas, Física y Química.
- 3 Observaciones de superficie e instrumentos meteorológicos.
- 4 Ploteo de mapas y análisis de los mismos.

### El curso de meteorología debe abarcar los siguientes tópicos:

- 1 Conocimiento histórico y generalidades.
  - a) Historia de la meteorología.
  - b) Elementos de la meteorología.
  - c) Importancia de la meteorología en el comercio moderno y la agricultura.
  - d) La parte del meteorólogo en las redes meteorológicas.
  - e) Futuro y posibilidades de la meteorología. Su desarrollo.
- 2 Composición de la atmósfera.
  - a) Elementos que componen la atmósfera.
  - b) Altura de la atmósfera.
  - c) Distribución del oxígeno con la altura.
  - d) Variación con la altura de:

- 1 Temperatura.
- 2 Presión.
- 3 Densidad.

e) Vapor de agua en la atmósfera.

### 3 Humedad en la atmósfera.

- a) Humedad específica, relativa, absoluta, relación de mezcla y temperatura y presión de condensación.
- b) Nubes.
- c) Precipitación y condensación (teoría).
- d) Ley de la conservación de la energía.
- e) Cambios de adiabáticos.
- f) Temperatura potencial.
- g) Gradiente adiabático.
- h) Altura de las bases de las nubes de tipo convectivo.
- i) Formas de la transferencia del calor en la atmósfera.
- j) Gradiente normal.
- k) Gradiente adiabático seco.
- l) Gradiente adiabático húmedo o saturado.
- m) Estabilidad e inestabilidad.
- n) Convección.
- o) Subsistencia o abatimiento.

### 4 Circulación general de la atmósfera.

- a) Posición relativa de la tierra con respecto al sol, durante las diferentes estaciones del año.
- b) Calentamiento desigual en las diferentes partes del globo.
- c) Circulación del aire si la tierra permaneciera quieta.
- d) Efectos de la rotación de la tierra en la circulación del aire.
- e) Efectos de la diferente densidad del aire en la circulación de ésta.
- f) Sitios de estacionamiento del aire favorables a las formaciones de las masas de aire.
- g) Masas de aire.
- h) Frentes. Sus movimientos y desarrollo.
- i) Desarrollo de los ciclones de acuerdo con la teoría del frente polar. (En los hemisferios Norte y Sur).
- j) Circulación local que comprende:
  - 1 Tormentas.
  - 2 Tormentas tropicales.
  - 3 Monzones (su circulación).
  - 4 Brisas de tierra y mar.
  - 5 Brisas de las montañas y valles.
  - 6 Vientos de Foehn.
  - 7 Turbulencia.

- 5 Nieblas.
- 6 Formación de hielo en los aviones.
- 7 Navegación relacionada con la meteorología.
- 8 Estadística meteorológica.

**El curso de Matemáticas, Física y Química, debe abarcar:**

- 1 Aritmética.
- 2 Álgebra.
- 3 Trigonometría.
- 4 Estadística
- 5 Física, que comprenda:
  - a) Mecánica.
  - b) Calor.
  - c) Electricidad.
- 6 Química que comprenda:
  - a) Reacciones.
  - b) Principales fórmulas.
  - c) Características de los principales cuerpos.
  - d) Gases.
- 7 Geometría analítica.
- 8 Cálculo diferencial e integral.
- 9 Aplicación de las matemáticas, la física y la química a la meteorología.
  - a) Primera ley de termodinámica.
  - b) Temperatura virtual.
  - c) Fórmula hipsométrica.
  - d) Ecuación del viento de gradiente.
  - e) Ecuación del movimiento.
  - f) Vientos ecuatoriales.

**Observaciones de superficie e instrumentos debe constar de:**

- 1 Responsabilidades y deberes de un observador meteorológico en una red de estaciones para el reporte del tiempo.
- 2 Condiciones y estados del cielo.
  - a) Tipos de nubes.
  - b) Dirección de las nubes.
  - c) Símbolos para describir el estado del viento.
- 3 Visibilidad.
  - a) Selección de los puntos de referencia.
  - b) Obstrucciones de la visión.
- 4 Condiciones generales de tiempo. Tiempo presente.
  - a) Símbolos y código internacional.

5 Techo.

a) Métodos para medir el techo.

6 Temperatura y humedad.

a) Lectura de los termómetros.

b) Tipos de termómetros.

c) Cómputo del punto de rocío y humedad relativa.

d) Manejo de la regla de cálculo para punto de rocío.

7 Presión atmosférica.

a) Barometría.

b) Conversión de las diferentes unidades.

c) Relación con la temperatura, la lectura y la densidad.

8 Precipitación. Medidas.

9 Observaciones y registro de los fenómenos adicionales de suma importancia meteorológica.

10 Métodos para llevar y guardar los records meteorológicos.

11 Radio-sondeos. Equipos.

12 Sondeos con globo piloto. Identificación de la capa de la tropo-pausa.

13 Meteorógrafos a bordo de los aviones.

14 Predicción del tiempo a base de las observaciones instrumentales en una sola estación.

Ploteo de mapas y análisis de los mismos, de acuerdo con los siguientes puntos:

1 Introducción a los mapas o cartas de tiempo U.S.A.

2 Localización y número clave de las estaciones.

3 Código internacional.

4 Análisis de las cartas de tiempo.

5 Identificación de las masas de aire por medio de las cartas adiabáticas y pseudoabáticas.

6 Análisis de las cartas en las varias estaciones. Sus características.

### 19.3. Lista de temas para oficiales de control de tráfico aéreo

1º Conocimiento de las reglas de vuelo, por contacto y por instrumentos.

2º Conocimiento de la reglamentación de las radiocomunicaciones.

3º Examen sobre las disposiciones contenidas en el Decreto 1430 de 1947 o Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo.

4º Conocimiento del Control de Tránsito Aéreo en aeródromos, vecindades, zonas de aterrizaje, visibilidad y techo para salir y aterrizar; última hora de salida y llegada a una estación.

5º Conocimiento del equipo de radiocomunicaciones y la forma de su empleo.

- 6º Conocimientos generales de meteorología.
- 7º Conocimientos completos sobre anemómetros y demás aparatos usados para determinar la fuerza y dirección de los vientos.
- 8º Conocimientos completos sobre altímetros.
- 9º Código de procedimiento de comunicación con los aviones (telefonía y luces de señales).

#### **19.4. Lista de temas para radio-operadores terrestres**

##### **19.4.1. Cuestionario para radiotelefonistas**

- 1 Entre un mensaje de socorro y uno de urgencia, ¿cuál atenderá preferentemente?
- 2 ¿Quiénes pueden legalmente manejar los equipos de radio usados en el servicio radioaeronáutico?
- 3 ¿Qué es ilícito transmitir por radiotelegrafía o radiotelefonía?
- 4 La Aerocivil exige que los operadores lleven un "Diario de Señales", ¿cómo debe elaborarse este formulario?
- 5 ¿Cuál es la señal de socorro usada internacionalmente en radiotelefonía?
- 6 ¿Cuál es la señal de socorro usada internacionalmente en radiotelegrafía?
- 7 ¿Qué indica la señal de socorro cuando es emitida por un barco, aeronave o cualquier otro vehículo?
- 8 ¿Cuál es la señal urgente usada internacionalmente por radiotelefonía?
- 9 ¿Cuál es la señal urgente usada internacionalmente por radiotelegrafía?
- 10 ¿Qué significado tienen las señales de urgencia emitidas por una aeronave?
- 11 ¿Qué clase o tipo de mensajes pueden ser transmitidos entre los aviones o entre éstos y las estaciones terrestres?
- 12 ¿Qué es una estación de aeronave?
- 13 ¿Qué significa "Servicio Aeronáutico de Radiocomunicaciones"?
- 14 ¿Qué es una estación de aeronáutica terrestre?
- 15 ¿Qué entiende Ud. por servicio aeronáutico público?
- 16 ¿Qué es una estación radiomarcadora?
- 17 ¿Qué es una estación de radio-faro?
- 18 ¿Qué es una estación de control de radio de aeropuerto?

##### **Procedimiento radiotelefónico**

- 19 ¿Cómo son identificadas las aeronaves colombianas por radiotelefonía?
- 20 ¿Cómo son identificadas las estaciones de aeronáutica terrestre de radiotelefonía?
- 21 ¿Cómo son hechas las anotaciones de tiempo en los mensajes y diarios de señales?

- 22 ¿Cómo son identificadas las aeronaves extranjeras por radiotelefonía?
- 23 ¿Cuáles son las reglamentaciones existentes sobre los idiomas permitidos en la radiotelefonía en Colombia?
- 24 ¿Cuáles son las reglamentaciones sobre guardias de radio en las estaciones de control de radio?
- 25 ¿Cuál es la escala internacional aceptada sobre la fuerza de señales?
- 26 ¿Cuál es la escala internacional aceptada sobre legibilidad de señales?
- 27 ¿En qué frecuencia deben los aviones transmitir las señales de urgencia y de socorro?
- 28 Cuando las estaciones terrestres oyen la señal de socorro enviada por un avión, ¿qué deben hacer?
- 29 ¿A quién debe informarse cuando un avión en peligro emite señales de socorro?
- 30 ¿Por qué razones no debe desatenderse la frecuencia en que un avión envía un mensaje de socorro?
- 31 Para indicar que un avión está en peligro, ¿puede el piloto de esa aeronave usar cualquier otra combinación de palabras, señales, etc., para indicar la emergencia en que se encuentre?
- 32 Según los datos que se anotan en los diarios de señales, ¿qué significa este formulario para posteriores averiguaciones?
- 33 Dé un ejemplo correcto del procedimiento para llamar un avión por radiotelefonía.
- 34 ¿En qué forma deben ser leídos los números en los mensajes?
- 35 ¿Cuál es el procedimiento para acusar recibo de un mensaje radio-telefónico?
- 36 ¿Las condiciones de aterrizaje deben ser escritas antes de transmitir- las a los aviones? ¿Por qué?
- 37 Supóngase que ha recibido un mensaje, pero le falta o tiene duda de alguna palabra, ¿cómo procedería para rectificarlo o confrontarlo?
- 38 ¿Cuál es la técnica relacionada con el manejo del micrófono?
- 39 Alfabeto fonético.

#### 19.4.2. Radio-operadores terrestres de 1ª, 2ª y 3ª categorías

Como para obtener la licencia de radio-operador terrestre de aviación es necesario presentar la licencia correspondiente del Ministerio de Correos y Telégrafos, que se expide mediante examen, a los aspirantes a la licencia de aviación sólo se les exigirá un examen de conocimientos de los reglamentos especiales de la Aviación, y principalmente de las disposiciones contenidas en el Capítulo VI del Decreto 1430 de 1947.

#### 19.5. Mecánicos terrestres de aviación

19.5.1. Los temas de examen para los mecánicos se fijarán en cada caso según las especialidades del solicitante, como mecánico de aeroplanos, mecánico de motores de aviación, e inspector de aeroplanos y motores de aviación.

19.5.2. Los exámenes para cada especialidad de que trata el número 19.5.1: comprenden uno escrito, uno oral y otro práctico.

19.5.2.1. Los temas de los exámenes para la licencia de mecánico de aeroplanos versan especialmente sobre láminas, soldaduras, hidráulica, carpintería, entelaje, pintura, reglaje, ensamblaje, aerodinámica, instrumentos, hélices, peso y balance.

19.5.2.2. Los temas de los exámenes para la licencia de mecánico de motores de aviación versan especialmente sobre mantenimiento y operación de plantas motopropulsoras, ignición, sistemas eléctricos, lubricantes, lubricación, combustibles, carburación, hélices, instrumentos, peso y balance.

19.5.2.3. Los temas de los exámenes para la licencia de inspector de aeroplanos y motores de aviación versan sobre los temas de los números 19.5.2.1 y 19.5.2.2 conjuntamente.

19.5.3. En caso de que el solicitante no haya aprobado una o más materias, le son válidas las que haya aprobado por un término de seis meses contados desde la fecha en que haya tomado el examen completo.

19.5.3.1. El que no haya aprobado una o más materias tendrá derecho a un nuevo examen sobre materias no aprobadas, examen que en ningún caso se concederá dentro del mes siguiente a la fecha del examen anterior no aprobado.

19.5.3.2. En el caso de que el solicitante no haya logrado aprobar todos los exámenes en el término de seis meses, tendrá que presentar otro examen completo a fin de obtener la clasificación que le corresponda, para el cual no se le tendrán en cuenta los resultados de los exámenes anteriores.

19.5.4. La licencia de trabajador en mecánica de aviación hace caso omiso de los requisitos exigidos en el número 19.5.

19.5.5. El plazo impuesto para los mecánicos terrestres de aviación en los artículos 6º, 7º y 8º del Decreto número 2669 de 1947, se empezará a contar desde el 1º de noviembre de 1947, como prórroga debida al actual cambio de Reglamento. Mientras la Dirección General de Aeronáutica Civil prepara todos estos exámenes, los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil podrán expedir licencias con base únicamente en exámenes orales y prácticos.

#### **19.6. Lista de temas de examen para despachadores de aviones**

1º Conocimiento sobre las reglas que se aplican al recibo y despacho de aviones y todo lo relacionado con estas operaciones del transporte aéreo.

2º Examen sobre despacho de dos tipos de aviones, por lo menos, y características de cada uno de ellos y de su rendimiento.

3º Conocimientos sobre la capacidad de carga con relación a diferentes cantidades de combustible en un mismo avión.

4º Examen sobre dos tipos de aviones sobre la capacidad de los tanques de gasolina y combustible, de los consumos normales de combusti-

ble por hora, de las velocidades de crucero, de la potencia de los motores, de la capacidad de la bodega.

5º Conocimientos sobre el manejo de las reglas de cálculo o tablas de cargue para la distribución de la carga en relación con los puntos de balance de los aviones.

6º Conocimientos generales de meteorología sobre los siguientes puntos:

a) Elaborar un reporte de tiempo.

b) Nomenclaturas, símbolos, abreviaturas y códigos de uso internacional en meteorología.

c) Analizar y aplicar un reporte de tiempo.

d) Nubes, clasificación, desarrollo y alturas.

e) Manejo de los aparatos meteorológicos.

f) Conocimientos de las condiciones adversas a la aviación.

7º Examen sobre la ubicación de los radio-faros, faros giratorios, luces de señales y ruta y demás facilidades para la navegación aérea existente en el territorio nacional y de la forma como se operan.

8º Conocimiento general de los procedimientos de comunicación entre los aviones y las estaciones terrestres de control de tráfico aéreo.

9º Conocimiento de los principios elementales de navegación, alturas, rumbos, posiciones, etc.

10. Determinación en las cartas geográficas de la posición de los aviones conocida la longitud y latitud.

11. Conocimiento de la forma correcta de elaborar los papeles de vuelo nacional e internacional.

## **TITULO VIII**

### **FACULTADES DE LOS COMANDANTES DE AERONAVES COMERCIALES**

# CONSTITUCION POLITICA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

.....  
Artículo 26. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes pre-existentes al acto que se impute, ante tribunal competente, y observando la plenitud de las formas propias de cada juicio.

En materia criminal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.

Artículo 27. La anterior disposición no obsta para que puedan castigar, sin juicio previo, en los casos y dentro de los precisos términos que señale la ley:

1º Los funcionarios que ejercen autoridad o jurisdicción, los cuales podrán penar con multas o arrestos a cualquiera que los injurie o les falte al respeto en el acto en que estén desempeñando las funciones de su cargo;

2º Los jefes militares, los cuales podrán imponer penas in continenti, para contener una insubordinación o motín militar, o para mantener el orden hallándose en frente del enemigo;

3º Los capitanes de buque, que tienen, no estando en puerto, la misma facultad para reprimir delitos cometidos a bordo.

.....  
Edición oficial de 1946.

---

## LEY 89 DE 1938

(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
Artículo 31. El comandante de una aeronave es el jefe superior a bordo de ésta; a él le corresponde la conservación del orden y disciplina a bordo de la misma; teniendo el deber de cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos y demás órdenes oficiales, y está investido de las facultades que se otorgan a los capitanes de buque.

.....  
Artículo 89. Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho.  
Organo Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—PUBLÍQUESE Y EJECÚTASE.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo.**

CODIGO DE COMERCIO MARITIMO  
El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,

**Decreta:**

.....  
CAPITULO II

**Del capitán**

80. El capitán es el jefe superior de la nave mercante encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida con el naviero.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiera al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca.

81. El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga.

Es al mismo tiempo factor del naviero y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición.

82. El capitán está obligado a respetar y cumplir las leyes y reglamentos fiscales de marina, de sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y destino de la nave, y a fondear en todos ellos en el lugar más conveniente a la seguridad de ésta y de las demás existentes en el mismo puerto.

.....  
**89. Son atribuciones del capitán:**

1º Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección de la nave;

2º Imponer a bordo las penas correccionales establecidas por la ley o los reglamentos a las personas que perturben el orden de la nave, cometan faltas de disciplina y rehusen u omitan prestar el servicio que les corresponda;

3º Arrestar a los reos de delitos previstos por el Código Penal de la Unión o del Estado respectivo, levantar la información del hecho y entregar los delincuentes a la autoridad competente,

4º Proponer al naviero los hombres de mar que deben componer la tripulación y despedirlos del servicio con causa o sin ella;

En este último caso la indemnización debida será del exclusivo cargo del capitán;

5º Tomar las disposiciones necesarias para mantener la nave bien carenada, aparejada, pertrechada y provista, toda vez que las circunstancias no le permitan solicitar la autorización e instrucciones del naviero o de su consignatario;

6º Contratar fletamentos y celebrar ajustes con la tripulación, sólo en ausencia del naviero o de su consignatario;

7º Disponer por sí, durante la navegación, las reparaciones que urgentemente reclamen la nave, sus aparejos y pertrechos para la continuación y conclusión del viaje; pero si el naviero se encontrare en el puerto donde hayan de hacerse las reparaciones, o hubiere en él persona que lo represente, el capitán no podrá proceder sin previa autorización especial del uno y del otro;

8º Tomar dinero a la gruesa en ausencia del naviero o de su consignatario, sobre el casco, quilla y aparejo de la nave para costear las reparaciones y aprovisionamiento que sean de urgente necesidad; siempre que, encontrándose agotados los fondos del naviero, no pueda obtenerlos de los corresponsales de éste o de los interesados en la carga.

Aun en este caso, el capitán no podrá contratar un préstamo a riesgo marítimo, sin previa información de la necesidad y autorización del tribunal de comercio del puerto donde se encuentre, si éste perteneciere a la Unión, del Cónsul colombiano, si el puerto fuere extranjero, o en su defecto de la autoridad local que conozca de las causas mercantiles;

9º Girar letras de cambio contra el naviero, hallándose en las circunstancias previstas en el inciso 1º del número anterior, y no pudiendo obtener un préstamo a la gruesa.

Firmándolas como mandatario del naviero, el capitán no será personalmente responsable de la aceptación y pago de las letras.

Se entiende haberlas girado en calidad de mandatario, aunque no se exprese, siempre que las letras contengan la cláusula valor recibido por cuenta de la nave, u otra equivalente;

10. Vender en pública subasta, con previa autorización judicial, la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urgentes de la nave, cuando no pueda proporcionarse fondos por ninguno de los medios indicados en los dos números procedentes.

En este caso, el capitán deberá pagar las mercaderías vendidas, al precio corriente que tengan en el puerto de su destino, o al precio de venta, a elección del propietario.

Si el cargador fuere uno solo, o si siendo varios estuvieren de acuerdo, podrán oponerse a la venta de sus mercaderías y descargarlas, pagando el flete en proporción del camino andado.

Si en el segundo caso, los fletadores no estuvieren de acuerdo, el que quiera descargar sus mercaderías deberá pagar el flete íntegro;

11. Obligar a los que tengan víveres por su cuenta particular a que los vendan por el consumo común.

El capitán no podrá usar de esta facultad, sino en el extremo de hallarse consumidas las provisiones de la nave, y previo el dictamen de los oficiales de ella.

El pago se hará al contado, y si el dueño lo prefiere, se verificará en el puerto de la primera arribada o en el de la descarga, al precio corriente que los víveres tengan en aquel o en éste;

12. Hacer echazón de la parte de la carga, aparejos o pertrechos de que fuere necesario deshacerse para salvar la nave de un riesgo conocido y efectivo.

La echazón se hará en la forma que prescribe el artículo 290, y oyendo previamente el parecer de los oficiales a presencia de los cargadores o sobrecargos;

13. Obligar al piloto a que varíe de rumbo, cuando lo juzgue indispensable, aunque éste se oponga y proteste contra su determinación;

(1) 14. Recibir y autorizar en alta mar los testamentos de las personas que conduce la nave, pertenezcan o no a la tripulación, observando la forma prescrita por el Código Civil del Estado de su procedencia;

(2) 15. Levantar actas de nacimiento y muerte en alta mar e inscribirlas a continuación del rol de la tripulación.

---

(1) Artículos 1087 y siguientes del Código Civil.

(2) Ley 92 de 1938 y Decreto número 1003 de 1939, sobre registro civil de las personas.

**TITULO IX**

**ASOCIACION NACIONAL DE PILOTOS DE AERONAVES COMERCIALES**

## RESOLUCION EJECUTIVA NUMERO 149 DE 1944

(septiembre 12)

sobre reconocimiento de personería jurídica a la "Asociación Nacional de Pilotos de Aeronaves Comerciales".

### **Organo Ejecutivo.—Presidencia de la República.—Bogotá.**

El doctor Hernando Devis Echandía, en su calidad de apoderado de la entidad denominada "Asociación Nacional de Pilotos de Aeronaves Comerciales", domiciliada en Bogotá, solicita del Gobierno se le reconozca personería jurídica a la mencionada Asociación cuyo objeto, según el artículo 3º de los estatutos, es la defensa y mejoramiento de las condiciones de vida de los pilotos y copilotos de aviación comercial del país, y la elevación de su nivel económico, moral e intelectual.

Estudiados los estatutos de la nueva Asociación se observa que no hay nada en ellos que sea contrario al orden público o a las buenas costumbres, y que sus actividades, por referirse a personal de la aviación civil, deben estar bajo la supervigilancia del Ministerio de Guerra, al cual se halla adscrito dicho ramo, como lo dispone el Decreto número 1921 de 12 de agosto del presente año.

De acuerdo con el artículo 44 de la Constitución Nacional, que permite formar asociaciones que no sean contrarias a la moral o al orden legal y las faculta para obtener su reconocimiento como personas jurídicas,

### **Se resuelve:**

1º Reconócese personería jurídica a la "Asociación Nacional de Pilotos de Aeronaves Comerciales", domiciliada en Bogotá.

2º El reconocimiento de la personería jurídica de que trata el punto anterior, es revocable mediante resolución del Gobierno dictada con conocimiento de causa, en cuanto aquella entidad deje de ajustarse a las condiciones exigidas para el ejercicio del derecho de asociación, según lo ya dicho, en el artículo 44 de la Constitución Nacional.

3º La Asociación mencionada queda sometida a las disposiciones del Gobierno sobre Aeronáutica Civil, y en consecuencia sus miembros no podrán enseñar o ejercer ninguna de las profesiones o actividades del ramo de la Aeronáutica Civil mencionadas en el artículo 74 de la Ley 89 de 1938, sin previo cumplimiento de las formalidades exigidas para tales casos por el Gobierno.

4º Las modificaciones de sus estatutos que la "Asociación Nacional de Pilotos de Aeronaves Comerciales" apruebe en el futuro, deberá hacerlas conocer oportunamente del Ministerio de Guerra, Departamento de Aeronáutica Civil.

5º La presente Resolución se publicará en el "Diario Oficial" a costa del interesado y empezará a regir quince días después de su aprobación.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 12 de septiembre de 1944.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Domingo Espinel**, General.

**TITULO X**

**AERODROMOS Y AEROPUERTOS**

**CAPITULO I.—CONSTRUCCIONES, AUTORIZACIONES, REGISTRO Y  
ADMINISTRACION**

**LEY 89 DE 1938**

(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
**VII—De los aeródromos y aeropuertos**

(1) Artículo 48. Aeródromo es toda localidad en tierra o en agua, adaptada para el arribo y partida de aeronaves.

Parágrafo. Por contorno del aeródromo se entienden los linderos del área destinada exclusivamente para ese fin.

Artículo 49. Aeropuerto es todo aeródromo dotado de servicios especiales para el arribo, partida, alojamiento y abastecimiento de aeronaves, para el embarque y desembarque de pasajeros y para la carga y descarga de mercancías.

Artículo 50. El Gobierno abrirá un Registro Nacional de Aeródromos, en el cual deben figurar los aeródromos o aeropuertos autorizados como tales.

Parágrafo. Un acto traslativo del dominio de un aeródromo o aeropuerto, o que lo grave o limite, no tendrá validez sin que se haya efectuado la debida anotación en el Registro Nacional de Aeródromos.

Artículo 51. Los aeródromos y aeropuertos, por razón de su uso, se dividen en públicos y privados, y por razón de su propiedad, en nacionales y particulares.

Son públicos los abiertos por su empresario al tránsito aéreo general.

Son privados los destinados por el propietario a las actividades de su empresa.

Son nacionales los de propiedad del Gobierno Nacional.

Son particulares todos los demás.

Artículo 52. Todo aeródromo o aeropuerto público podrá ser utilizado por cualquier aeronave privada, mediante remuneración establecida en tarifas previamente aprobadas por el Gobierno.

Ninguna aeronave privada podrá utilizar un aeródromo o aeropuerto privado sin permiso del empresario correspondiente, salvo el caso de fuerza mayor.

Las aeronaves del Estado podrán usar gratuitamente cualquier aeródromo o aeropuerto nacional o particular, público o privado.

---

(1) Consultar: Resolución número 26 de 1947, sobre reglamento de aeródromos e instalaciones.

Artículo 53. Solamente cuando se trate de fuerza mayor o de caso fortuito, las aeronaves podrán utilizar lugares que no estén autorizados como aeródromos.

Artículo 54. Para poder construir aeródromos e instalaciones destinados a la navegación aérea, son necesarios los siguientes requisitos:

a) Autorización previa del Gobierno para el estudio y localización del aeródromo o instalaciones.

b) Presentación al Gobierno de los planos y proyectos para su aprobación y revisión.

Artículo 55. La construcción de aeródromos o aeropuertos oficiales, estará exclusivamente a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 56. Todo aeródromo o aeropuerto tendrá un administrador, con las funciones que determine el empresario, y que deberán someterse a la aprobación del Gobierno.

(1) Artículo 57. Todo aeródromo o aeropuerto tendrá un capitán de aeródromo o aeropuerto, quien ejercerá privativamente las funciones de policía aérea nacional, y cuya jurisdicción en el área terrestre comprende el aeródromo o aeropuerto y sus respectivas servidumbres, y en la zona aérea, hasta cinco kilómetros en contorno del aeródromo y sobre todo el espacio atmosférico correspondiente.

Al capitán de un aeródromo o aeropuerto le corresponde la conservación del orden y disciplina del mismo; está obligado a cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos y demás órdenes oficiales; queda facultado para aplazar o suspender la salida o llegada de cualquiera aeronave, y está investido de facultades correccionales de acuerdo con el decreto que reglamenta esta materia.

Artículo 58. Autorízase al Gobierno para adscribir al administrador de un aeródromo o aeropuerto privado las facultades de capitán de aeródromo o aeropuerto, cuando la menor importancia de aquel no haga necesaria la existencia simultánea de ambas entidades.

Artículo 59. La Policía Aérea Nacional dependerá directamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El Gobierno reglamentará las relaciones para el mutuo apoyo entre la policía aérea y los demás servicios de policía ordinaria del país, con el fin de mantener la unidad de mando y responsabilidad en el capitán del aeródromo o aeropuerto.

(2) Artículo 60. Declárase función privativa del Estado la reglamentación, organización y control de todos los aeródromos y aeropuertos.

Artículo 61. Para poder explotar un aeródromo o aeropuerto, se requiere que el empresario compruebe ante el Gobierno su capacidad administrativa, técnica y financiera en relación con las actividades que se

---

(1) Reglamentado por el Decreto número 1585 de 1940.

(2) Consultar: Resolución número 109 de 1948.

propone desarrollar, y que obtenga el permiso correspondiente. Estos permisos deben someterse a renovación periódica.

Artículo 62. El propietario se reputará empresario de un aeródromo o aeropuerto, salvo el caso en que la calidad de empresario haya sido reconocida a otra persona por medio de documento público, y se haya efectuado la debida anotación en el Registro Nacional de Aeródromos.

Artículo 63. Los daños y perjuicios sobrevenidos dentro o fuera de un aeródromo o aeropuerto, por consecuencia de hechos del servicio aéreo ocurridos dentro del mismo, son de cargo del empresario de éste, cuando puedan imputarse a negligencia de parte suya o de sus empleados, la cual se presume, salvo prueba en contrario. Los empresarios quedan en libertad de repetir contra los responsables directos del daño.

Artículo 64. Los empresarios de un aeródromo o aeropuerto son responsables para con el Gobierno o para con terceros, de cualquier infracción a las disposiciones legales u órdenes oficiales, sin perjuicio de sus derechos contra el autor de las infracciones.

Artículo 65. En todo aeródromo o aeropuerto de entrada, habrá servicios nacionales de aduana y de sanidad, para los cuales el empresario del aeródromo o aeropuerto dará el local, y el capitán del mismo prestará el apoyo necesario.

Artículo 66. Los aeródromos y aeropuertos están comprendidos dentro de los servicios directamente relacionados con la navegación aérea, y su establecimiento constituye un grave motivo de utilidad pública.

Parágrafo. El Gobierno Nacional podrá expropiar aeródromos o aeropuertos para fines de defensa nacional o para evitar monopolios en los transportes aéreos. Tales objetos constituyen graves motivos de utilidad pública.

Artículo 67. Cualquier Departamento o Municipio podrá ceder la propiedad de sus aeródromos o aeropuertos al Gobierno Nacional.

Artículo 68. Créase la servidumbre de aeródromos y aeropuertos sobre los predios vecinos, y en favor de aquellos, según las reglas siguientes:

1ª Dentro de la zona circundante de un aeródromo no podrá hacerse ninguna plantación, edificación u obra de carácter permanente o transitorio, sin haber obtenido del Gobierno la debida autorización, cuando el contorno de tales obras se encuentre en todos sus puntos a una distancia mínima "D" del contorno del aeródromo, igual en metros al resultado obtenido, de acuerdo con la siguiente fórmula, en la cual "H" representa la altura del mismo aeródromo sobre el nivel del mar, expresada en metros:

$$D = 800 + \frac{H}{6}$$

2º El Gobierno podrá negar dichas autorizaciones cuando se trate de plantaciones, edificaciones u obras de carácter permanente o transitorio, cuya altura "h" expresada en metros, excediere de la calculada, según la siguiente fórmula, en la cual "d" representa la distancia mínima que se

pare las edificaciones u obras en cuestión del punto más cercano del contorno del aeródromo, y "H" la altura del mismo aeródromo sobre el nivel del mar, expresada en metros:

$$h = \frac{d}{20} - \frac{H}{125} - 10$$

Cuando la fórmula dé resultados negativos, se entiende que puede negarse toda autorización.

3ª Si se desea hacer plantaciones, edificaciones y otras obras de carácter permanente o transitorio, dentro de la zona a que se extiende la servidumbre, y que excedan de la altura máxima permitida, el Gobierno sólo podrá negar la autorización cuando constituyan un peligro para las aeronaves que usen el aeródromo. Estos permisos podrán no ser concedidos antes de doce (12) meses después de abierto el aeródromo al servicio, y no podrán constituir materia gravable a ningún título.

4ª Dentro de un plazo no mayor de dieciocho (18) meses, después de puesto en servicio el aeródromo, el Gobierno puede, por motivos de seguridad para las aeronaves que lo usen o para los habitantes de los predios circundantes, agravar las condiciones anteriores para los predios que se encuentren en determinadas circunstancias dentro de la zona de que trata el presente artículo. Dichas agravaciones serán objeto de resoluciones motivadas para cada caso.

Parágrafo. No podrán construirse aeródromos o aeropuertos a una distancia menor entre sí, y con respecto a los contornos más próximos de los mismos, igual a 3D, de conformidad con la fórmula de la regla primera del presente artículo.

(1) Artículo 69. Defínese como grave motivo de utilidad pública la remoción de cualquier obstáculo para la navegación aérea, consistente en plantaciones, edificaciones o cualesquiera otras obras de carácter permanente o transitorio, que se halle situado dentro de la zona que define el artículo anterior.

Artículo 70. La nación podrá adquirir y habilitar terrenos destinados para aeródromos o para otros servicios indispensables a la navegación aérea, construir aeropuertos o sus instalaciones o entrar como partícipe en tales adquisiciones y construcciones. También podrá encargarse de la administración y asumir la calidad de empresario de aeródromos o aeropuertos.

Los contratos a que haya lugar en desarrollo de este artículo, no requerirán de ulterior aprobación del Congreso.

Artículo 71. Los aeródromos y aeropuertos pertenecientes a personas que reúnan las condiciones de que habla el artículo 14, quedan exentos de todo impuesto nacional, ordinario o extraordinario, que grave o llegue a gravar el capital.

---

(1) Consultar: Resolución número 109 de 1948.

Parágrafo. Cuando un aeródromo o aeropuerto se destine a otros servicios, o pase a ser propiedad de persona que no reúna las condiciones de que trata el presente artículo, cesará en el beneficio de las exenciones concedidas, y el propietario cedente tendrá que pagar la totalidad de los impuestos de que haya sido eximido el aeródromo o aeropuerto.

Artículo 72. Los hangares metálicos, las instalaciones contra incendios y los elementos destinados exclusivamente a la iluminación y señalamiento de las pistas en aeródromos o aeropuertos pertenecientes a personas que reúnan las condiciones de que habla el artículo 14, así como los faros aeronáuticos, quedan exentos de los siguientes impuestos nacionales, ordinarios y extraordinarios, cuando pertenezcan a personas que reúnan las condiciones prescritas en el mencionado artículo:

1º De los impuestos de aduana definidos en el artículo 2º, inciso 21, de la Ley 79 de 1931.

2º De todo arbitrio fiscal, ordinario o extraordinario, que llegue a gravar el capital por un término de quince años, a partir de la vigencia de esta Ley.

3º De los que graven o lleguen a gravar los giros que se hagan al exterior, destinados exclusivamente al pago de dichos elementos.

Parágrafo. En caso de que cualquiera de los elementos de que trata el presente artículo pase a ser propiedad de personas que no llenen las condiciones determinadas, o que tales elementos se destinen a otros servicios, cesará el beneficio de las exenciones concedidas, y el propietario cedente tendrá que pagar la totalidad de los impuestos de que haya sido eximido el mencionado elemento.

.....  
Artículo 89. Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho.  
Organo Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.

---

LEY 128 DE 1931 (1)  
(noviembre 27)

por la cual se abren varios créditos al presupuesto de la vigencia fiscal de 1931 y se dictan otras disposiciones sobre arbitrios fiscales.

**El Congreso de Colombia**

**Decreta:**

.....  
Artículo 3º Auméntase el impuesto sobre consumo de gasolina a dos centavos por cada botella de setenta y cinco centilitros. Desde el 1º de

---

(1) Consultar el artículo 2º de la Ley 51 de 1946.

diciembre de 1931 exímese de pagar el impuesto de pasajes de que tratan las Leyes 106 de 1927 y 89 de 1928 a los empresarios y dueños de automóviles, buses y camiones y demás vehículos movidos por gasolina.

Dada en Bogotá, a quince de noviembre de mil novecientos treinta y uno.—Poder Ejecutivo.—Bogotá, noviembre 27 de 1931.—Publíquese y ejecútese.—ENRIQUE OLAYA HERRERA.

(“Diario Oficial” número 21856, de 2 de diciembre de 1931).

---

LEY 45 DE 1944  
(diciembre 26)

por la cual se declara promiscuo un juzgado y se dictan otras disposiciones.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
Artículo 4º En los juicios de expropiación a que haya lugar para la construcción de aeródromos comerciales de uso privado o público autorizados por el Gobierno y para la instalación de los servicios relacionados con la navegación aérea, regirán las disposiciones de la Ley 83 de 1935.

.....  
Artículo 8º Las adjudicaciones de terrenos baldíos a cambio de bonos territoriales para la construcción y servicio de aeródromos, no impondrán la obligación de cultivar el terreno ni de ocuparlo con ganados sino únicamente la de llevar a efecto esa construcción y servicio dentro de tres años, contados desde la fecha del registro de la adjudicación y en conformidad con las disposiciones legales pertinentes sobre aviación. En tal virtud, la condición resolutoria del dominio se referirá exclusivamente al cumplimiento de la obligación de tales construcción y servicio.

Parágrafo. El Gobierno hará las adjudicaciones de que trata esta Ley, siempre que a su juicio la empresa de aviación solicitante, reúna los requisitos de honorabilidad y suficiente capacidad técnica y financiera.

Artículo 9º Esta Ley regirá desde su promulgación.

Dada en Bogotá, a trece de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.

Organo Ejecutivo.—Bogotá, 26 de diciembre de 1944.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Gobierno, **E. Acero Pimentel**, secretario autorizado.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Gonzalo Restrepo**.—El Ministro de la Economía Nacional, **C. S. de Santamaría**.

(“Diario Oficial” número 25736, de 9 de enero de 1945).

LEY 51 DE 1946

(diciembre 18)

por la cual se modifica la Ley 35 de 1945 y se hace una destinación.

El Congreso de Colombia,

Decreta:

Artículo 1º El producto de la tasa adicional a que se refiere el artículo 1º de la Ley 35 de 1945 se aplicará, a juicio del Gobierno, bien a la ejecución directa de las obras a que se refieren los artículos 4º y 6º de la misma Ley, o al servicio del empréstito en ella autorizado o a una y otra de las dos cosas.

Artículo 2º El producto del impuesto de que trata el artículo 3º de la Ley 128 de 1931 en lo correspondiente al consumo de gasolina etílica, se destinará en su totalidad a la construcción, sostenimiento y mejoras de campos de aviación. El mismo destino se dará a los fondos que se perciban por concepto del uso de aeródromos nacionales, de acuerdo con las tarifas que fije el Gobierno, según las atribuciones que le fueron conferidas por el artículo 52 de la Ley 89 de 1938.

Artículo 3º Queda en estos términos reformada la Ley 35 de 1945.

Artículo 4º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cinco de diciembre de mil novecientos cuarenta y seis.

República de Colombia.—Gobierno Nacional.—Bogotá, 18 de diciembre de 1946.—Publíquese y ejecútese.—MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez**.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**.—El Ministro de Minas y Petróleos, **Tulio Enrique Tascón**.—El Ministro de Obras Públicas, **Dario Botero Isaza**.

(“Diario Oficial” número 26311 de 21 de diciembre de 1946).

LEY 71 DE 1946

(diciembre 23)

por la cual se desarrolla el ordinal 20 del artículo 76 de la Constitución Nacional.

El Congreso de Colombia,

Decreta:

Artículo 1º Consideráse que son empresas útiles o benéficas, dignas de estímulo y apoyo por parte de la Nación, las que se enumeran a continuación y se sometan a los requisitos que señala esta Ley.

a) .....

b) La construcción, ensanche y sostenimiento de ..... aeródromos.....

.....

República de Colombia.—Gobierno Nacional.—Bogotá, 23 de diciembre de 1946.—Publíquese y ejecútese.—**MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez.**—El Ministro de Obras Públicas, **Darío Botero Isaza.**

(“Diario Oficial”, número 26317, del 30 de diciembre de 1946).

---

**LEY 78 DE 1947**  
(diciembre 24)

por la cual se autoriza al Gobierno para efectuar una operación de crédito, para la construcción de campos de aterrizaje de emergencia y se dictan otras disposiciones.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º Autorízase al Gobierno para celebrar operaciones de crédito con entidades nacionales o extranjeras hasta por la cantidad de veinticinco millones de pesos (\$ 25.000.000), en las condiciones de garantía, plazo, interés y demás que acuerde con el prestamista o prestamistas, operación que se realizará previo concepto favorable de la Junta Nacional de Empréstitos.

Parágrafo. Estos empréstitos serán servidos hasta con el veinticinco por ciento (25%) de lo que en cada presupuesto destine el Congreso para la construcción y conservación de carreteras.

Artículo 2º El producto de este préstamo se destinará a la adquisición de equipos para la construcción y conservación de carreteras.

Artículo 3º Autorízase al Gobierno para construir en zonas aledañas a las carreteras nacionales campos de aterrizaje de emergencia. La construcción de aeródromos de emergencia de que trata este artículo se hará en los lugares indicados por el Ministerio de Guerra.

Artículo 4º Este Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a trece de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete.

República de Colombia.—Gobierno Nacional.—Bogotá, diciembre veinticuatro de mil novecientos cuarenta y siete.—Publíquese y ejecútese. **MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **J. M. Bernal.**—El Ministro de Guerra, **F. Lozano y Lozano.**—El Ministro de Obras Públicas, **Luis Ignacio Andrade.**

(“Diario Oficial” número 26620, enero 8 de 1948).

DECRETO NUMERO 681 DE 1934

(abril 4)

por el cual se habilitan varios aeropuertos de entrada.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo único. De acuerdo con lo prescrito en el Decreto número 66 de doce de enero del presente año, artículo 37, habilitanse como aeropuertos de entrada los siguientes: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Turbo, en el litoral Atlántico; y Buenaventura y Tumaco en la costa del Pacífico.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 4 de abril de 1934. ENRIQUE OLAYA HERRERA.—El Ministro de Industrias, **Francisco José Chaux.**

(“Diario Oficial” número 22571).

---

DECRETO NUMERO 1753 DE 1939

(septiembre 1º)

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Todos los aeródromos, aeropuertos y campos de aterrizaje nacionales y particulares dentro del territorio de la República, quedan desde esta fecha sometidos a vigilancia en la forma que el Ministerio de Guerra determine.

Artículo 2º Cuando sea un funcionario militar el encargado de ejercer la vigilancia a que se refiere el artículo anterior, tendrá el carácter de capitán de aeródromo o aeropuerto para ejercer las funciones determinadas en el artículo 57 de la Ley 89 de 1938.

Artículo 3º A las empresas de transportes aéreos o a las personas propietarias de aeronaves que circulen dentro del territorio nacional se les harán saber las instrucciones que no tengan carácter reservado dadas a los encargados de la vigilancia en los aeródromos, aeropuertos o campos de aterrizaje. La infracción a cualquiera de las órdenes o instrucciones dadas en virtud de este Decreto será sancionada con multas en la forma prevista por el artículo 20 del Decreto número 766 de 1939 (1).

---

(1) Decreto 766 de 1939.

Artículo 4º A bordo de toda aeronave privada que vuele dentro del territorio nacional irá como copiloto un oficial de las Fuerzas Militares o el aviador de nacionalidad colombiana que el Ministerio de Guerra designe, salvo licencia especial, la que puede ser revocada en cualquier tiempo.

Artículo 5º En relación con las empresas extranjeras autorizadas para prestar servicio dentro del territorio nacional pero que hacen escala en un solo aeródromo, el Ministerio dictará providencias especiales que se harán saber a los respectivos directores por conducto de sus representantes o apoderados en Colombia.

Artículo 6º Este Decreto rige desde la fecha de expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 1º de septiembre de 1939.—EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro Martínez**.

---

DECRETO NUMERO 1567 DE 1940  
(agosto 10)

sobre régimen interno de unos aeródromos.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo primero. Declárase cancelado el servicio del aeródromo de Hato Viejo el cual queda en consecuencia eliminado de la lista de aeródromos nacionales a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo segundo. Inclúyese entre los aeródromos nacionales a cargo exclusivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil el de Cravo Norte, a partir de la fecha del presente Decreto.

Artículo tercero. Queda en estos términos reformado y adicionado el artículo 16 del Decreto 766 de 1939 (1).

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 10 de agosto de 1940. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro Martínez**

---

(1) Decreto 766, de 1939.

## DECRETO NUMERO 2864 DE 1947

(agosto 29)

por el cual se reglamenta el artículo 26 de la Ley 89 de 1938 y se modifica y aclara el capítulo X del Decreto número 1966 de 1946.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º Las torres y antenas verticales de cualquiera estación de radiocomunicaciones y cualquiera otra obra o instalación análoga de más de diez metros de altura que hayan de quedar colocadas en las proximidades de cualquier aeródromo o aeropuerto, con especialidad en la prolongación del eje de alguna pista de aterrizaje y en la zona trapezoidal de acceso de la misma, no podrán ser construídas sin previa licencia conjunta del Ministerio de Correos y Telégrafos y de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual podrá negarla si en su concepto la localización escogida para la construcción constituye un peligro para la seguridad de los vuelos, teniendo en cuenta en cada caso la altura sobre el nivel del mar, la categoría en que estuviere clasificado el aeródromo o aeropuerto, las condiciones de accesibilidad y la altura y demás circunstancias locales de la construcción proyectada.

Artículo 2º Las licencias ya expedidas a este respecto por el Ministerio de Correos y Telégrafos sin la intervención de la Aeronáutica Civil, deberán sujetarse a los requisitos establecidos en el artículo anterior, y no serán viables mientras no queden revalidadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 3º Queda en estos términos reformado y aclarado el Capítulo X del Decreto número 1966 de 1946.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 29 de agosto de 1947. MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano**.—El Ministro de Correos y Telégrafos, **José Vicente Dávila**.

(“Diario Oficial” número 26527).

---

## RESOLUCION EJECUTIVA NUMERO 174 DE 1942 (1)

(julio 16)

sobre administración y conservación de algunos aeródromos civiles.

**El Presidente de la República,**

en uso de la facultad que le confiere el artículo 19 del Decreto número 766 de 1939,

**Resuelve:**

Primero. Autorízase al Ministerio de Guerra para suscribir con la sociedad “Aerovías Nacionales de Colombia” (Avianca), un convenio sobre

---

(1) Esta Resolución fue reemplazada por la Resolución Ejecutiva número 189 de 1943.

administración y conservación delegada de los aeródromos civiles nacionales de Bucaramanga, Cúcuta, Villavicencio (Apiay) San Martín, Arauca, Honda, Popayán, Cartago e Ipiales, que dicha Compañía, antes Scadta, ha venido utilizando como consecuencia de estipulaciones contractuales que se hallan en vigencia.

Segundo. El contrato que se celebra de acuerdo con esta autorización, requerirá para su validez las formalidades de la Ley 13 de 1935 para contratos que pasen de \$ 5.000.00 y sus principales estipulaciones serán las siguientes: la Compañía sufragará por su cuenta todos los gastos de administración y conservación de los aeródromos que toma a su cargo, como equivalente del uso de los mismos: la administración y conservación de los aeródromos tiene en este caso el carácter de delegación, y por tanto la ejecución del contrato se hará con sujeción exclusiva a las normas de la Aeronáutica Civil, Dirección General de Aviación; se hará constar la facultad del Gobierno para establecer tarifas por razón del uso de los aeródromos por entidades particulares, exceptuando naturalmente a la "Avianca", cuyo producto se distribuirá por mitad entre las partes contratantes; y el término del contrato será por tiempo indefinido, pero cualquiera de las partes contratantes queda en libertad de ponerle fin, avisándolo a la otra con una anticipación no menor de sesenta días.

Tercero. La presente Resolución rige desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 16 de julio de 1942.  
EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

---

RESOLUCION EJECUTIVA NUMERO 189 DE 1943  
(diciembre 9)

sobre administración delegada de algunos aeródromos civiles.

**El Primer Designado, encargado de la Presidencia de la República,**

en uso de la facultad que le confiere el artículo 19 del Decreto número 766 de 1939,

**Resuelve:**

1º Autorízase al Ministerio de Guerra para contratar con la Sociedad Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca) la administración delegada de los aeródromos civiles de propiedad del Estado, que utilice la empresa, de acuerdo con sus itinerarios comerciales.

2º Igualmente se autoriza al Ministerio de Guerra para contratar con la referida Empresa de Transportes Aéreos, en los casos en que así lo aconsejen las conveniencias públicas y los intereses del fisco, la construcción de aeródromos civiles, instalaciones y otras obras destinadas a mejorarlos, mediante el sistema de administración delegada o a precio fijo según mejor convenga a los intereses del Gobierno.

3º Los contratos que se celebren en virtud de las autorizaciones contenidas en los puntos 1º y 2º de esta Resolución se ajustarán a las formalidades de la Ley 13 de 1935, y su ejecución estará bajo la supervigilancia del Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea.

4º La presente Resolución reemplaza la marcada con el número 174 de 16 de julio de 1942.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 9 de diciembre de 1943.—DARIO ECHANDIA.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

---

**RESOLUCION NUMERO 73 DE 1948**  
(abril 27)

por la cual se fijan los mínimos meteorológicos de visibilidad y altura de las nubes para actividades aeronáuticas civiles en los aeródromos del país y se establecen las horas límites de aterrizajes y decolajes.

**El Director General de Aeronáutica Civil,**

en uso de las facultades que le confiere el artículo 84 de la Ley 89 de 1938,

**Resuelve:**

Artículo 1º Ninguna autoridad de control de tránsito aéreo podrá dar permiso para aterrizar o decolar aeronaves, si el aeródromo bajo su control tiene una visibilidad menor de 5 kilómetros y la altura de las nubes bajas predominantes (techo) es menor de 500 pies sobre el terreno, salvo en casos de emergencia comprobada y las excepciones citadas en los artículos siguientes.

Parágrafo. Cuando la visibilidad esté afectada por humo o bruma, aunque el techo sea mayor de 500 pies, será necesario que las nubes sean “desgarradas” o “dispersas”.

Artículo 2º Dentro de la zona de tránsito de un aeródromo las operaciones por contacto (VFR) pueden ser autorizadas (si las condiciones topográficas lo permiten) cuando el techo es menor de 500 pies sobre el terreno pero la visibilidad es de más de 10 kilómetros.

Artículo 3º Los descensos iniciales y las aproximaciones a los aeródromos de Medellín, Bucaramanga, Sogamoso Amalfi, Otú, Honda, Ipiales, Popayán, Pereira y Villavicencio (La Vanguardia), deberán hacerse siempre por contacto (VFR).

Parágrafo. Los descensos iniciales y aproximaciones al aeródromo de La Vanguardia (Villavicencio) y al aeródromo de Cúcuta pueden hacerse por instrumentos sobre el aeródromo de Apiay (Villavicencio) hasta 800 pies sobre el terreno y sobre el propio aeródromo de Cúcuta respectivamente, hasta 3.000 pies sobre el nivel del terreno.

Artículo 4º De la reglamentación trazada en los artículos 1º y 2º en relación con el mínimo de 500 pies de altura de las nubes bajas y 5 kilómetros de visibilidad, se exceptúan los aeródromos de Barranquilla y se asignan 800 pies de altura de las nubes bajas como mínimo, mientras subsistan los obstáculos que para la navegación aérea hay actualmente en el sector de los aeródromos mencionados.

Artículo 5º A partir de la fecha de la presente Resolución las operaciones de las aeronaves que ejercen actividades aéreas civiles en Colombia, se sujetarán a las horas de salida y puesta del sol fijadas en las tablas que se insertan a continuación, calculadas con relación al meridiano de Bogotá y con vigencia hasta 1950, aplicadas de conformidad con la normas que adelante se expresan:

#### Salida del sol

Enero	1	06:16	Julio	1	05:37
Enero	15	06:20	Julio	15	05:41
Febrero	1	06:21	Agosto	1	05:45
Febrero	15	06:18	Agosto	15	05:47
Marzo	1	60:13	Septiembre	1	05:47
Marzo	15	06:05	Septiembre	15	05:47
Abril	1	05:55	Octubre	1	05:46
Abril	15	05:46	Octubre	15	05:46
Mayo	1	05:39	Noviembre	1	05:48
Mayo	15	05:34	Noviembre	15	05:52
Junio	1	05:33	Diciembre	1	06:00
Junio	15	05:34	Diciembre	15	06:07

#### Puesta del sol

Enero	1	17:42	Julio	1	18:23
Enero	15	17:52	Julio	15	18:24
Febrero	1	18:01	Agosto	1	18:21
Febrero	15	18:04	Agosto	15	18:16
Marzo	1	18:08	Septiembre	1	18:07
Marzo	15	18:08	Septiembre	15	17:58
Abril	1	18:08	Octubre	1	17:48
Abril	15	18:08	Octubre	15	17:39
Mayo	1	18:10	Noviembre	1	17:33
Mayo	15	18:12	Noviembre	15	17:30
Junio	1	18:17	Diciembre	1	17:31
Junio	15	18:20	Diciembre	15	17:36

Parágrafo. Las horas de puesta y salida del sol correspondientes a las fechas que no figuran en las tablas deben calcularse por interpolación.

Artículo 6º Ninguna aeronave civil podrá decolar de un aeropuerto antes de la hora de la salida del sol o después de la hora de puesta del mismo sin autorización especial de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Parágrafo 1º Hácense las siguientes excepciones al artículo anterior:

a) Se permite el decolaje de aeronaves de los aeródromos de la Costa Atlántica con destino al interior del país una hora antes de la salida del sol, siempre y cuando que la duración del vuelo al próximo aeródromo de escala sea de más de una hora, y que tanto el aeródromo de partida como un aeródromo cercano suplementario estén provistos de iluminación eléctrica que suministre seguridad para decolajes y aterrizajes nocturnos de acuerdo con las normas establecidas o que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil para esta clase de aeródromos.

b) Permítase el decolaje de aeronaves de aeródromos no iluminados a partir de las 06:00 horas, cuando la salida del sol de acuerdo con la tabla del artículo 5º de esta Resolución, sea más tarde de la mencionada hora.

c) Podrán efectuarse vuelos de prueba sobre aeródromos debidamente iluminados durante las horas comprendidas entre la puesta y salida del sol siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan de acuerdo con las estipulaciones de la presente Resolución y que los pilotos tengan licencia de instrumentos y experiencia en vuelo nocturno. Estos vuelos en ningún caso se desarrollarán fuera de la zona de tránsito aéreo del aeródromo respectivo.

d) Podrán permitirse las operaciones aéreas nocturnas de aeronaves en vuelos internacionales en aquellos aeropuertos dotados de iluminación y adecuadas facilidades, y se observarán las normas internacionales que rigen para estas actividades aeronáuticas. Estas operaciones requieren autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Parágrafo 2º El mínimo meteorológico de visibilidad y altura de nubes bajas para los decolajes antes de la salida del sol y después de la puesta del mismo serán: 2.000 pies de altura de las nubes bajas y 5 kilómetros de visibilidad en el aeropuerto de partida y en el alterno o suplementario iluminados.

Artículo 7º Ninguna aeronave civil podrá decolar de un aeropuerto con destino a otro después de la hora límite (última hora de salida) sin autorización expresa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Parágrafo 1º Para determinar la hora límite de decolaje de una aeronave de un aeropuerto a otro se deben tener en cuenta los siguientes factores:

Duración del vuelo según itinerario aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o bajo condiciones normales de crucero, más 30 minutos de margen de seguridad. La suma antedicha, restada de la hora

de la puesta del sol el día en que se efectúe el vuelo, dará la hora límite de descolaje (Dead Line).

Parágrafo 2º Cuando una aeronave se dirija del interior del país a un aeródromo de la Costa Atlántica los 30 minutos de margen de seguridad pueden ser reducidos a 15, a criterio del piloto.

Artículo 8º Permítase el descolaje de una aeronave de un aeródromo no iluminado hacia uno adecuadamente iluminado en la Costa Atlántica siempre y cuando que el aeródromo alterno o uno suplementario también esté provisto de iluminación eléctrica que suministre seguridad para descolajes y aterrizajes nocturnos de acuerdo con las normas establecidas o que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil para esta clase de aeródromos.

Parágrafo. Para determinar la hora límite de descolaje desde un aeropuerto que no esté iluminado con destino a uno iluminado en la Costa Atlántica, de acuerdo con lo prescrito en el artículo anterior, se procederá de la manera siguiente: a la hora de la puesta del sol se agregarán 60 minutos; de esta suma se restará la duración del vuelo bajo condiciones normales de crucero o de itinerario y el resultado es la última hora de salida. No se permitirán los descolajes aun cuando el aeródromo de partida estuviere iluminado, cuando de los cálculos arriba citados resultare la hora límite después de la puesta del sol.

Artículo 9º Las horas límites calculadas en la forma estipulada en los artículos anteriores para permitir descolajes no podrán ser utilizadas si la información meteorológica del aeropuerto de destino y del alterno, recibida media hora antes, o en el momento del descolaje de la aeronave, indican una altura de las nubes bajas menor de 2.000 pies y menos de 5 kilómetros de visibilidad. Igualmente, el piloto será responsable de tener en cuenta los factores de seguridad indispensables.

Parágrafo. Si durante un vuelo efectuado dentro del cálculo de la hora límite los informes meteorológicos recibidos del aeropuerto de destino indicaren baja o disminución en los mínimos establecidos en el artículo anterior, el piloto es responsable de que la aeronave debe volar al aeropuerto alterno, o aterrizar, antes de la puesta del sol, en uno suplementario.

Artículo 10. Ninguna persona o entidad aeronáutica distinta de la Dirección General de Aeronáutica Civil está autorizada para reformar u ordenar cambios a la presente disposición respecto de operaciones aéreas civiles.

Artículo 11. Los pilotos de las aeronaves de actividades aéreas civiles serán responsables directamente ante la Dirección General de Aeronáutica Civil por la violación de las normas aquí trazadas que formarán parte del Manual de Reglamentos de la misma. En caso de infracción se harán acreedores a las sanciones legales correspondientes.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 27 de abril de 1948.

MAURICIO T. OBREGON, Director General Aeronáutica Civil.—**Jorge Sánchez Amaya**, Secretario Aerocivil.

## RESOLUCION NUMERO 109 DE 1948

(junio 28)

por la cual se reglamenta la remoción o retiro de obstáculos de las zonas de seguridad de los aeródromos.

### **El Director General de Aeronáutica Civil,**

en uso de las facultades generales que le asigna el artículo 84 de la Ley 89 de 1938 y de las especiales que le otorga el Decreto 2669 de 6 de agosto de 1947, y

### **Considerando:**

Que de acuerdo con el artículo 60 de la Ley 89 de 1938 es función privativa del Estado la reglamentación, organización y control de todos los aeródromos y aeropuertos;

Que conforme al artículo 26 de la misma Ley el Gobierno podrá prohibir que se ejecuten instalaciones, tales como cables aéreos, líneas de conducción eléctrica y otras semejantes, cuando dichas instalaciones estén proyectadas en forma que constituya obstáculo para la seguridad de la navegación aérea;

Que el artículo 69 de la citada Ley 89 considera la remoción de cualquier obstáculo para la navegación aérea, consistente en plantaciones, edificaciones o cualesquiera otras obras de carácter permanente o transitorio que se halle situado dentro de la zona de servidumbre que corresponda, conforme al artículo 68 de dicha Ley, como grave motivo de utilidad pública;

Que de acuerdo con las disposiciones citadas tendientes a asegurar el uso debido del espacio atmosférico para las actividades de vuelo de la aviación nacional y de los vuelos internacionales, es indispensable que se determine reglamentariamente el procedimiento policivo que debe observarse para hacer efectivo el retiro o remoción de los obstáculos mencionados, cosa distinta de la adquisición de la propiedad por el procedimiento especial de la expropiación por causa de utilidad pública, que cae bajo la jurisdicción del Órgano Judicial;

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 84 de la mencionada Ley 89 es la Dirección General de Aeronáutica Civil el organismo especial en donde se halla centralizada la ejecución y aplicación de la misma Ley, y encargada exclusivamente de todo lo relacionado con los servicios del ramo entre las cuales se encuentran los aeródromos y la Policía Aérea Nacional, cuyo objetivo principal es velar por la seguridad del tránsito de aviones;

Que el Gobierno por medio de los artículos 2º, 3º y 4º del Decreto número 2669 de 1947, invistió a la Dirección General de Aeronáutica Civil de facultades precisas para reglamentar por medio de resoluciones los capítulos que faltan en el **Manual de Reglamentos de la Aeronáutica Civil**, entre los cuales se encuentran los capítulos de Aeródromos e Instalaciones y de Seguridad y Emergencia,

## **Resuelve:**

Artículo primero. El procedimiento de Policía Aérea Nacional para la remoción o eliminación de obstáculos con intervención de la Dirección General de Aeronáutica Civil en los casos previstos en los artículos 26 y 29 de la Ley 89 de 1938, que se encuentran dentro de las zonas de seguridad y zonas trapezoidales de aproximación de los aeródromos y aeropuertos, definidas en leyes o en reglamentos de la Aeronáutica Civil, que impidan o hagan peligrosas técnicamente las maniobras de aterrizaje o descolaje de los aviones, queda reglamentado por esta Resolución y se llevará a cabo de acuerdo con los artículos siguientes.

Artículo segundo. En la resolución en que se disponga la remoción o retiro del obstáculo se fijará el plazo dentro del cual debe cumplirse la orden bajo multas de uno a mil pesos (\$ 1 a \$ 1.000) moneda corriente, como lo determina el artículo 20 del Decreto-Ley 766 de 1939; pero el interesado deberá cubrir de antemano al propietario o responsable del obstáculo la indemnización que corresponda, ya sea por arreglo directo o a falta de éste por medio de avalúo pericial con intervención de las dos partes, y en caso de desacuerdo de los peritos éstos designarán un tercero cuyo dictamen será obligatorio. Si no hubiere acuerdo para la designación del perito tercero, lo nombrará en subsidio el Director General de la Aeronáutica Civil, ante quien llevarán a cabo las diligencias de avalúo, bien directamente o ante el funcionario comisionado al efecto.

Artículo tercero. Si el propietario o responsable del obstáculo se negare a recibir el importe del avalúo pericial definitivo, o si dicho propietario o responsable no fuere hallado, el interesado en la remoción podrá hacer el pago por consignación en el banco o establecimiento de crédito que señale el funcionario público que haya intervenido en las correspondientes diligencias.

Artículo cuarto. Notificada la orden de remoción al propietario o responsable del obstáculo, éste deberá cumplirla dentro del término que se le fije. Si así lo hiciere, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá disponer que con personal a su cargo se haga el trabajo que fuere necesario para efectuar la remoción, si se tratare de aeródromos de la Nación; o autorizar al interesado para que proceda a efectuar directamente la remoción a sus expensas, sin perjuicio de hacer efectiva la multa bajo la cual se dio la orden para la remoción del obstáculo.

Artículo quinto. La disposición que dicte la Aeronáutica Civil para la práctica del avalúo de indemnizaciones que deban cubrirse por razón de la remoción de los obstáculos implica necesariamente la facultad de entrada del personal que debe intervenir en el avalúo y demás diligencias ordenadas por la autoridad aeronáutica, a la zona o zonas aledañas al aeródromo en donde se encuentran los obstáculos, sin necesidad de permiso especial del dueño de los terrenos, por tratarse de superficies afectadas por la servidumbre de aeródromos creada por el artículo 68 de la Ley 89 de 1938.

Artículo sexto. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá en los casos en que así lo considere indispensable comisionar al Alcalde respectivo para la práctica de las diligencias que hayan de realizarse para la remoción de obstáculos, de acuerdo con el procedimiento prescrito en esta Resolución, y el cual tendrá lugar subsidiariamente a falta de un arreglo directo entre los interesados sobre el monto de las indemnizaciones que deban reconocerse al propietario o responsable de los obstáculos.

Artículo séptimo. El procedimiento aquí establecido es de carácter breve y sumario pero los interesados pueden interponer contra las providencias que dicte la Dirección General de Aeronáutica Civil recurso de apelación que se concederá en el efecto devolutivo para ante el señor Ministro de Guerra. Además los interesados conservan el derecho que les otorga la ley de recurrir ante la justicia ordinaria si no se conformaren con las indemnizaciones que resulten de los avalúos practicados.

Artículo octavo. Por razones técnicas de seguridad comprobadas a satisfacción de la Aeronáutica Civil, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá introducir variaciones o limitaciones en la zona utilizable de las pistas de cualquier aeródromo o aeropuerto, en cualquier tiempo, mediante resoluciones motivadas que dictará con audiencia del interesado o interesados, y contra las cuales tendrán éstos recurso de apelación que se concederá en el efecto devolutivo ante el señor Ministro de Guerra.

Artículo noveno. Consúltese esta Resolución con el señor Ministro de Guerra.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 28 de junio de 1948. ALEJANDRO P. WELTON, Subdirector, encargado.—Ignacio Gómez Zapata, Secretario encargado.—Ministerio de Guerra.—Bogotá, junio 28 de 1948.—Apruébase la anterior Resolución.—Teniente General GERMAN OCAMPO, Ministro de Guerra.

(“Diario Oficial” número 26780, 29 de julio de 1948).

## CAPITULO II.—REGLAMENTO DE AERODROMOS E INSTALACIONES

### AERODROMOS E INSTALACIONES

#### RESOLUCION NUMERO 26 DE 1947

(octubre 9)

por la cual se dicta el Reglamento de Aeródromos e Instalaciones.

#### **El Director General de la Aeronáutica Civil,**

en uso de sus facultades legales y de las que le confieren los Decretos números 969 y 2669 de 1947,

#### **Resuelve:**

Artículo 1º Como capítulo segundo del “Manual de Reglamentos” ordenado por el Decreto número 2669 de 1947, regirá desde la fecha el siguiente “Reglamento de Aeródromos e Instalaciones”.

# REGLAMENTO DE AERODROMOS E INSTALACIONES

## Parte 20. Definiciones y clasificaciones.

### 20. Definiciones.

20.0 **Aeródromo.** Para los efectos de este Reglamento se entiende por aeródromo una área definida de tierra o de agua, incluyendo todos los edificios e instalaciones, usada normalmente para el despegue y amara-je de aeronaves.

### 20.1. Clasificaciones.

20.1.1. **Primera clasificación.** Los aeródromos según que sus áreas de movimiento (1) sean de tierra o de agua, o que tengan áreas de movimiento de tierra y agua simultáneamente se clasifican en tres grupos así:

- a) Aeródromos acuáticos.
- b) Aeródromos terrestres.
- c) Aeródromos mixtos.

20.1.2. **Segunda clasificación.** Desde el punto de vista de las condiciones técnicas, los aeródromos se clasifican así:

I—Acuático:

- Clase A.
- Clase B.
- Clase C.

II—Terrestres:

- Clase A.
- Clase B.
- Clase C.
- Clase D.

III—Mixtos:

La clasificación técnica de los aeródromos mixtos resulta de la clasificación que se dé a las partes acuáticas y terrestres de ellos, la clasificación tiene dos letras: la primera indica las condiciones técnicas de la parte acuática y la segunda las de la parte terrestre. (Véase el número 26 de este Reglamento).

20.1.3. **Tercera clasificación.** Los aeródromos por razón de las personas que pueden hacer uso de ellos se clasifican así:

- a) Aeródromos públicos.
- b) Aeródromos privados.

a) Aeródromos públicos son los abiertos por sus empresarios al tráfico aéreo general de tal suerte que cualquier persona puede hacer uso de ellos mediante el pago de las tarifas que la Dirección General de Aeronáutica Civil haya aprobado.

b) Aeródromos privados son los destinados por sus propietarios a sus propias actividades exclusivamente. (Artículos 51 y 52 de la Ley 89 de 1938).

20.1.4. **Cuarta clasificación.** Los aeródromos que despachan servicios internacionales, por razón del control fiscal que de los vuelos internacionales se ejerce en ellos, se clasifican así:

(1) Área de movimiento de un aeródromo es la parte del mismo destinada exclusivamente para el despegue, aterrizaje o amara-je y maniobras de las aeronaves.

a) Aeródromos aduaneros.

b) Aeródromos francos.

20.1.4.1. Aeródromos aduaneros son los destinados por las autoridades competentes, como puntos de entrada y de salida del país, a donde pueden llegar aeronaves con sus tripulantes, pasajeros y carga y en donde se tramitan cuestiones aduaneras de inmigración y sanidad.

20.1.4.2. Aeródromos francos son los designados por las autoridades competentes, como puntos a donde pueden llegar, permanecer y salir aeronaves libremente y en donde no se verifican inspecciones aduaneras siempre que los tripulantes, pasajeros y carga transportados por ellas no se trasladen fuera de los límites del aeródromo (1) a no ser por vía aérea a un punto situado en territorio extranjero.

20.1.5. **Quinta clasificación.** Los aeródromos por razón de su propiedad pueden ser:

a) Nacionales.

b) Particulares.

20.1.5.1. Aeródromos nacionales son los pertenecientes al Gobierno Nacional sea que se destinen para usos militares o civiles o a ambos.

20.1.5.2. Aeródromos particulares son los pertenecientes a cualquiera otra entidad de derecho público o privado o a los ciudadanos.

20.1.5.3. Los aeródromos nacionales destinados para usos militares exclusivamente se llaman también Bases Militares y a ellos no se aplica la presente Reglamentación.

## 21. Construcción y reforma de aeródromos e instalaciones

21.1. **Requisitos previos.** Para poder construir o reformar aeródromos o instalaciones destinadas a servir a la navegación aérea es necesario cumplir los siguientes requisitos previos:

a) Obtener autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil para el estudio y localización del aeródromo e instalaciones; y

b) Aprobación y revisión de los planos y proyectos respectivos por la Dirección General de Aeronáutica Civil y permiso de construir.

21.1.1. **Autorización previa.** Toda persona que pretenda construir un aeródromo, hacer reformas a uno existente o efectuar instalaciones destinadas a la navegación o reformar las existentes debe solicitar autorización a la Dirección General de Aeronáutica Civil para el estudio y localización del aeródromo e instalaciones dando los siguientes datos:

### I—Para la construcción de aeródromos:

a) Nombre y descripción de la región en donde se van a realizar los estudios de localización del aeródromo;

b) Ciudad, población, empresa o ruta aérea a la que prestará servicio el aeródromo y Departamento y Municipio de su situación;

---

(1) Por límites del aeródromo se entienden los linderos de las áreas de aterrizaje y de las áreas de edificaciones destinadas exclusivamente para el servicio del aeródromo.

c) Nombre y nacionalidad de las personas que van a pagar los gastos de estudio y localización del aeródromo;

d) Nombre y nacionalidad de las personas que van a realizar los estudios y localización anotando el número de sus matrículas profesionales;

e) Indicación de la clasificación por razón de las personas que lo pueden usar o sea si pretende ser un aeródromo público o privado.

f) Indicación de los aeródromos que existan o se estén construyendo en la misma región y que se encuentren a 10 o menos kilómetros de distancia del lugar en donde se van a realizar los estudios y localización del nuevo aeródromo.

Con la solicitud se enviará un croquis de la región en escala aproximada de 1:25.000 indicando la localización de los aeródromos existentes o que se estén construyendo en la región.

## II—Para reformas de aeródromos:

a) Nombre del aeródromo que se reformará y el número de su registro;

b) El fin que se propone con la reforma;

c) Nombre y nacionalidad de la persona o personas propietarias del aeródromo y de las que van a financiar las reformas;

d) Nombre y nacionalidad de la persona o personas que van a hacer los estudios de las modificaciones con la anotación del número de la matrícula profesional que tengan.

Con la solicitud se enviará un croquis del aeródromo existente con la posible localización del lugar donde se van a realizar las reformas.

## III—Para instalaciones destinadas a la navegación:

a) Nombre y descripción de la región en donde se van a realizar los estudios de localización de las instalaciones destinadas para la navegación aérea;

b) Ciudad, población, empresa o ruta aérea a la que prestarán servicio las nuevas instalaciones;

c) Nombre y nacionalidad de las personas que van a financiar los gastos de localización y estudio de las instalaciones.

d) Nombre y nacionalidad de las personas que van a realizar los estudios de localización de las instalaciones con la anotación del número de la matrícula profesional que tengan; y

e) Descripción de las instalaciones que se van a estudiar y localizar, y fines para los que van a ser utilizadas.

21.1.1.1. **Instalaciones dentro de los aeródromos.** Para los efectos de la presente reglamentación las instalaciones destinadas a la aeronavegación situadas dentro del área de los aeródromos se consideran como reformas o modificaciones de los mismos.

21.1.1.2. Todas las solicitudes de autorización para el estudio y localización de aeródromos e instalaciones o reformas de los mismos se resuelven con resoluciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

## 21.1.2. Aprobación y revisión de planos y proyectos

21.1.2.0. No puede iniciarse la construcción o reforma de un aeródromo ni de instalaciones destinadas a la navegación aérea, una vez autorizada su localización, sin que hayan sido revisados y aprobados los planos y proyectos respectivos por la Dirección General de Aeronáutica Civil y se haya dado permiso para iniciar las construcciones.

21.1.2.1. **Planos y proyectos que se presentan.** Toda persona que pretenda la construcción o reforma de un aeródromo o de instalaciones destinadas al servicio de la navegación aérea, una vez aprobada su localización, debe solicitar de la Dirección General de Aeronáutica Civil la aprobación de los planos y proyectos respectivos indicando el número de la resolución por la cual se le concedió permiso para el estudio y localización del aeródromo e instalaciones o reformas. Junto con la solicitud presentará los planos y proyectos que se indican a continuación, firmados por un ingeniero matriculado.

### I—Para construcción de aeródromos:

- a) Mapa o croquis del lugar escogido para la construcción del aeródromo y de 10 kilómetros a la redonda en el cual aparezcan los principales accidentes del terreno en una escala de 1:25.000;
- b) Proyecto de las pistas y edificaciones a una escala de 1:2.000;
- c) Perfiles longitudinales y transversales de las pistas;
- d) Proyecto de los cimentados, plantas y cubierta de las edificaciones;
- e) Proyecto de cortes de las edificaciones y planos de detalles;
- f) Proyecto de las fachadas de los edificios;
- g) Proyecto de la construcción de drenajes.

### II—Reforma de aeródromos:

- a) Plano del aeródromo existente y localización de la reforma en una escala de 1:2.000;
- b) Si la reforma consiste en ampliación o modificación de las pistas se presentará un mapa o croquis de la región en 10 kilómetros a la redonda del aeródromo en el cual aparezca los principales accidentes del terreno en una escala aproximada de 1:25.000;
- c) Si la reforma consiste en nuevas edificaciones e instalaciones para la navegación aérea situadas dentro del aeródromo se presentarán los planos de la reforma y proyectos de cimentado, plantas, detalles, cortes, fachadas, etc., de las edificaciones.

### III— Para instalaciones destinadas a la aeronavegación:

- a) Mapa o croquis del lugar escogido para la construcción de las instalaciones en una escala aproximada de 1:25.000;
- b) Planos o proyectos de las instalaciones y proyectos de cimentado, plantas, detalles, cortes, fachadas, etc., de las construcciones en una escala de 1:2.000.

21.1.2.2. **Número de copias de los planos.** De cada uno de los planos y proyectos se presentarán a la Dirección General de Aeronáutica Civil el original y dos copias. Si los planos y proyectos son aprobados se devuelve al interesado el original y una copia con la nota de aprobación. Una copia queda en los archivos del Departamento de Ingeniería de la Dirección General de Aeronáutica Civil. En el lugar de los trabajos los interesados tienen la obligación de conservar siempre una copia aprobada de los planos y proyectos.

21.1.3. **Documentos anexos.** Junto con los planos y proyectos se presentarán los siguientes documentos anexos:

a) Certificado del avalúo catastral de los terrenos escogidos para la construcción de un nuevo aeródromo o del aeródromo que se va a reformar;

b) Cuando se trate de construcción de un aeródromo se debe presentar el cuadrante de los vientos en la zona de localización;

c) Documentos en que conste la altura calculada del centro de las pistas sobre el nivel del mar;

d) Cuando se trate de instalaciones, el certificado de los avalúos del terreno;

e) Presupuesto de la obra dividido en los siguientes capítulos, cuando se trate de la construcción de aeródromos:

1) Valor comercial del terreno;

2) Presupuesto de la preparación del terreno que comprende el valor de la limpieza del mismo y el de la quitada de árboles, edificios y otras obstrucciones;

3) Presupuesto de la nivelada del terreno (comprende el valor de la remoción de tierra);

4) Presupuesto de afirmados y drenajes;

5) Presupuesto de cobertura de las pistas (comprende el valor del pavimento, grama, macadam hidráulico, etc.);

6) Presupuesto de iluminación y aparatos destinados a la aeronavegación;

7) Presupuesto de las edificaciones;

8) Presupuesto de gastos generales.

f) Cuando se trate de instalaciones destinadas a la aeronavegación se presentará el presupuesto de las obras dividido en los siguientes capítulos:

1) Valor comercial de los terrenos;

2) Presupuesto de las construcciones y edificios;

3) Presupuesto de los equipos que se van a instalar;

4) Presupuesto de otros gastos.

21.1.4. **Control de las obras.** La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá controlar las obras que se adelanten de construcción de aeródromos e instalaciones y reforma de los mismos y podrá suspender las que no se ciñan a los planos y proyectos previamente aprobados. Cualquier

modificación que se haga a los planos y proyectos aprobados debe ser sometida a la consideración de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**21.1.5. Trabajos de conservación y similares.** Los trabajos de conservación de aeródromos e instalaciones y otros similares no se consideran para los efectos de esta reglamentación como reforma a los aeródromos e instalaciones y por lo tanto para su realización no se requiere permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**21.1.6. Contorno del aeródromo.** Al aprobar los planos de un aeródromo la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará la línea que se considerará como su contorno para los efectos de las servidumbres de que trata la Ley 89 de 1938. En caso de que no se especifiquen esos contornos se entenderán por tales las líneas que limitan las pistas de aterrizaje del aeródromo exclusivamente.

**21.1.6.1.** Con base en estos contornos, la Ley 89 de 1938 obliga a solicitar permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil para hacer construcciones o plantaciones en ciertas áreas contiguas a un aeródromo (véase Capítulo VII de la Ley 89 de 1938).

**21.1.6.2.** Para estas solicitudes se elevará un memorial a la Dirección General de Aeronáutica Civil que lo resolverá dentro de un plazo máximo de 30 días. Las solicitudes que no se hayan resuelto dentro de este plazo, se considerarán concedidas.

**21.1.6.3.** Las personas afectadas por las servidumbres de aeródromos tendrán derecho a todos los recursos de indemnización, etc., según las normas legales vigentes para servidumbres.

## **22. Habilitación de aeródromos y permisos de operaciones.**

**22.1. Habilitación de aeródromos.** Ninguna área de tierra o de agua puede ser utilizada para el aterrizaje o amaraje de aeronaves si no ha sido habilitada como aeródromo por la Dirección General de Aeronáutica Civil y si no tiene vigente su permiso de operación, salvo los casos de fuerza mayor o cuando la operación haya sido especialmente autorizada por la citada Dirección, para fines de enseñanza, etc.

**21.1.1. La habilitación.** La habilitación de un aeródromo consiste en su inscripción en el Registro Nacional de Aeródromos.

**21.1.2. Permiso de operación.** El permiso de operación se da después de realizada una inspección por la Dirección General de Aeronáutica Civil para comprobar las condiciones técnicas del aeródromo.

**22.2. Permiso de operación para instalaciones.** Las instalaciones situadas dentro de las áreas de los aeródromos se consideran como partes integrantes de los mismos y su operación se halla sometida al permiso de operación que tenga el aeródromo.

**22.2.1. Licencia de operación para otras instalaciones.** Ninguna instalación destinada al servicio de la navegación aérea situada fuera de las áreas de los aeródromos puede ser usada sin permiso de operación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

22.3. **Sanciones.** Los propietarios de aeronaves o sus explotadores que hagan uso de zonas no habilitadas como aeródromos o de lugares que no tengan vigente su permiso de operación serán multados por la Dirección General de Aeronáutica Civil con sumas hasta por la cantidad de \$ 1.000.00 por cada vez que sus aeronaves hagan uso de esas zonas salvo el caso de fuerza mayor o cuando la operación haya sido especialmente autorizada por la citada Dirección.

22.4. **Aeródromos no registrados.** Ciento ochenta días después de la fecha del presente Reglamento sólo podrán usarse como aeródromos las áreas de tierra o agua habilitadas como tales y que tengan permiso de operación expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, según este Reglamento.

23.1. **Obligaciones del registro.** Todos los aeródromos tienen que inscribirse en el Registro Nacional de Aeródromos de conformidad con lo dispuesto en la Ley 89 de 1938 y en el artículo 6º del Decreto número 1254 de 1936. Por el hecho de la inscripción las áreas correspondientes quedan habilitadas como aeródromos y sometidas al régimen legal especial para esta clase de propiedades.

23.2. **Qué comprende el Registro.** El Registro Nacional de Aeródromos comprende una relación de los títulos de propiedad de las áreas en que se construyó el aeródromo y los gravámenes que sobre ellas pesan; el nombre del propietario o explotador del aeródromo, y los datos técnicos principales del mismo.

23.2.1. **Documentos sujetos al Registro.** Están sujetos al Registro Nacional de Aeródromos todos los títulos o documentos referentes a actos traslativos del dominio de aeródromos o que los graven o limiten y las escrituras por las cuales se cambie la persona del explotador del aeródromo.

23.3. **Documentos para el Registro.** Toda persona que explote un aeródromo o sea su propietaria tiene la obligación de solicitar su inscripción en el Registro Nacional de Aeródromos para lo cual acompañará a su solicitud los siguientes documentos:

1º Certificado del Registrador de Instrumentos Públicos y Privados del Circuito donde se halle situado el aeródromo sobre la propiedad y gravámenes del área en treinta años;

2º Dos declaraciones extrajuicio de los ingenieros o constructores del aeródromo en las cuales se diga los linderos generales de él y su localización de acuerdo con la longitud y latitud del lugar teniendo en cuenta el meridiano de Greenwich y el nombre de las personas que por haber pagado con sus dineros la construcción se deban considerar como propietarios del aeródromo;

4º En caso de que el aeródromo no sea explotado por su dueño debe presentarse copia de la escritura pública por la cual éste cedió la explotación con la declaración del explotador que acepte la cesión.

23.4. **Libros de Registro.** En la Dirección General de Aeronáutica Civil se llevarán separadamente los siguientes libros de registro:

1º Uno titulado “Libro de Registro Nacional de Aeródromos” N° 1, para la inscripción de los títulos que trasladen o modifiquen el dominio de los aeródromos o que varíen la persona del explotador.

2º Otro titulado “Libro de Registro Nacional de Aeródromos” N° 2, en el que se anotarán todos los datos técnicos de los aeródromos.

3º Otro titulado “Libro de Anotación de Hipotecas y Gravámenes sobre Aeródromos”, en el que se anotarán todos los gravámenes y limitaciones del dominio de los aeródromos.

23.4.1. **Libros índices.** Para cada uno de los libros anotados en el número anterior se abrirá otro que será el índice respectivo.

23.4.2. **Modo de hacer el registro.** Las anotaciones en el Libro de Registro Nacional de Aeródromos N° 1, serán llevadas por el orden en que se vayan presentando los títulos, y la inscripción se encabezará con una diligencia en que se expresará el número de la diligencia, la naturaleza del título o documento, la fecha y los nombres y apellidos de los contratantes, copiando todo el documento.

23.4.3. Las inscripciones en el Libro de Registro Nacional de Aeródromos N° 2, se harán en la siguiente forma:

Para cada aeródromo se destinará una doble página del libro como si se tratara de un libro Mayor de contabilidad; el encabezamiento del registro se hará con el nombre del aeródromo y el número de orden y deberá enlazar las dos páginas del libro destinadas para cada inscripción. Debajo del encabezamiento la doble página se dividirá en seis columnas destinadas a los objetos siguientes: en la primera columna se hará una determinación completa del aeródromo anotando los siguientes datos:

- 1º Clase del aeródromo (terrestre, acuático, mixto).
- 2º Fecha de iniciación y terminación de la construcción o de sus reformas.
- 3º Nombre y nacionalidad de los contratantes.
- 4º Departamento y Municipio de su localización.
- 5º Nombre que se dio al aeródromo.
- 6º Nombre de su propietario o explotador y su nacionalidad.
- 7º Nombre y nacionalidad del administrador.
- 8º Clasificación para su uso (público o privado).
- 9º Clase de servicio que puede prestar.
10. Posición (longitud según el meridiano de Greenwich y latitud).
11. Datos generales sobre las pistas (número, orientación, longitud, anchos, declives, clase de afirmado, resistencia, etc.).
12. Vientos dominantes y su velocidad máxima.
13. Medios de comunicación con las ciudades vecinas.
14. Ayudas visuales y no visuales para los aterrizajes y amarajes.
15. Facilidades (hangares, alojamiento, servicios de gasolina, aceite, etc.).
16. Obstrucciones naturales y artificiales dentro de los 10 kilómetros de las cabeceras de las pistas y dentro de los cinco a los lados.

En la segunda columna se hará una reseña cronológica sintética de los títulos de propiedad del aeródromo anotando el número de las escrituras por las cuales cambió la propiedad.

En la tercera columna se hará la anotación relativa a servidumbres y otros gravámenes que limiten su dominio.

En la cuarta columna se mencionarán los registros y cancelaciones de hipotecas y gravámenes.

En la quinta columna se dará cuenta de los folios en que se hallan inscritos en el Libro de Registro Nacional de Aeródromos N<sup>o</sup> 1, títulos o documentos relacionados con el aeródromo.

En la sexta columna se destinará para observaciones y otras anotaciones.

23.4.4. La inscripción en el Libro de Anotación de Hipotecas y Gravámenes se hará en el orden en que se vayan presentando los títulos respectivos y se encabezarán con una diligencia en que conste la fecha en que se hace el registro, los nombres, apellidos y domicilios de los acreedores; la fecha y naturaleza del contrato a que accede el gravamen y el nombre del aeródromo sobre el que pesa, copiando todo el documento.

23.4.5. Los libros índices se llevarán en la siguiente forma:

1<sup>o</sup> El libro índice del Libro de Registro Nacional de Aeródromos N<sup>o</sup> 1, se llevará en orden alfabético de los propietarios de los aeródromos. Los folios de este libro se dividirán en cinco columnas: en la primera columna se expresará el nombre del propietario; en la segunda el nombre del aeródromo a que se contraiga el título; en la tercera la especie o naturaleza del acto o contrato a que se refiera el título; en la cuarta se citará el folio correspondiente del Libro de Registro Nacional de Aeródromos N<sup>o</sup> 1; y en la quinta se destinará para hacer constar las modificaciones que sufra el título registrado, como su cancelación u otro semejante.

2<sup>o</sup> El libro índice del Libro de Registro Nacional de Aeródromos N<sup>o</sup> 2, se llevará por orden alfabético de los nombres de los aeródromos, dividiendo sus folios en cinco columnas: en la primera se anotará el nombre o nombres del aeródromo, y el número de los folios del Libro de Registro Nacional de Aeródromos N<sup>o</sup> 1, donde se halla registrado; en la segunda el nombre de su propietario o explotadores; en la tercera su clasificación según su uso; en la cuarta se citarán los folios correspondientes del Libro de Registro Nacional de Aeródromos N<sup>o</sup> 1, en donde hayan sido inscritos títulos relacionados con el aeródromo; y la quinta se destinará para observaciones, como constancias de modificaciones, etc.

3<sup>o</sup> El libro índice del Libro de Anotación de Hipotecas y Gravámenes se llevará en orden alfabético de los acreedores o beneficiarios de los gravámenes y tendrá sus folios divididos en cinco columnas: en la primera columna se anotará el nombre o nombres de los acreedores; en la segunda el nombre del aeródromo y sus propietarios; en la tercera la clase de gravamen y el folio del libro principal donde se halla copiado el tí-

tulo; en la cuarta se citarán los folios donde se hallen títulos o registros del aeródromo en los libros de registro N<sup>o</sup> 1 y N<sup>o</sup> 2; y en la quinta se harán constar cancelaciones u otras observaciones.

**23.4.6. Aeródromos que aún no estén registrados.** Los propietarios o explotadores de todos los aeródromos que en la fecha de la presente reglamentación no se hallen registrados en los libros del Registro Nacional de Aeródromos tienen la obligación de solicitar su inscripción dentro del término de ciento ochenta días dando los datos necesarios para la inscripción y presentando los documentos que acrediten la propiedad so pena de que sean sancionados con multas de uno a veinte mil pesos sin perjuicio de que la Dirección General de Aeronáutica Civil les suspenda los permisos de operación.

## **24. Derechos y deberes de los constructores y propietarios de aeródromos.**

**24.1. Generalidades.** Los aeródromos como servicios relacionados directamente con la navegación aérea gozan de una especial protección de la ley y su establecimiento constituye un grave motivo de utilidad pública. Por el hecho de solicitar permiso para estudio y localización de un aeródromo y de la inscripción de sus áreas en el Registro Nacional de Aeródromos se crean para su propietario o explotador una serie de derechos y obligaciones de los cuales trata el presente capítulo.

**24.1.1. Derechos que crea la solicitud de permiso de estudio y localización.** Por el hecho de solicitar de la Dirección General de Aeronáutica Civil permiso o autorización para el estudio y localización de un aeródromo o instalaciones que van a servir a la aviación, se crea para la persona que lo solicita el derecho de que no se conceda permiso a otra u otras personas para estudiar y localizar aeródromos e instalaciones relacionadas con la aeronavegación en la misma región, dentro de los límites de proximidad que exige la ley.

**24.1.2. Terminación del derecho.** El derecho de que trata el número anterior termina si dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha en que se concedió la autorización para el estudio y localización de aeródromos e instalaciones no se presentan a la Dirección General de Aeronáutica Civil los planos y proyectos junto con los documentos anexos a que hace mención el capítulo relacionado con la construcción de aeródromos e instalaciones para la aeronavegación, o si se niega el permiso solicitado.

**24.1.3. Prelación de las solicitudes.** En el caso de que se presenten varias solicitudes simultáneamente tendrá prelación la que se presente primero en la Secretaría de la Dirección General de Aeronáutica Civil en donde se le pondrá a las solicitudes de esta naturaleza junto con la constancia de la presentación personal del solicitante la fecha y hora de su presentación.

**24.1.4. Presentación de planos.** El derecho que crea la solicitud de estudio y permiso de construcción de un aeródromo o instalaciones destinadas a la navegación aérea se prorroga por el término que la Dirección

General de Aeronáutica Civil fije como tiempo de construcción del aeródromo. Si corrido el plazo fijado no se ha obtenido licencia de operación para el aeródromo o para las instalaciones se podrá conceder a cualquier persona que lo solicite permiso y autorización para estudio y localización de otro aeródromo o de instalaciones dedicadas a la navegación aérea en la misma región.

**24.1.5. Permiso de operación.** Con el permiso de operación se consolida el derecho que tienen los propietarios de aeródromos e instalaciones para que no sean construídos en la misma región dentro de sus zonas de servidumbre y tráfico otros aeródromos o instalaciones. Este derecho termina en los casos siguientes:

- 1º Cuando desde el aeródromo se atente contra la seguridad del Estado.
- 2º Cuando se abuse del aeródromo o se trate de establecer con él monopolios comerciales.
- 3º Cuando el propietario solicite la cancelación de los registros en los libros respectivos para dedicar las áreas del aeródromo a otros servicios distintos de la aeronavegación.
- 4º Cuando se abandone el aeródromo entendiéndose como tal el hecho de que el aeródromo haya permanecido por más de un año sin permiso de operación o con los permisos cancelados o suspendidos.
- 5º Cuando no se lleve el registro de las aeronaves que toquen en el aeródromo o no se cumplan las órdenes y reglamentos de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

## **25. Licencias de operación de aeródromos.**

**25.1. Inspección técnica.** Terminada la construcción de un aeródromo debe pedirse a la Dirección General de Aeronáutica Civil su inspección técnica y solicitarse licencia de operación facilitando a los inspectores que se nombren el transporte al lugar del aeródromo. En la solicitud se darán todos los datos necesarios para realizar la inscripción en los libros del Registro Nacional de Aeródromos. A la solicitud se debe acompañar un croquis del aeródromo en la escala de 1:10.000 destinado a ser colocado dentro de los dos folios del Libro de Registro Nacional de Aeródromos N° 2, correspondiente al aeródromo.

**25.2. Objeto de la inspección.** La inspección técnica tiene por objeto comprobar si el aeródromo se construyó de acuerdo con los planos aprobados y si reúne las condiciones de seguridad necesarias para su uso. Los inspectores rendirán sus conceptos técnicos por escrito a la Dirección General de Aeronáutica Civil. Estos conceptos son reservados hasta cuando se haya resuelto sobre el permiso de operación para el aeródromo.

**25.3. Qué son los permisos de operación.** Los permisos de operación de los aeródromos son documentos expedidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil en los que constan las condiciones técnicas de cada

aeródromo y sus limitaciones y constituyen durante el tiempo de su vigencia una declaración oficial de que el aeródromo reúne los requisitos técnicos mínimos exigidos para garantizar su seguridad.

**25.4. Qué expresan los permisos.** En los permisos de operación se expresará claramente la clasificación y uso a que se puede destinar el aeródromo, así como las limitaciones generales de operación que por razón de su altura sobre el nivel del mar, densidad normal del aire y otras condiciones físicas particulares tiene el aeródromo.

**25.5. Validez de los permisos.** Los permisos de operación de los aeródromos son válidos por dos años contados desde la fecha de su expedición. En cada permiso se señalará claramente el día de su vencimiento. Una copia auténtica de los permisos de operación debe ser colocada en un lugar visible del aeródromo al cual se refiere el permiso.

**25.6. Cancelación de los permisos.** Los permisos de operación de los aeródromos se cancelan definitivamente en los casos de cancelación de los registros respectivos y pueden ser suspendidos o cancelados en cualquier tiempo por la Dirección General de Aeronáutica Civil o por sus inspectores cuando el aeródromo deje de reunir el mínimo de requisitos de seguridad exigidos para su clasificación.

**25.7. Aeródromos en uso.** Los aeródromos que están en uso en la actualidad y que por no existir la presente reglamentación no tienen permiso de operación, según este Reglamento, deben ser provistos de él para lo cual sus propietarios, explotadores y empresarios deben solicitar inmediatamente la inspección técnica del caso suministrando el número que le correspondió al aeródromo en el libro de Registro Nacional de Aeródromos.

**25.7.1. Sanción.** Ciento ochenta días después de la fecha del presente Reglamento no podrán usarse aeródromos que no tengan vigente su permiso de operación y sus propietarios y explotadores y los propietarios de aeronaves que hagan uso de ellos serán sancionados con multas de \$ 1.00 a \$ 1.000.00 por cada vez que hagan uso del aeródromo sin el permiso respectivo.

**25.8. Clases de permisos.** Los permisos de operación de los aeródromos son de varias clases según la clasificación técnica de ellos.

## **26. Requisitos técnicos mínimos exigidos para expedir los permisos de operaciones.**

### **26.1. Aeródromos acuáticos.**

**26.1.1. Aeródromos acuáticos de la clase "A".** Los requisitos técnicos mínimos que deben tener los aeródromos acuáticos de la clase "A" para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente, son:

1º Profundidad de los canales de 4.5 metros (15 pies) según el nivel de la marea baja (1).

---

(1) "Nivel de la marea baja" se toma en el sentido del nivel medio de la marea en el mes del año en que los niveles sean más bajos.

La profundidad de los canales se refiere a los aeródromos de aguas tranquilas. Cuando

2º Longitud mínima de los canales de 4.500 metros (o 15.000 pies), para el canal principal y 3.750 metros (o 12.000 pies), para los canales auxiliares (1).

3º La orientación de los canales debe permitir que en un 90% de las veces se puedan efectuar acuatizajes o despegues con un componente lateral del viento de superficie de una velocidad que no exceda de 24 kilómetros por hora (15 millas).

4º Ancho mínimo de los canales de 225 metros (o 750 pies).

5º Canales de deslice de ancho de 120 metros (o 400 pies) y de 3.6 metros de profundidad (o 12 pies).

6º Instalaciones para el amarre de hidroaviones.

7º La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará en cada caso particular las condiciones técnicas mínimas respecto de las áreas de aproximación, despeje de obstáculos, y demás requisitos para el establecimiento de aeropuertos para hidroaviones.

#### 8º Instalaciones mínimas:

a) Ayudas para la aproximación y amaraje.

b) Servicio de comunicaciones.

c) Servicio meteorológico.

d) Servicio de control de tráfico aéreo.

e) Servicio de búsqueda y salvamento.

26.1.2. **Aeródromos acuáticos de la clase "B".** Los requisitos técnicos mínimos que deben tener los aeródromos acuáticos de la clase "B" para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente, son:

1º Profundidad de los canales de 3.7 metros (o 12 pies) según el nivel de la marea baja.

2º Longitud mínima de los canales de 3.000 metros para el canal principal (o 10.000 pies) y 2.500 metros para los canales auxiliares (u 8.300 pies) (2).

3º La orientación de los canales debe permitir que en un 90% de las veces por lo menos, se puedan efectuar amarajes o despegues con un componente lateral del viento de superficie de una velocidad que no exceda de 24 kilómetros por hora (15 millas).

4º Anchura mínima de los canales de 180 metros (o 600 pies) (2).

5º Canales de deslice de ancho de 105 metros (o 350 pies) y de profundidad de 2.7 metros (o 9 pies).

6º Instalaciones para el amarre de hidroaviones.

7º La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará en cada caso particular las condiciones técnicas mínimas respecto de las áreas de

---

los canales se hallan en aguas donde hay olas que excedan por regla general de 0.75 metros de altura (o 2.5 pies) la profundidad mínima de los canales es de 5.5 metros (o 18 pies).

(1) La longitud de los canales se refiere a las condiciones de la atmósfera standard al nivel del mar. Esta longitud debe aumentarse según la altura del aeródromo mediante el análisis de las variaciones en la temperatura local y la presión barométrica de acuerdo con la Dirección General de Aeronáutica Civil.

(2) Véanse las notas referentes a los Aeródromos Acuáticos de la Clase "A".

aproximación, despeje de obstáculos y demás requisitos para el establecimiento de esta clase de aeródromos.

8º Instalaciones mínimas:

- a) Ayudas para la aproximación y amaraje.
- b) Servicio de comunicaciones.
- c) Servicio meteorológico.
- d) Servicio de control de tráfico aéreo.
- e) Servicio de búsqueda y salvamento.

26.1.3. **Aeródromos acuáticos de la clase "C"**. Los requisitos técnicos mínimos que deben tener los aeródromos acuáticos de la clase "C" para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente, son:

1º Profundidad de los canales de 2.4 metros (u 8 pies), según el nivel de la marea baja.

2º Longitud mínima de los canales de 2.000 metros (o 6.500 pies), para el canal principal y 1.650 metros (o 5.500 pies), para los canales auxiliares (véanse las notas de la clasificación anterior).

3º La orientación de los canales debe permitir que en un 90% de las veces, por lo menos, se puedan efectuar amarajes o despegues con un componente lateral del viento de superficie de una velocidad que no exceda de 24 kilómetros por hora (15 millas).

4º Anchura mínima de los canales de 150 metros (o 500 pies), (véase la nota 2, de la clasificación de aeródromos acuáticos de la clase "B").

5º Canales de deslice de ancho de 90 metros (o 300 pies) y de 1.8 metros (o 6 pies) de profundidad.

6º Instalaciones para el amarre de hidroaviones.

7º La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará en cada caso particular las condiciones técnicas mínimas respecto de las áreas de aproximación, despeje de obstáculos y demás requisitos para el establecimiento de esta clase de aeródromos.

8º **Instalaciones mínimas:**

- a) Ayudas para la aproximación y amaraje.
- b) Servicio de comunicaciones.
- c) Servicio meteorológico.
- d) Servicio de control de tráfico aéreo.
- e) Servicio de búsqueda y salvamento.

26.1.4. **Aeródromos acuáticos de la clase "D"**. Los requisitos técnicos mínimos que deben tener los aeródromos acuáticos de la clase "D" para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente, son:

1º Profundidad de los canales de 1 metro, según el nivel de la marea baja.

2º Longitud mínima de los canales 800 metros.

3º Anchura mínima de los canales de 50 metros.

4º Accesorios mínimos: indicador de viento.

5º La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará en cada caso particular las condiciones técnicas mínimas respecto de las áreas de

aproximación, despeje de obstáculos y demás requisitos para el establecimiento de esta clase de aeródromos.

26.1.5. Cuando las corrientes dentro de las áreas de los canales no excedan de dos nudos y medio en cualquier dirección y cuando el componente de cualquier corriente en cualquier lugar dentro del área del canal, no exceda de un nudo en una dirección perpendicular al mismo, las anchuras mínimas especificadas se podrán reducir en 33.3 metros (o 100 pies). Esta regla se aplica para todos los aeródromos acuáticos.

## 26.2. Aeródromos terrestres.

26.2.1. **Aeródromos terrestres de la clase "A" (1).** Los requisitos técnicos mínimos que deben tener los aeródromos terrestres de clase "A" para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente son:

- 1º Longitud mínima de la pista al nivel del mar 1.600 metros.
- 2º Ancho total de la pista 150 metros.
- 3º Ancho mínimo de la zona pavimentada o afirmada, 40 metros.
- 4º Declives longitudinales máximos de las pistas 1.2%.
- 5º Declives transversales máximos de las pistas 1.5%.
- 6º Resistencia mínima del piso en la zona pavimentada o afirmada, 6 kilogramos por centímetro cuadrado (1).
- 7º Ancho de las pistas de carreteo, 20 metros, mínimo.
- 8º Accesorios mínimos: drenajes, cercas, marcas de pista, indicador de la dirección del viento, servicio de gasolina, informaciones meteorológicas, radio de dos vías, torre de control, sistema visual de control de tráfico, servicios de emergencia. (Véanse artículos 29.2 a 29.4).

9º Zona trapezoidal: la zona trapezoidal será la comprendida por un trapecio que en su proyección horizontal tenga como base menor el ancho de la pista y como base mayor 750 metros y 3.000 metros entre bases. En su proyección vertical esté trapecio debe formar un ángulo de 1 a 50 (1 metro vertical por cada 50 horizontal), con la horizontal que pase por el final de la pista. No puede haber obstáculo superior a este trapecio. La zona trapezoidal se mide desde la cabecera de la pista.

26.2.2. **Aeródromos terrestres de la clase "B" (2).** Los requisitos técnicos mínimos que deben tener los aeródromos terrestres de la clase "B" para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente, son:

- 1º Longitud de las pistas al nivel del mar, 1.100 metros.
- 2º Ancho total de la pista, 100 metros.
- 3º Ancho mínimo de la faja pavimentada o afirmada, 36 metros.
- 4º Declives longitudinales máximos 2%.
- 5º Declives transversales máximos 1.5%

---

(1) Los aeródromos terrestres de la Clase "A" son los habitualmente usados por aeronaves de peso bruto de 25 toneladas a 50 (57.000 libras a 114.000 libras). Generalmente se usan para operaciones de largo alcance.

(2) Los aeródromos terrestres de la Clase "B" son los habitualmente usados por aeronaves de peso bruto de 7 toneladas a 25 (16.000 libras a 57.000 libras). Generalmente se usan para operaciones de mediano alcance.

6º Resistencia mínima del piso en la zona pavimentada o afirmada, 4 kilogramos por centímetro cuadrado (1).

7º Ancho de la pista de carreteo, 15 metros.

8º Accesorios mínimos: drenajes, cercas, marcas de pista, indicador de la dirección de los vientos, servicio de gasolina, información meteorológica, radio de dos vías, torre de control, equipo visual y servicios de emergencia. (Véanse artículos 29.2 a 29.4).

9º Zona trapezoidal: lado menor del trapecio, el ancho de la pista en la cabecera. Lado mayor 750 metros. Distancia horizontal entre bases, 3.000 metros. Angulo vertical con la horizontal que pasa por el final de la pista, 1:40.

**26.2.3. Aeródromo terrestre de la clase "C" (2).** Los requisitos técnicos mínimos que deben tener los aeródromos terrestres de la clase "C" para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente, son:

1º Longitud de la pista al nivel del mar, 800 metros.

2º Ancho total de la pista, 80 metros.

3º Ancho mínimo de la faja pavimentada o afirmada, 30 metros.

4º Declives máximos longitudinales, 2%.

5º Declive máximo transversal, 1.5%.

6º Resistencia mínima del piso en la zona pavimentada o afirmada, 3 kilogramos por centímetro cuadrado (2), (del 26.2.3.).

7º Ancho de las pistas de carreteo, 15 metros.

8º Accesorios mínimos: drenajes, cercas, marcas de pista, indicador de la dirección del viento, servicio de gasolina, información meteorológica, equipos de emergencia. (Véanse artículos 29.2 a 29.4).

9º Zona trapezoidal: lado menor del trapecio el ancho de la pista en la cabecera. Lado mayor, 500 metros. Distancia horizontal entre bases, 2.000 metros. Angulo vertical por el final de la pista, 1:30.

**26.2.4. Aeródromos terrestres de la clase "D" (3).** Los requisitos técnicos mínimos que deben tener los aeródromos terrestres de la clase "D" para obtener y conservar el permiso de operación correspondiente, son:

1º Longitud de la pista al nivel del mar, 500 metros.

2º Ancho de la pista, 50 metros.

3º Ancho mínimo de pista afirmada, 30 metros.

4º Declive longitudinal máximo 2.5%.

5º Decliva transversal máximo, 2%.

6º Resistencia mínima en el piso en la zona pavimentada o afirmada, 3 kilogramos por centímetro cuadrado.

7º Ancho de las pistas de carreteo, 10 metros.

---

(1) Los aeródromos terrestres de la la Clase "B" son los habitualmente usados por aeronaves de peso bruto de 7 toneladas a 25 (16.000 libras a 57.000 libras). Generalmente se usan para operaciones de mediano alcance.

(2) Los aeródromos terrestres de la Clase "C" son los habitualmente usados por aeronaves de peso bruto de 3 a 7 toneladas. Generalmente son aeródromos suplementarios.

(3) Los aeródromos terrestres de la Clase "D" son los usados habitualmente por aeronaves de peso bruto menor de tres toneladas.

8º Accesorios mínimos: marcas de pista, indicador de la dirección del viento, servicio de gasolina, extinguidores de incendio.

9º Zona trapezoidal: lado menor del trapecio, ancho de la pista. Lado mayor 500 metros. Altura 1.000 metros. Angulo, 1:20.

26.2.4.1. Para la construcción de los aeródromos de la clase "D", tanto los acuáticos como los terrestres, no es necesario más que solicitar permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil acompañando un croquis de la región donde se va a construir el aeródromo y no es necesario su inscripción en el Libro de Registro Nacional de Aeródromos Nº 1, pero deben inscribirse sus datos técnicos en el Libro de Registro Nacional de Aeródromos Nº 2. Esta clase de aeródromos no tiene servidumbres legales sobre los predios vecinos.

Estas facilidades obedecen al mandato legal de fomentar la aviación de entrenamiento y de turismo, para los cuales se hace esta clasificación de aeródromos.

26.2.5. Las longitudes de pista indicadas en las clasificaciones de los aeródromos terrestres, se refieren a las condiciones de la atmósfera standard al nivel del mar. Estas longitudes se aumentarán a razón de 5% por cada 300 metros de altura sobre el nivel del mar.

## 27. Aeródromos mixtos.

Los requisitos para expedir los permisos de operación de los aeródromos mixtos son los mismos exigidos para sus partes acuática y terrestre. El permiso de operación tiene dos letras, la primera indica las condiciones técnicas de la parte acuática, y la segunda de la parte terrestre.

## 28. Administración y explotación de aeródromos.

28.1. **Empresarios.** Los empresarios de aeródromos son los mismos dueños, salvo en los casos en que la calidad de empresario le haya sido reconocida a otra persona por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

28.2. **Solicitud para que se reconozca la calidad de empresario.** Los propietarios de un aeródromo que no lo quieran explotar directamente, pueden ceder la explotación a otra persona por medio de una escritura pública con cuya copia se debe solicitar a la Dirección General de Aeronáutica Civil el reconocimiento de la calidad de empresario de esa persona. La copia de la escritura se debe registrar en los libros de registro correspondientes. El citado reconocimiento solo se lo concederá la Dirección General de Aeronáutica Civil a personas que considere debidamente calificadas.

28.3. La solicitud de reconocimiento de calidad de empresario a persona distinta del dueño de un aeródromo se resuelve por resolución de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la cual se expresa claramente la fecha desde la cual el dueño del aeródromo queda libre de las responsabilidades legales que incumben a los empresarios de aeródromos.

28.4. **Aeródromos nacionales.** La calidad de empresario de los aeró-

dromos nacionales la tiene la Nación y su administración corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil de acuerdo con disposiciones legales vigentes. (Excepción hecha de las Bases Militares).

**28.4.1. Aeródromos particulares.** En todo aeródromo particular habrá un administrador con las funciones que le fije el empresario y cuyo nombramiento debe comunicarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**28.5. Aeródromos públicos.** Los aeródromos abiertos por su empresario al tránsito aéreo general son aeródromos públicos y pueden ser usados por cualquier persona mediante el pago de las tarifas que la Dirección General de Aeronáutica Civil haya aprobado para su uso.

**29. Reglamento de explotación.** En lugar visible de todo aeródromo de uso público debe estar fijado el Reglamento de Explotación del aeródromo aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**29.1. Qué comprende el reglamento.** El Reglamento de Explotación de los aeródromos públicos comprende la determinación de las siguientes zonas:

1º Zona para el público.

2º Zona de maniobras y estacionamiento de aviones.

3º Zona de las áreas de aterrizaje.

4º Tarifas que se cobran en el aeródromo (aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil).

**29.1.1. Zona para el público.** A esta zona está autorizado el acceso del público y de los vehículos en la parte señalada para el movimiento y estacionamiento de ellos.

**29.1.2. Zona de maniobras y estacionamiento de aviones.** Esta zona comprende generalmente la plataforma delante de los hangares y edificios. A esta zona debe prohibirse la entrada del público en general. A esta zona sólo puede entrar el personal de servicio, los pilotos, los mecánicos, y los pasajeros y los visitantes acompañados.

**29.1.3. Zona de aterrizaje.** Sobre la zona de las áreas de aterrizaje debe prohibirse toda circulación de personas, salvo el tránsito estrictamente necesario de personas autorizadas. Las personas que por razones del servicio tienen necesidad de entrar a esta zona deben hacerlo portando una bandera roja.

**29.1.4. Estacionamiento de vehículos en la zona segunda.** En la zona segunda de los aeródromos debe prohibirse el estacionamiento y circulación de vehículos con excepción de los siguientes:

1º Vehículos que portan aparatos extinguidores de incendio.

2º Vehículos que portan elementos médicos de urgencia.

3º Vehículos que portan combustibles o aceite para los aviones.

4º Vehículos destinados a la carga y descarga de los aviones.

**29.1.5. Horarios de utilización del aeródromo.** El reglamento de aeródromos públicos debe fijar las horas en que se puede hacer uso del aeródromo. En cualquier caso por condiciones climáticas particulares, se podrá clausurar el aeródromo, lo cual se anunciará por las señales reglamentarias y dando aviso a los pilotos.

29.1.6. **Control de vuelos.** En los reglamentos de explotación de los aeródromos públicos debe determinarse la forma como se ha de llevar el control de aterrizajes y despegues realizados en el aeródromo. El jefe del aeródromo tiene la obligación de controlar que los registros sean tenidos al día y de que se envíen los datos de aterrizaje mensuales a la Dirección General de Aeronáutica Civil para los efectos de estadística. Para el control del número de pasajeros y peso de la carga, los pilotos y propietarios de aviones tienen la obligación de someter los libros de a bordo y demás papeles de vuelo a la visa de la persona que lleve el registro o control de vuelos de cada aeródromo.

29.2. **Equipos de emergencia.** Todos los aeródromos de la clase "A" deben poseer un equipo de emergencia consistente en una moto-bomba grande y una bomba auxiliar grande. Para los aeródromos de la clase "B" se requiere una moto-bomba pequeña y dos bombas auxiliares. Para los aeródromos de la clase "C", dos moto-bombas pequeñas y dos bombas auxiliares grandes. Para los aeródromos de la clase "D" tres bombas pequeñas.

29.2.1. Además de los equipos extinguidores de que trata el número anterior, en todo aeródromo debe haber equipos o herramientas para el rescate, con hachas de mano, martillos, tijeras, sierras, etc. Los sitios donde se hayan localizado estos elementos deben pintarse de color rojo que los haga visibles fácilmente.

29.3. En los aeródromos acuáticos además de los equipos de emergencia a que se ha hecho referencia debe haber el número suficiente de lanchas de motor para los efectos del rescate y salvamento.

29.4. **Equipos médicos.** Los aeródromos de las clases "A" y "B" deben disponer por lo menos de una ambulancia completamente equipada con cabida para cuatro camillas o tener contratados servicios de ambulancia con hospitales o clínicas. Además se dispondrá de un puesto de socorro con capacidad para atender a 20 personas a un mismo tiempo en caso de accidente. En los demás aeródromos debe existir un puesto de curación con los elementos necesarios para la prestación de primeros auxilios médicos. Los sitios en donde se hallen localizados los equipos médicos deben ser señalados con cruces rojas pintadas sobre fondo blanco.

29.5. **Tarifas.** La Dirección General de Aeronáutica Civil fijará las tarifas que se cobrarán en los aeródromos por concepto de aterrizaje (con decolaje incluido) y otros servicios. (Al expedir este Reglamento está vigente el Decreto número 2670 de 1947).

29.6. Estas tarifas se basarán en los **pesos brutos máximos** de los aviones que fije la Dirección General de Aeronáutica Civil y serán uniformes. Regirán en todos los aeródromos tanto los nacionales como los particulares.

29.7. Considerando que la ley de aeronáutica ordena fomentar la aviación de enseñanza y turismo, los aviones registrados para estos fines no pagarán derechos de aterrizaje (o decolaje) en ningún aeródromo.

29.8. Cuando un explotador de aeronaves no haya pagado los cobros reglamentarios, 30 días después de liquidados, el explotador del aeródromo o aeródromos de que se trate, le podrá negar el uso de ellos hasta que la cuenta pendiente quede cancelada. Este derecho es facultativo de los propietarios privados de aeródromos. Es obligatorio en el caso del Gobierno y los aeródromos Nacionales.

Artículo 2º La presente Resolución rige desde su fecha y deroga toda disposición que le sea contraria.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 9 de octubre de 1947.  
MAURICIO T. OBREGON, Director General Aeronáutica Civil.

---

### **CAPITULO III—POLICIA DE AERODROMOS Y AEROPUERTOS**

#### **DECRETO NUMERO 1585 DE 1940 (1)**

(agosto 16)

reglamentario del artículo 57 de la Ley 89 de 1938, sobre policía de aeródromos y aeropuertos.

#### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo primero. Los capitanes de aeródromos o aeropuertos y los encargados de los mismos que actúen especialmente en su lugar, según el artículo 3º de este Decreto, tienen el carácter de jefes de Policía Aérea Nacional, cumplen órdenes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de la cual dependen directamente, y conocerán privativamente, conforme a los decretos y reglamentos sobre aeronáutica civil, de las infracciones o contravenciones a lo que en ellos se disponga, cometidas dentro de la zona determinada en el artículo siguiente, y que afecten el orden, disciplina o buena marcha del aeródromo o aeropuerto, en conformidad con el artículo 57 de la Ley 89 de 1938.

Parágrafo. Igualmente cumplirán dichos empleados, como auxiliares de la justicia penal, en cuanto tenga relación con el territorio de su mando, los deberes que a los funcionarios de policía señala el artículo 63 de la Ley 94 de 1938.

Artículo segundo. Los límites de todo aeródromo o aeropuerto, tanto para los efectos jurisdiccionales de que trata el artículo anterior como para los demás a que haya lugar según las disposiciones sobre aeronáutica civil, comprenden por una parte el área terrestre, según el plano res-

---

(1) Consultar: Puntos 29.1.6, Resolución número 26 de 1947.

pectivo, más la zona de servidumbre contigua al tenor de las normas prescritas en el artículo 68 de la Ley 89 de 1938; y por otra parte, la columna de aire, de altura indefinida, que cubre tanto el área terrestre y su servidumbre como una zona de cinco kilómetros en contorno a dicha servidumbre.

Artículo tercero. Los funcionarios a que se refiere el artículo primero de este Decreto ejercerán las facultades correccionales, mientras se dicta el decreto reglamentario correspondiente, ciñéndose a lo prescrito en el capítulo VII, artículo 309 a 313 del Código Político y Municipal.

Artículo cuarto. A excepción de las resoluciones en que se impongan castigos correccionales, contra los cuales no habrá, conforme a la ley, otro recurso que el de queja, las apelaciones y consultas a que haya lugar respecto de decisiones dictadas por los capitanes de aeródromos o aeropuertos y encargados de los mismos que actúen autorizadamente en su lugar, según el artículo 3º, en su calidad de jefes de policía aérea nacional, se surtirán ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo quinto. Los capitanes de aeródromos o aeropuertos, lo mismo que los encargados que se designen de acuerdo con el artículo 3º, usarán uniforme especial, en conformidad con el reglamento que dicte al respecto la Dirección General del ramo. El gasto que demanden estos suministros se imputará al capítulo 36, artículo 433-A, extraordinarios e imprevistos, del presupuesto de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

(1) Artículo sexto. Prohíbese preparar o mantener explosivos, efectuar quemas de rastros, montes, sabanas, pajonales, rozas o de cualesquiera otras materias, quemar cohetes u otros fuegos de artificio en los alrededores de todo aeródromo o aeropuerto civil, dentro de la zona de la respectiva servidumbre, o del área delimitada conforme al artículo segundo. Las transgresiones se sancionarán como lo previene el artículo 20 del Decreto 766 de 1939, esto es, con multas de \$ 1.00 a \$ 1.000.00, convertibles en arresto y el procedimiento que deben seguir los capitanes o encargados del aeródromo o aeropuerto para la imposición de las sanciones, se sujetará en lo pertinente a lo dispuesto en el artículo 21 de dicho Decreto.

Artículo séptimo. Las autoridades nacionales, departamentales y municipales prestarán el apoyo y cooperación que fueren necesarios para el fiel cumplimiento de las decisiones que dicten, como jefes de policía aérea nacional, según este Decreto, los funcionarios de que trata el artículo primero.

Artículo octavo. El presente Decreto se publicará por bando en tres días feriados consecutivos por los alcaldes de los municipios inmediatos a los aeródromos o aeropuertos y se hará conocer inmediatamente de las respectivas Gobernaciones, a fin de que se haga conocer por la prensa.

---

(1) Reformado por el Decreto 608 de 1941.

Artículo noveno. Este Decreto entrará en vigor quince días después de su publicación en el "Diario Oficial".

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 16 de agosto de 1940. **EDUARDO SANTOS**.—El Ministro de Gobierno, **Jorge Gartner**.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro M.**

---

DECRETO NUMERO 3235 DE 1947

(septiembre 2)

por el cual se da una autorización.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus atribuciones legales, y

**Considerando:**

Que el artículo 39 de la Ley 79 de 1931, dispone que la autoridad de policía, para el cumplimiento de las leyes de la República dentro de las zonas aduaneras, debe ser ejercida exclusivamente por la Policía Fiscal de Aduanas, dependiente del Ministerio de Hacienda y Crédito Público; y

Que se hace necesario autorizar a dicho Ministerio para que celebre los contratos necesarios con las personas o entidades propietarias de los aeropuertos habilitados como internacionales para que unifique el sistema de vigilancia de dichas zonas aduaneras,

**Decreta:**

Artículo único. Autorízase al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para celebrar, previo el lleno de las formalidades legales, con las entidades o personas propietarias de los aeropuertos que han sido habilitados como internacionales, los contratos necesarios para unificar los sistemas de vigilancia actualmente existentes.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 2 de septiembre de 1947.—**MARIANO OSPINA PEREZ**.—El Ministro de Gobierno, **Roberto Urdaneta Arbeláez**.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez**.—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano**.

("Diario Oficial" número 26552).

## CAPITULO IV.—DERECHOS DE ATERRIZAJE Y DE OTROS SERVICIOS

### DECRETO NUMERO 753 DE 1943 (1)

(abril 9)

por el cual se reglamenta el uso de Aeródromos, Aeropuertos y Bases oficiales.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que el Gobierno ha venido invirtiendo sumas considerables de dinero en la construcción de Aeródromos, Aeropuertos y Bases Militares, para el servicio oficial;

Que tratándose como se trata en este caso de bienes fiscales, cuyo uso por particulares debe ser remunerado, toda vez que el Estado ha hecho y continúa haciendo fuertes erogaciones para la construcción y mejora de esos campos de aterrizaje; y

Que el artículo 52 de la Ley 89 de 1938 autoriza el establecimiento de tarifas en que se fije la remuneración que implica el uso de cualquier aeródromo o aeropuerto en que figure como empresario el Estado, al tenor del artículo 70 de la misma Ley,

#### **Decreta:**

Artículo 1º El uso de todo Aeródromo, Aeropuerto oficial o Base Militar está sujeto al pago de una remuneración cuya cuantía estará regulada por medio de tarifas que en lo relativo a Bases, Aeródromos y Aeropuertos Nacionales, según la definición contenida en el artículo 51 de la Ley 89 de 1938 antes citada, se fijan por el Gobierno para el conocimiento del público.

Artículo 2º Las Bases Militares a que se refiere este Decreto son las siguientes: Madrid, "Germán Olano" (Palanquero), Cali, Buenaventura, Tres Esquinas y las que se hayan de establecer en el futuro. Los Aeródromos y Aeropuertos nacionales de que trata este Decreto son los siguientes: Arauca, Bucaramanga, Buenavista, Cartago, Cúcuta, Dos Ríos, Cravo Norte, Honda, Ibagué, Ipiales, Neiva, Orocué, Popayán, Puerto Carreño, San José del Guaviare, San Martín, Mitú, Tame, Tamalamequito, Turbo, Uribia, Valledupar, Villavicencio, Tumaco y los demás que se construyan o adquieran en el futuro.

Artículo 3º Establécese la siguiente tarifa para el público que haga uso de los Aeródromos y Aeropuertos nacionales y Bases Militares, por medio de aeronaves:

---

(1) Reglamentado por Decreto número 1515 de 1943. - Reformado por Decreto número 1592 de 1943. - Adicionado por Decreto número 424 de 1944. - Derogado por Decreto número 2670 de 1947.

a) **Aterrizajes.** Por cada aterrizaje incluyendo la salida, una suma fija de \$ 8.75 por cada 500 kilos de capacidad total utilizable del avión respectivo. En ningún caso esta suma será inferior a \$ 8.75.

Parágrafo. La capacidad total utilizable resulta de la deducción del peso vacío del peso bruto registrado de la aeronave.

b) **Alojamiento en los hangares.** Por cada avión con capacidad total utilizable hasta de 1.000 kilos, \$ 5.25 por cada período de 24 horas o fracción y \$ 8.75 si el avión fuere de mayor capacidad.

c) **Servicio de acuatizaje.** Por el servicio de amarre de cada aeronave, \$ 5.25 por cada 500 kilos de capacidad total utilizable y por cada período de 24 horas o fracción.

d) **Alojamiento de hidroaviones.** Por cada aeronave con capacidad total utilizable hasta de 1.000 kilos que se aloje, y siempre que aquella suba por su propia fuerza o que pueda ser movilizadada sin mayores dificultades al hangar, \$ 5.25.

e) **Gasolina y aceite.** Se cobrarán las entregas efectuadas con un recargo de 30%, sobre el precio de costo, el cual debe incluir los gastos de transporte e impuesto nacional.

f) **Demás material y reparaciones.** Se cobrarán con un recargo de 40% sobre el precio de costo, el cual también debe incluir los gastos de transporte y derechos de aduana.

g) **Trabajos manuales.** Todos los servicios que se presten a los aviones y que no estén comprendidos en las faenas del servicio normal acostumbradas durante los aterrizajes y las salidas, ni de la entrada y sacada de los hangares, tales como trabajos de limpieza, revisiones y reparaciones, etc., se pagarán como sigue:

Servicio de jefes técnicos a razón de \$ 5.50 por hora.

Servicio de mecánicos a razón de \$ 3.50 por hora.

Servicio de marinos, avioneros y ayudantes, a razón de \$ 1.00 por hora.

Hora extra en días hábiles, comprendidas entre las 5 p. m. y las 7 a. m., se pagarán con el 50% de recargo, y los trabajos en días feriados con el 100%.

h) **Servicio de comunicaciones.** A toda aeronave en vuelo a la cual se le preste servicio por las estaciones oficiales de radio de las Bases, Aeródromos o Aeropuertos nacionales, se le cobrará \$ 8.75 por hora de vuelo durante las horas ordinarias y \$ 17.50 por hora extraordinaria.

Parágrafo. Estas tarifas podrán modificarse por el Gobierno, cuando así lo estime conveniente por razones de orden económico.

Artículo 4º Las tarifas de que trata el artículo anterior no se causarán respecto de aeronaves de Gobiernos extranjeros, si en la legislación de esos países se aplicare un tratamiento análogo a aeronaves de Colombia.

Artículo 5º Las sumas que deban recaudarse por concepto de la tarifa de que trata el artículo 3º, serán consignadas por el interesado en la respectiva Administración o Recaudación de Hacienda Nacional, median-

te aviso por escrito del Administrador o encargado del Aeródromo o Aeropuerto Nacional, o por el Comandante de Base. Si se tratare de Bases Militares, la consignación se hará en la respectiva contaduría pagadora de la misma. Estos productos ingresarán a la Tesorería General de la República a fin de que sean destinados a aumentar el presupuesto del Ministerio de Guerra (Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea), mediante la apertura de los correspondientes créditos adicionales al presupuesto, por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 128 de 1937.

Artículo 6º Tales ingresos se destinarán exclusivamente, dentro del presupuesto del Ministerio de Guerra, a aumentar las partidas destinadas a la conservación y mejora de los aeródromos civiles de la Nación, pago de personal de los mismos, adquisición y conservación de maquinaria, equipos motorizados y demás material destinado a los trabajos de conservación. Cuando el producto proceda de Bases Aéreas Militares, el ingreso beneficiará a éstas.

Artículo 7º Por Decreto separado se organizará la administración de los aeródromos civiles de propiedad de la Nación, se señalarán las partidas para personal y material y se dictarán normas para su correcto funcionamiento.

Artículo 8º Los propietarios o empresarios de Aeródromos o Aeropuertos de que trata el artículo 51 de la Ley 89 de 1938 que tengan servicio para el tránsito aéreo general, están en la obligación de someter sus tarifas al estudio y aprobación del Gobierno, por conducto del Ministerio de Guerra.

Artículo 9º Las tarifas de que trata este Decreto no afectan los derechos adquiridos por particulares mediante contratos vigentes legalmente celebrados con el Gobierno.

Artículo 10. El presente Decreto empezará a regir desde el 15 de abril del corriente año.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 9 de abril de 1943. ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Alfonso Araújo**.—El Ministro de Guerra, **Ramón Santodomingo**.



## DECRETO NUMERO 1515 DE 1943 (1)

(agosto 3)

reglamentario del marcado con el número 753 del presente año, sobre tarifas de aeródromos.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que por Decreto número 753 de fecha 9 de abril del presente año, que entró a regir el 15 del mismo mes, se estableció el pago por uso de los aeródromos y bases oficiales y se fijaron las correspondientes tarifas, de acuerdo con la autorización conferida al Gobierno por el artículo 52 de la Ley 89 de 1938;

Que el producto de lo que se recaude, de acuerdo con la autorización contenida en el artículo 12 de la Ley 128 de 1937, está destinado a acrecer el presupuesto del Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea, mediante el procedimiento señalado en el artículo 5º del Decreto número 753 de 1943, con destino a la conservación de los aeródromos oficiales; y

Que este nuevo ingreso destinado al mantenimiento y conservación de los aeródromos oficiales impone necesariamente un reajuste dentro del presupuesto interno de la Aeronáutica Civil con la consiguiente reglamentación ejecutiva en lo relativo a gastos de personal y material, sin lo cual no se cumpliría el objetivo primordial del artículo 12 de la Ley 128 de 1937, que en este caso es la debida conservación de los aeródromos, en cada uno de los cuales es indispensable la presencia de un funcionario responsable con facultades jurisdiccionales como lo preceptúa el artículo 57 de la Ley 89 de 1938, así como el personal técnico que atienda a la supervigilancia de los trabajos,

#### **Decreta:**

Artículo 1º La conservación de los aeródromos oficiales, de conformidad con el artículo 84 de la Ley 89 de 1938, estará a cargo del Departamento de Aeronáutica Civil de la Dirección General de la Fuerza Aérea, y comprenderá lo siguiente:

- a) Dirección técnica y administrativa;
- b) Limpieza y mantenimiento de pistas;
- c) Afirmado y conservación de las mismas;
- d) Reparación de cercas;
- e) Mantenimiento y conservación de edificios;
- f) Mantenimiento de las vías de acceso;

---

(1) Adicionado por Decreto número 424 de 1944. - Consultar Resolución número 1252 de 1944.

- g) Adquisición y mantenimiento de maquinaria y vehículos de tracción mecánica, y equipos de conservación;
- h) Combustibles, lubricantes y grasas;
- i) Material de conservación y reparación;
- j) Arrendamientos;
- k) Servicio de agua, luz y teléfono;
- l) Transportes;
- m) Prestaciones sociales;
- n) Servicio de aerología;
- o) Elementos de escritorio, libros, ingeniería y dibujo.

Artículo 2º El personal para la administración y conservación de los aeródromos oficiales será el siguiente:

a) Un administrador o encargado para cada uno de los aeródromos de: Arauca, Bucaramanga, Cartago, Cúcuta, Cravo Norte, Dos Ríos, Honda, Ibagué, Ipiales, Neiva, Orocué, Popayán, Puerto Carreño, San Martín, Tame, Turbo, Tumaco, Uribia, Valledupar, Villavicencio y Base "Ernesto Samper", con el carácter jurisdiccional señalado en el Decreto número 1585 de 16 de agosto de 1940;

b) Personal de choferes, motoristas y tractoristas a jornal, donde fuere necesario;

c) Obreros o destajeros, según las necesidades de cada aeródromo;

d) Un ingeniero de aeródromos y un encargado de la estadística aérea que harán parte del Departamento de Aeronáutica Civil.

Parágrafo. Las funciones del personal del Departamento de Aeronáutica Civil, así como su régimen interno serán objeto de reglamento especial, expedido por el Ministro de Guerra.

Artículo 3º Los gastos discriminados de personal y material para la conservación de los aeródromos oficiales, se presupondrá mensualmente por el Departamento de Aeronáutica Civil, según las necesidades de cada aeródromo, a fin de que por la Sección de Intendencia de la Dirección General de la Fuerza Aérea se gestione oportunamente la situación de fondos a que haya lugar, ante el Departamento de Control y Contabilidad del Ministerio de Guerra.

Artículo 4º Los administradores o encargados de aeródromo, en su carácter de empleados de manejo, otorgarán la correspondiente caución, antes de posesionarse del puesto, por la cuantía que determine la Contraloría General de la República.

Artículo 5º El ingeniero de aeródromos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1º del Decreto número 1006 de 1938, no podrá tomar posesión de su cargo sin presentar al funcionario que deba darla, el certificado en que conste que ha sido matriculado como ingeniero por el Consejo Profesional Nacional o por un Consejo Profesional Seccional de Ingeniería. En la diligencia de posesión se dejará constancia de la presentación de la matrícula y del Consejo Profesional que la expidió.

Artículo 6º La capacidad total utilizable de los aviones a que se re-

fiere el artículo 3º del Decreto número 753 de 9 de abril del presente año comprende toda la capacidad disponible del avión, técnica y comercialmente. Queda en estos términos aclarado el sentido de dicha disposición.

Artículo 7º Las tarifas por aterrizajes no se harán efectivas cuando se trate de aeronaves de compañías nacionales de transportes aéreos que ejecuten vuelos de pista, no remunerados, es decir, sin alejarse de los contornos del respectivo aeródromo, y solo para fines de entrenamiento del personal de la empresa.

Artículo 8º La apertura de créditos adicionales a que se refiere el artículo 5º del Decreto número 753 de 1943, se hará mensualmente sobre los ingresos del mes anterior, comprobados con la respectiva certificación de la Contraloría General de la República.

Artículo 9º Queda facultado el Ministro de Guerra, para reglamentar la distribución e inversión de los productos de que trata el Decreto número 753 de 1943 en la conservación y mantenimiento de los aeródromos de que trata el artículo 2º de este Decreto, por concepto de personal y material, según la enumeración hecha en el artículo 1º, teniendo en cuenta las necesidades de cada aeródromo.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 3 de agosto de 1943. ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Alfonso Araújo**.—El Ministro de Guerra, **R. Santodomingo**.

---

DECRETO NUMERO 1592 DE 1943 (1)  
(agosto 14)

reformatorio del marcado con el número 753 del presente año.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo único. Desde la fecha de este Decreto la tarifa por aterrizajes y otros servicios de aviones en los aeródromos del Gobierno Nacional queda rebajada a \$ 4.60 por cada 500 kilos de capacidad total utilizable del avión respectivo. En ningún caso esta suma será inferior a \$ 4.60. Queda así reformado el artículo 3º del Decreto 753 de 9 de abril del presente año.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 14 de agosto de 1943. ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **R. Santodomingo**.

---

(1) Adicionado por Decreto número 273 de 1944.

DECRETO NUMERO 273 DE 1944  
(febrero 12)

por el cual se adiciona el marcado por el número 1592 de 1943, sobre aterrizaje de aviones.

**El Primer Designado, encargado de la Presidencia de la República,**  
en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º La tarifa de aterrizajes y otros servicios establecida en el Decreto número 1592 de 1943, se liquidará proporcionalmente a la capacidad total utilizable, cuando se trate de aviones individuales de turismo, aunque ocasionalmente esté dedicada la aeronave a transportes remunerados, mediante autorización especial del Gobierno.

Artículo 2º Queda en estos términos adicionado el Decreto número 1592 de 1943.

Artículo 3º Este Decreto surte efectos con anterioridad del 15 de diciembre último.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 12 de febrero de 1944.  
DARIO ECHANDIA.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo.**

---

DECRETO NUMERO 424 DE 1944  
(febrero 28)

por el cual se adicionan los marcados con los números 753 y 1515 de 1943.

**El Primer Designado, encargado de la Presidencia de la República,**  
en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo 1º La forma establecida por decretos del Gobierno para la consignación de los derechos por aterrizajes y servicios en Aeródromos Nacionales, en las oficinas de Hacienda Nacional, no excluye el pago por compensación directa, según contratos especiales celebrados válidamente por el Gobierno con las Compañías de Transportes Aéreos Comerciales.

Artículo 2º Quedan en esta forma adicionados, a partir de la fecha de su expedición los Decretos números 753 y 1515 de 1943.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 28 de febrero de 1944.  
DARIO ECHANDIA.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo.**

## DECRETO NUMERO 2670 DE 1947

(agosto 6)

por el cual se reglamenta el cobro de derechos de aterrizajes en todos los aeródromos públicos del país y la fijación de pesos brutos máximos de operación de las aeronaves.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales, y

### Considerando:

Que actualmente los derechos de aterrizaje se están cobrando con base en la capacidad utilizable de los aviones que es esencialmente variable;

Que por lo tanto es más conveniente para hacer la liquidación de los derechos de aterrizaje tener en cuenta el peso bruto máximo de operación de los aviones que es factor fijo;

Que es conveniente que el Gobierno encamine los transportes aéreos en forma económica fijando descuentos en los derechos de aterrizaje que estimulen el establecimiento de servicios aéreos a las regiones menos desarrolladas del país;

Que es igualmente conveniente que el Gobierno estimule las actividades de turismo aéreo y enseñanza de pilotaje no permitiendo que se les cobre derechos de aterrizaje a los aviones destinados a estas actividades;

Que el establecimiento definitivo del peso bruto máximo de operación de los aviones es necesario no solamente para normalizar el cobro de aterrizajes sino también para mayor garantía de la seguridad aérea; y

Que estos considerandos se fundan en el espíritu de la Ley 89 de 1938 y especialmente en los artículos 52 y 75 de esa misma Ley,

### Decreta:

Artículo 1º Desde la fecha del presente Decreto todas las liquidaciones que deban hacerse por concepto de los derechos de aterrizaje, se harán proporcionalmente al peso bruto máximo de operación de los aviones.

Artículo 2º Establécense los siguientes pesos brutos para los aviones que se mencionan a continuación:

	Kilos
Beechcraft: modelo C-18-S (PW-Jr. SB). . . . .	3.568
Beechcraft: modelo C-18-S - B-18-S (PW-Jr. SB). . . . .	3.409
Boeing: modelo 247-D (con motores S1H1-G, S3H1, R1340-AN-1). . . . .	6.363
Consolidated: PBY5A con motores S1C3-G, R1830-92 . . . . .	12.272
Curtiss: modelo C46D, C46E, (R2800-75) C46A y D, (R2800-75 o 51). . . . .	20.454
Douglas: modelo "para pasajeros".	
DC-3 (G2E, G103, G103A, G2) . . . . .	10.907
DC-3 (G102, G102A, G202A) . . . . .	11.455
DC-3A (SCG, SC3G, S103G, S4C4G).. . . . .	11.455

	Kilos
DC-3C (SC3G, S1C3G, R1830-90C) . . . . .	11.455
DC-3D (R1830-90C) . . . . .	11.455
DC-4(R-2000-9) . . . . .	32.636
Douglas: modelo "para carga".	
B-18 (USA Army) . . . . .	12.227
DC-3 (G102, G102A) . . . . .	11.455
DC-3 (SCG, SC3G) . . . . .	11.455
D-C3 (G202A) . . . . .	12.227
DC-3A (S1CG, S1C3G, S4C4G) . . . . .	12.227
DC-3C (SC3G, S1C3G, R1830-90C) . . . . .	12.227
DC-3D (R1830-90C) . . . . .	12.227
DC-4 (R2000-9) . . . . .	32.636
Fairchild: modelo 22CP7, (Warner S.S.) . . . . .	796
Ford: modelo 5-AT-C, 5AT-CS (PW-C1) . . . . .	6.136
Grumman: modelo C-21A, SB, SB-2 . . . . .	3.636
Lockheed: modelo 18-56 (704C9GC1, 2, 3, 4) . . . . .	8.409
Lockheed: modelo 14 (GR1820-G-102A) . . . . .	7.954
Luscombe: modelo 8A-2PCL-SM (A65-1) . . . . .	545
Luscombe: modelo 8D-2PCL-SM (A75SJ) . . . . .	595
Luscombe: modelo 8D- 2PCLM (C85-2) . . . . .	636
Norseman: Noorduyn: modelo UC64A, (R1340-AN-1) . . . . .	3.318
Stinson: modelo SR6A (R680-B4, R-680-4) . . . . .	1.252
Stinson: modelo SM6B (C1) . . . . .	2.432
Stinson: modelo SM6000B (R680) . . . . .	3.909

Artículo 3º Para los nuevos tipos de aviones que no estén contemplados en la lista de pesos de que trata el artículo anterior la Dirección General de Aeronáutica Civil por medio de resoluciones fijará los pesos correspondientes. Igualmente la Dirección General de Aeronáutica Civil modificará los pesos estipulados en el artículo anterior, cuando las necesidades de la técnica aeronáutica lo exijan.

Artículo 4º Las liquidaciones de los derechos de aterrizaje de los aviones que hacen uso de los aeródromos y aeropuertos de propiedad de la Nación, serán efectuadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil a razón de \$ 0.0037 moneda corriente por cada kilo total máximo de operación, tarifa ésta que regirá también en todos los aeródromos públicos.

Artículo 5º La Dirección General de Aeronáutica Civil al hacer las liquidaciones por derechos de aterrizaje de que trata este Decreto hará los siguientes descuentos:

a) En los aeródromos nacionales en que el número de aterrizajes haya sido menor de 31 y mayor de 20, durante el mes de la liquidación, se hará un descuento del 25%;

b) En los aeródromos nacionales en que el número de aterrizajes haya sido menor de 21 y mayor de 10, durante el mes de la liquidación, se hará un descuento del 50%, y

c) En los aeródromos nacionales en que el número de aterrizajes haya sido menor de 11, durante el mes de la liquidación, se hará un descuento del 100%.

Artículo 6º Los aviones con matrículas de turismo no pagarán derechos de aterrizaje.

Artículo 7º Cualquier avión que transporte pasajeros, aun en el caso de transporte mixto con carga, se regirá por las normas estipuladas en este Decreto para los aviones de pasajeros. Las normas estipuladas para el transporte de carga serán aplicables únicamente a los aviones que transporten carga exclusivamente.

Artículo 8º Queda prohibida la operación de aeronaves con peso mayor al peso bruto máximo de operación fijado según este Decreto.

Artículo 9º Quedan derogadas todas las disposiciones contrarias al presente Decreto.

Artículo 10. El presente Decreto rige desde su fecha.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 6 de agosto de 1947. **MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez.**—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano.**

---

#### RESOLUCION NUMERO 1252 DE 1944

(septiembre 4)

por la cual se aclara el alcance del artículo 7º del Decreto número 1515 de 3 de agosto de 1943.

#### **El Ministro de Guerra,**

en ejercicio de la delegación conferida en el Decreto número 1635 de 1938, en armonía con el artículo 68 ordinal 3º del Código Político y Municipal,

#### **Resuelve:**

1º Cuando por razones de mal tiempo u otros motivos de fuerza mayor las aeronaves de compañías nacionales de transportes aéreos no puedan terminar el viaje empezado y tengan que regresar al aeródromo de partida, se considerarán tales eventos, para efecto de los derechos de aterrizaje, incluidos en la excepción establecida en el artículo 7º del Decreto número 1515 de 1943.

2º Queda en estos términos aclarado el alcance de la citada disposición, en la cual se considera incorporada, para efectos de la fecha de su vigencia, la presente aclaración, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 del Código Civil.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 4 de septiembre de 1944.—General **DOMINGO ESPINEL**, Ministro de Guerra.—**Leopoldo Piedrahita E.**, General, Secretario General.

## CAPITULO V.—LISTA GENERAL DE AEROPUERTOS

Arauca—Nacional.  
Armenia—Municipal.  
Barrancabermeja—Particular.  
Barranquilla. Soledad—Particular.  
Barranquilla. Lansa—Particular.  
Bogotá. Madrid—Nacional.  
Bogotá. Avianca—Particular.  
Bogotá. Lansa—Particular.  
Bucaramanga—Nacional.  
Cali. Avianca—Particular.  
Cali. Viarco—Particular.  
Cartagena. Manzanillo—Particular.  
Cartagena. Crespo—Particular.  
Ciénaga. Avianca—Particular.  
Corozal. Avianca—Particular.  
Cúcuta. Avianca—Particular.  
El Banco. Avianca—Particular.  
Gamarra. Lansa—Particular.  
Garzón—Nacional.  
Ibagué. Saeta—Particular.  
Ipiales—Nacional.  
Lorica. Lansa—Particular.  
Magangué. Lansa—Particular.  
Magangué. Avianca—Particular.  
Manizales—Nacional.  
Mariquita—Nacional.  
Medellín—Municipal.  
Mompós—Nacional  
Montería. Avianca—Particular.  
Neiva—Nacional.  
Pereira—Municipal.  
Planeta Rico (Bolívar)—Particular.  
Popayán—Nacional.  
Puerto Carreño—Nacional.  
Ríohacha—Nacional.  
San Marcos. Avianca—Particular.  
San Martín—Nacional.  
Socorro—Nacional.  
Sogamoso—Mixto.  
Tumaco—Nacional.  
Turbo—Nacional.  
Urrao—Nacional.  
Uribe—Nacional.  
Villavicencio (Apiay)—Nacional.  
Villavicencio. Avianca—Particular.

**TITULO XI**  
**EMPRESAS AEREAS**

## CAPITULO I—ORGANIZACION DE SOCIEDADES AEREAS

### CONSTITUCION POLITICA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

Artículo 39. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley puede exigir títulos de idoneidad y reglamentar el ejercicio de las profesiones.

Las autoridades inspeccionarán las profesiones y oficios en lo relativo a la moralidad, seguridad y salubridad públicas.

La ley podrá restringir la producción y consumo de los licores y de las bebidas fermentadas.

También podrá la ley ordenar la revisión y la fiscalización de las tarifas y reglamentos de las empresas de transportes o conducciones y demás servicios públicos (artículo 15, acto legislativo de 1936).

Edición oficial de 1945.

---

Artículo 44. Es permitido formar compañías, asociaciones y fundaciones que no sean contrarias a la moral o al orden legal. Las asociaciones y fundaciones pueden obtener su reconocimiento como personas jurídicas. (Inciso 1º del artículo 20 del acto legislativo número 1º de 1936).

.....  
Edición oficial de 1945.

---

### LEY 89 DE 1938

(mayo 26)

sobre aeronáutica civil.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....  
(1) Artículo 14. Sólo podrán ser matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional, como aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos, las que reúnan los requisitos técnicos que determine el Gobierno y que pertenezcan a nacionales colombianos en una proporción no inferior al cincuenta y uno por ciento (51 por 100) de su valor, o a entidades cuya personería jurídica haya sido reconocida en Colombia, de acuerdo con las prescripciones del artículo 15.

Dichas aeronaves perderán su categoría cuando pasen, a cualquier título, a poder de personas que no reúnan las condiciones exigidas en el presente artículo.

(2) Artículo 15. El reconocimiento de la personería jurídica a que se refiere el artículo anterior, estará subordinado a las siguientes condiciones:

---

(1) Los artículos 14 y 15 fueron reglamentados por el Decreto número 813 de 1940.

(2) El artículo 15 fue adicionado por el artículo 1º de la Ley 68 de 1939:

Consultar: Decreto número 1326 de 1922. - Resolución número 37 de 1948.

1ª Que la entidad esté domiciliada en Colombia.

2ª Que su capital social esté representado en una proporción no inferior al cincuenta y uno por ciento (51 por 100) del total, en acciones nominativas pertenecientes a nacionales colombianos o a personas jurídicas colombianas, cuyo capital social a la vez pertenezca en su mayoría a nacionales colombianos.

3ª Que su Presidente, Gerente o representante legal, y por lo menos las dos terceras partes del resto del personal directivo, sean de nacionalidad colombiana.

Parágrafo 1º La personería jurídica de que trata el presente artículo se perderá de hecho si se modifica cualquiera de las condiciones exigidas para su reconocimiento.

Parágrafo 2º Las condiciones exigidas por este artículo deberán ser cumplidas por las compañías de transportes aéreos que funcionen actualmente, en un plazo improrrogable de cuatro años, contados desde la vigencia de esta ley.

.....

(1) Artículo 40. Para poder utilizar aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos, se requiere que la empresa compruebe ante el Gobierno su capacidad administrativa, técnica y financiera en relación con las actividades que se propone desarrollar, y que obtenga el permiso correspondiente.

Artículo 41. El Gobierno queda autorizado para verificar en cualquier momento si una empresa establecida mantiene las condiciones exigidas en el artículo anterior, y para suspender las actividades de la misma, en caso de deficiencia de alguna de estas condiciones.

Artículo 42. Toda empresa deberá mantener un fondo de reserva, cuya cuantía determinará y modificará el Gobierno, según las circunstancias.

.....

Artículo 44. Para que una empresa que haya cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 40, pueda establecer un servicio aéreo regular en Colombia, con destino a ésta o en tránsito a otro país, se requiere que se someta el proyecto al estudio del Gobierno, el cual examinará sus posibilidades y conveniencias con relación a la seguridad pública y a los intereses económicos de la industria nacional del transporte aéreo. Según el resultado de este estudio, se concederá o se negará el permiso correspondiente. Estos permisos deben someterse a renovación periódica.

.....

Artículo 89. Esta ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá, a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho.  
Organo Ejecutivo.—Bogotá, mayo 26 de 1938.—Publíquese y ejecútese.—ALFONSO LOPEZ.—El Ministro de Guerra, **Alberto Pumarejo**.

---

(1) Consultar: Resolución número 27 de 1947.

## PERSONERIAS JURIDICAS

### DECRETO NUMERO 1326 DE 1922 (1)

(septiembre 15)

por el cual se determina el procedimiento para las peticiones de personería jurídica y se dicta una disposición en desarrollo del artículo 5º del Decreto Legislativo número 2 de 1906.

Artículo 1º Las solicitudes sobre reconocimiento de personería jurídica deberán dirigirse por conducto de la respectiva Gobernación, la cual, antes de enviarlas al Ministerio de Gobierno deberá emitir su concepto sobre si los fines y organización de la respectiva entidad no contienen nada en contrario a la moralidad ni al orden legal, y si reúnen los demás requisitos que las leyes exigen para el reconocimiento de las personas jurídicas.

Artículo 2º Cada solicitud deberá estar acompañada de una copia autenticada de los correspondientes estatutos y del acta en que se haya hecho la elección de dignatarios, documentos que deberán extenderse en papel sellado y se les agregará además el papel necesario para la actuación. Sin estos requisitos el asunto será devuelto a la Gobernación de donde proceda.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las exenciones reconocidas por las leyes sobre el impuesto de papel sellado y timbre nacional.

Artículo 3º Las reformas o alteraciones que se introduzcan a los reglamentos y estatutos de las personas jurídicas reconocidas, serán sometidas a la aprobación del Poder Ejecutivo, quien la concederá si no tuvieren nada contrario al orden público, a las leyes o a las buenas costumbres.

Todos a quienes los estatutos de la corporación irrogaren perjuicio, podrán recurrir al Gobierno para que en lo que perjudicaren a terceros se corrijan, y aún después de aprobados les quedará expedito su recurso a la justicia contra toda lesión o perjuicio que de la aplicación de dichos estatutos les haya resultado o pueda resultarles.

Artículo 4º Las resoluciones que se dicten sobre reconocimiento de personería jurídica serán publicadas en el "Diario Oficial" a costa del particular interesado, y no surtirán sus efectos sino quince días después de hecha la publicación.

Parágrafo. Esta misma disposición se hace extensiva a las resoluciones que dicte el Gobierno en uso de la facultad que le confiere el artículo 5º del Decreto Legislativo número 2 de 1906, "por el cual se adiciona el título VII del Libro 2º del Código de Comercio, y se reforman las Leyes 62 de 1888 y 65 de 1890".

Artículo 5º El presente Decreto regirá un mes después de su publicación en el "Diario Oficial".

---

(1) Reformado por Decreto 1584 de 1940. - Véase Ley 68 de 1945 y los Decretos números 105, 701 y 996 de 1947, sobre Ministerio de Justicia.

## DECRETO NUMERO 813 DE 1940 (1)

(abril 23)

reglamentario de los artículos 14 y 15 de la Ley 89 de 1938, sobre reconocimiento de personería jurídica a compañías o entidades de aviación civil.

### **El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Las entidades a que se refiere el artículo 14 de la Ley 89 de 1938 comprenden las compañías o sociedades que se funden como empresas de transportes públicos o de trabajos aéreos, las cuales requieren, para su funcionamiento legal, que se les haya reconocido por el Gobierno la personería jurídica.

Artículo 2º Las solicitudes sobre personería jurídica de que tratan los artículos 14 y 15 de la Ley 89 deben hacerse por escrito ante el Ministerio de Guerra, por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Al memorial respectivo se acompañarán los siguientes documentos:

1º Copia registrada de la escritura pública sobre fundación o constitución de la compañía o sociedad, según las normas del Código de Comercio;

2º Una relación autorizada por el Presidente o Gerente de la Compañía con los nombres y nacionalidad de su personal directivo y con los nombres y nacionalidad de los accionistas.

Artículo 3º El conocimiento de las solicitudes sobre personería jurídica de las entidades o empresas de transportes públicos o trabajos aéreos será de competencia del Ministerio de Guerra y las resoluciones que se dicten en cada caso serán expedidas por el Organismo Ejecutivo.

Artículo 4º Toda reforma posterior de los estatutos que afecte el capital o el personal directivo de la Compañía, deberá comunicarse por el representante de ésta al Gobierno, por el conducto ya dicho, para los efectos de los artículos 14 y 15 de la Ley 89.

Artículo 5º Es condición indispensable para que una sociedad anónima de aviación de transportes públicos o de trabajos aéreos obtenga el permiso especial de que trata el artículo 9º de la Ley 58 de 1931, que haya obtenido el reconocimiento de su personería jurídica por el Organismo Ejecutivo, conforme al artículo 15 de la Ley 89. En consecuencia, entre los comprobantes que deben presentarse por el interesado al Superintendente de Sociedades Anónimas, para obtener el permiso que autorice el funcionamiento de la respectiva sociedad, deberá acompañarse un ejemplar autenticado del número del "Diario Oficial" en que se haya hecho la publicación de la resolución ejecutiva sobre reconocimiento de la personería jurídica.

---

(1) Consultar Decreto número 1584 de 1949. - Resolución número 37 de 1948.

Artículo 6º Las personerías jurídicas que otorgue el Gobierno en conformidad con el artículo 15 de la Ley 89 dejarán de tener validez, en cuanto la compañía o entidad de que se trate pierda alguna o algunas de las condiciones prescritas en dicho artículo. La cesación de la personería jurídica se declarará en tales casos por resolución del Gobierno y una vez ejecutoriada la providencia respectiva se cancelarán en el Registro Aeronáutico Nacional las matrículas que se hayan hecho de las aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos de la entidad que pierde su personería jurídica.

Artículo 7º Las resoluciones que dicte el Gobierno sobre cancelación de personerías jurídicas surtirán efectos desde la fecha en que se produjo el hecho o situación que hizo perder la personería jurídica; pero dejarán a salvo los derechos de terceros respecto de los actos o contratos verificados en el tiempo intermedio.

Artículo 8º La Dirección General de Aeronáutica Civil, por medio de la reglamentación que dicte al respecto, ejercerá la vigilancia de las empresas de transportes públicos o trabajos aéreos pertenecientes a personas jurídicas o naturales, con el fin exclusivo de comprobar el cumplimiento constante de los requisitos técnicos exigidos por el Gobierno para sus aeronaves, así como de las condiciones impuestas por el artículo 15 de la Ley 89. Lo dispuesto en este artículo no afecta las atribuciones dadas al Superintendente de Sociedades Anónimas por leyes o decretos.

Artículo 9º Las resoluciones que dicte el Gobierno conforme a este Decreto serán publicadas en el "Diario Oficial", a costa del interesado, y surtirán efectos en la forma indicada en el artículo 7º.

Artículo 10. Queda así adicionado y reformado el Decreto 1326 de 15 de septiembre de 1922, "por el cual se determina el procedimiento para las peticiones de personería jurídica y se dicta una disposición en desarrollo del artículo 5º del Decreto Legislativo número 2 de 1906".

Artículo 11. Cuando la suma de los votos de las acciones representadas no alcanzare a constituir el quorum, señalado en los estatutos de las Compañías de Navegación Aérea o en su defecto el exigido por la ley, por causa de la limitación establecida en el artículo 28 de la Ley 58 de 1931, el accionista que posea más de la mitad de las acciones representadas podrá sobrepasar el límite mencionado hasta el número de votos que sean necesarios para constituir, junto con los demás votantes, dicho quorum.

Esta disposición se expide en uso de las facultades extraordinarias concedidas al Presidente de la República por la Ley 54 de 1939, con el fin de fomentar y defender la industria de los transportes aéreos en el país.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 23 de abril de 1940. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Gobierno, **Alfonso Araújo**.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro Martínez**.—El Ministro de la Economía Nacional, **Jorge Gatner**.

## DECRETO NUMERO 1584 DE 1940

(agosto 16)

sobre personería jurídica de algunas entidades de la Aeronáutica Civil.

**El Presidente de la República,**

en uso de sus facultades legales,

**Decreta:**

Artículo primero. Las sociedades que se establezcan, bien con fines puramente deportivos, o bien de enseñanza, para la Aviación Civil, como aeroclubs, escuelas de aviación, y en general toda institución privada cuyas finalidades sean el esparcimiento o el fomento y difusión de conocimientos técnicos y prácticos sobre actividades de vuelo, necesitan para su regular funcionamiento que sean reconocidas como personas jurídicas, y estarán sometidas a la inspección y reglamentación del Gobierno, por conducto del Ministerio de Guerra.

Artículo segundo. Las solicitudes de personería jurídica de que trata el artículo anterior, se dirigirán al Ministerio de Guerra, al cual se halla adscrito el ramo de la Aeronáutica Civil, y a ellas deberá acompañarse copia de los estatutos de la respectiva sociedad, de acuerdo con la reglamentación general que se expida para esta clase de entidades, por la Dirección General del ramo.

Artículo tercero. Las resoluciones que se dicten sobre reconocimiento de personería jurídica de acuerdo con este Decreto se publicarán en el "Diario Oficial", a costa del interesado y empezarán a regir quince días después de su publicación.

Artículo cuarto. Queda así reformado el Decreto 1326 de 15 de septiembre de 1922, "por el cual se determina el procedimiento para las peticiones de personería jurídica y se dicta una disposición en desarrollo del artículo 5º del Decreto Legislativo número 2 de 1906".

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 16 de agosto de 1940. EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Gobierno, **Jorge Gartner**.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro M.**

---

## DECRETO NUMERO 81 DE 1942

(enero 20)

por el cual se dictan varias disposiciones relacionadas con la Aeronáutica Civil Nacional.

**El Presidente de la República,**

en uso de las facultades extraordinarias que le otorga el artículo 16 de la Ley 128 de 1941,

## **Decreta:**

Artículo 1º Prorrógase hasta el 26 de mayo de 1944 el plazo concedido por el parágrafo 2º del artículo 15 de la Ley 89 de 1938 para que las compañías de transportes aéreos a que allí se hace referencia cumplan las condiciones exigidas en el mismo artículo respecto de su personería jurídica.

.....  
Artículo 3º El presente Decreto rige desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a veinte de enero de 1942.—EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**.

---

### **RESOLUCION NUMERO 37 DE 1948**

(marzo 11)

por la cual se clasifican las Empresas de Transportes Aéreos Públicos.

#### **El Director General de Aeronáutica Civil,**

en uso de sus facultades legales y de las que le confiere el Decreto número 969 de 1947, y

#### **Considerando:**

Que la Ley 89 de 1938 en sus artículos 38 y siguientes y el Capítulo 3º del Manual de Reglamentos de la Dirección General de Aeronáutica Civil establecen que las Empresas de Transportes Aéreos Públicos se clasifican en Empresas de Transportes Aéreos Regulares y Empresas de Transportes Aéreos no Regulares;

Que se entiende por Empresa de Transportes Aéreos Regulares la que explota el espacio atmosférico nacional de acuerdo con horarios fijados al público;

Que se entiende por Empresa de Transportes Aéreos no Regulares la que explota el espacio atmosférico nacional sin horarios fijados al público y de acuerdo con contratos de transportes especiales;

Que como está descrito en detalle en el capítulo 3º del Manual de Reglamentos de Aeronáutica Civil las Compañías Regulares tienen que llenar mayores requisitos y también tienen más derechos que las no Regulares, quedando así claramente divididos dos negocios distintos que no deben competir en forma antieconómica;

Que de conformidad con informes rendidos a esta Dirección por sus inspectores técnicos se ha establecido exactamente mediante una inspección minuciosa de todas las Compañías, la clasificación que le corresponde a cada una;

Que de conformidad con el artículo 41 de la Ley 89 de 1938 puede verificarse en cualquier momento si una empresa establecida mantiene las

condiciones exigidas para ser considerada Empresa de Transportes Públicos Regulares o no Regulares, pudiendo suspenderse las actividades de la misma en caso de deficiencia en alguna de las condiciones exigidas por la ley,

### **Resuelve:**

Artículo 1º A partir de la fecha de la presente Resolución las Empresas de Transportes Aéreos quedarán clasificadas en la siguiente forma:

a) Como Empresas de Transportes Aéreos Regulares de Pasajeros y Carga:

1º Aerovías Nacionales de Colombia "Avianca";

2º Líneas Aéreas Nacionales Sociedad Anónima "Lansa"

b) Como Empresas de Transportes Aéreos Regulares de Carga únicamente:

1º Sociedad Colombiana de Transportes Aéreos "Scolta".

c) Como Empresas de Transportes Aéreos no Regulares de Pasajeros y Carga:

1º Asociación Interamericana de Aviación "Aida";

2º Sociedad Aérea del Tolima "Saeta";

3º Transportes Colombianos Sociedad Aérea Limitada "Tacsal";

4º Vías Aéreas Colombianas "Viarco";

5º Luis Faccini (Taxi Aéreo).

d) Como Empresas de Transportes Aéreos no Regulares de Carga únicamente:

1º Líneas Aéreas Trasatlánticas Colombianas "Latco";

2º Sociedad Aeronáutica de Medellín "Sam";

3º Naviera Colombiana (Depto. de Aviación).

Parágrafo. Los detalles de las rutas en que podrá operar cada Empresa, y las tarifas que podrá cobrar, así como también cualquier otro detalle de operación o limitación de cada Compañía, los fijará en cada caso la Dirección General de Aeronáutica Civil, como hasta ahora lo ha venido haciendo. Las rutas, tarifas, limitaciones, etc., que se hayan fijado antes de la fecha de la presente Resolución seguirán vigentes hasta nueva orden siempre que no estén en conflicto con lo reglamentado en el capítulo 3º del Manual de Reglamentos de Aeronáutica Civil. En caso de duda, regirá siempre lo estipulado en el citado Manual de Reglamentos.

Artículo 2º Hasta cuando llenen los requisitos exigidos por la Ley 89 de 1938 y por el Manual de Reglamentos de Aeronáutica Civil quedan suspendidos los permisos de operación de las Empresas de Transportes Aéreos que en seguida se enumeran:

1º Expresa Aéreo Limitada;

2º Transaérea Limitada;

3º Transportes Aéreos Colombianos "Taereo".

Artículo 3º Ninguna Empresa de Transportes Públicos Aéreos podrá

operar simultáneamente como Empresa de Transportes Aéreos Regulares y como Empresa de Transportes Aéreos no Regulares.

Artículo 4º Cualquier Empresa clasificada como de "Transportes Aéreos no Regulares" podrá pasar a la categoría de Empresa de Transportes Aéreos Regulares a solicitud de los interesados siempre que se demuestre que reúne los requisitos legales y reglamentarios fijados para las Empresas de Transportes Públicos Regulares y previa inspección del Departamento de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 5º La Dirección General de Aeronáutica Civil cambiará la clasificación de las Empresas de Transportes Aéreos Regulares que en cualquier momento dejen de reunir las condiciones legales y reglamentarias necesarias para ser consideradas como Empresas de Transportes Aéreos Regulares dándoles o suspendiéndoles o cancelándoles definitivamente el permiso de operación que se les ha concedido.

Parágrafo. La Dirección General de Aeronáutica Civil suspenderá o cancelará definitivamente según las circunstancias los permisos de operación de las Empresas de Transportes Aéreos no Regulares que no reúnan los requisitos mínimos exigidos por los reglamentos respectivos para ser consideradas como tales.

Artículo 6º Todos los problemas relativos a la competencia entre compañías se tratarán en la "Junta de Gerentes" de las Compañías Colombianas de Transportes Aéreos, que por mayoría dictará recomendaciones a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Una Compañía Regular que considere que una Compañía no Regular le está haciendo una competencia desleal o antieconómica en una de sus rutas regulares, seguirá el procedimiento arriba mencionado para conseguir que la "Junta de Gerentes" le recomiende a la Dirección General de Aeronáutica Civil la solución del caso.

Igualmente una Compañía no Regular que considere que una Compañía Regular le está quitando negocio por medio de **vuelos especiales** sin itinerario, seguirá el mismo procedimiento.

La Dirección General de Aeronáutica Civil decidirá cada caso con el fin de conservar una división clara entre estas dos clases de negocios. En caso de duda la Dirección General de Aeronáutica Civil generalmente favorecerá a las Compañías Regulares por tratarse de servicios públicos que han llenado requisitos mucho más completos.

La presente Resolución rige desde su fecha.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 11 de marzo de 1948.  
MAURICIO T. OBREGON, Director General Aeronáutica Civil.—**Jorge Sánchez Amaya**, Secretario Aerocivil.

## CAPITULO II.—RELACION DE EMPRESAS AEREAS

### COMPAÑIAS AEREAS NACIONALES

#### **Compañía Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta)**

Ley 31 de 1924 (noviembre 12). Por la cual se fomenta la navegación aérea y se conceden varios auxilios a la Compañía Colombo-Alemana de Transportes Aéreos.

Ley 13 de 1925 (enero 28). Por la cual se da cumplimiento a la Ley 31 de 1925, por la cual se fomenta la navegación aérea y se conceden varios auxilios.

Resolución número 245 de 1925 (octubre 17). Por la cual se condecora con la Cruz de Boyacá a varios miembros de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos.

#### **Servicio Aéreo Colombiano (Saco)**

Ley 130 de 1937 (diciembre 10). Por la cual se estimula la Empresa de Aviación Nacional denominada "SACO", se da una autorización y se dictan otras disposiciones.

Decreto número 1758 de 1938 (septiembre 28). Por el cual se hacen unos nombramientos en la Junta Directiva de la Sociedad "Servicio Aéreo Colombiano" (Saco).

Decreto número 1133 de 1939 (mayo 27). Por el cual se nombran dos suplentes para dos miembros de la Junta Directiva del Servicio Aéreo Colombiano (Saco).

#### **Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca)**

Decreto número 352 de 1943 (febrero 17). Por el cual se aprueba el nuevo modelo de bandera o insignia de Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca).

Resolución Ejecutiva número 43 de 1946 (julio 23). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca) S. A.

Resolución número 2220 de 1947 (octubre 29). Por la cual se ratifica el permiso de operación a la Empresa Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca).

#### **Aerovías Ramales Colombianas**

Resolución número 479 de 1939 (mayo 30). Por la cual se conceden unas autorizaciones provisionales sobre explotación del espacio atmosférico nacional a la empresa denominada "Aerovías Ramales Colombianas".

#### **Taxi Aéreo Colombiano (TAC)**

Resolución número 1371 de 1943 (diciembre 23). Por la cual se concede una autorización en el ramo de la Aeronáutica Civil al señor José A. Cotrino.

Resolución Ejecutiva número 103 de 1944 (junio 15). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Compañía denominada "Taxi Aéreo Colombiano" (TAC) Ltda.

Resolución número 1069 de 1944 (julio 31). Por la cual se autoriza a la empresa "Taxi Aéreo Colombiano Ltda.", para abrir operaciones de transportes aéreos en los Llanos Orientales.

Resolución número 1383 de 1944 (septiembre 27). Por la cual se aclara la marcada con el número 1069 de 1944 sobre operaciones del "Taxi Aéreo Colombiano Ltda."

Resolución número 807 de 1945 (mayo 11). Por la cual se da una autorización al "Taxi Aéreo Colombiano" para reanudar actividades en los Llanos Orientales.

#### **Líneas Aéreas Taca de Colombia S. A.**

Resolución Ejecutiva número 182 de 1944 (noviembre 4). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Anónima denominada "Líneas Aéreas Taca de Colombia".

Resolución número 1958 de 1944 (diciembre 30). Por la cual se concede autorización a la Compañía "Líneas Aéreas Taca de Colombia S. A." para abrir operaciones de transportes aéreos comerciales de pasajeros y carga.

#### **Mundo Aerovías S. A.**

Resolución Ejecutiva número 210 de 1944 (diciembre 7). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Anónima "Mundo Aerovías S. A."

#### **Limitada Nacional de Servicio Aéreo (Lansa Ltda.).**

Resolución Ejecutiva número 90 de 1945 (junio 20). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad "Ltda. Nacional de Servicio Aéreo" (Lansa Ltda.).

Resolución número 2036 de 1945 (octubre 23). Por la cual se concede autorización a la Compañía "Ltda. Nacional de Servicio Aéreo" (Lansa Ltda.), para abrir operaciones comerciales de pasajeros y carga.

#### **Sociedad Ambulancia Aérea Colombiana "Ambaco"**

Resolución Ejecutiva número 158 de 1945 (septiembre 29). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Ambulancia Aérea Colombiana (Ambaco) Ltda.

#### **Vías Aéreas de Colombia S. A. (Viarco)**

Resolución Ejecutiva número 143 de 1945 (agosto 31). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Vías Aéreas Colombianas S. A. (Viarco).

Resolución número 2154 de 1945 (noviembre 7). Por la cual se concede autorización a la Compañía Vías Aéreas Colombianas S. A. (Viarco), para abrir operaciones comerciales de pasajeros y carga.

#### **Sociedad Aeronáutica Medellín (SAM)**

Resolución Ejecutiva número 205 de 1945 (diciembre 12). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Empresa Sociedad Aeronáutica Medellín (SAM).

Resolución número 2133 de 1946 (noviembre 27). Por la cual se concede permiso a la Sociedad Aeronáutica Medellín (SAM) para establecer servicio aéreo regular en el país.

#### **Fletes Terrestres Aéreos Limitada (Fletaco)**

Resolución Ejecutiva número 32 de 1946 (febrero 15). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Fletes Terrestres Aéreos Ltda. (Fletaco).

#### **Sociedad Transaérea Limitada**

Resolución Ejecutiva número 35 de 1946 (febrero 19). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Transaérea Limitada.

Resolución número 1119 de 1946 (junio 28). Por la cual se concede permiso a la Sociedad Transaérea Ltda. para establecer servicio aéreo regular en el país.

#### **Sociedad Aérea del Tolima S. A. (Saeta)**

Resolución Ejecutiva número 196 de 1946 (septiembre 18). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Aérea del Tolima S. A. (Saeta).

#### **Compañía Transandina de Aviación S. A.**

Resolución Ejecutiva número 206 de 1946 (octubre 19). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Compañía Transandina de Aviación S. A.

Resolución número 2084 de 1946 (noviembre 20). Por la cual se concede permiso a la Compañía Transandina de Aviación S. A. para establecer servicio aéreo regular en el país.

#### **Sociedad Colombo-Mexicana de Aviación S. A.**

Resolución Ejecutiva número 227 de 1946 (octubre 29). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Colombo-Mexicana de Aviación S. A.

#### **Compañía Expreso-Aéreo Limitada**

Resolución Ejecutiva número 68 de 1947 (mayo 6). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Compañía Expreso-Aéreo Ltda.

Resolución número 914 de 1947 (mayo 12). Por la cual se autoriza a la Empresa "Expreso-Aéreo Ltda.", para abrir operaciones en Colombia como empresa de transportes aéreos de carga, a pedido.

#### **Agencia Interamericana de Aviación (Aida)**

Resolución Ejecutiva número 69 de 1947 (mayo 6). Sobre reconocimiento de personería jurídica.

#### **Sociedad Naviera Colombiana como Empresa de Transportes Aéreos Comerciales**

Resolución Ejecutiva número 155 de 1947 (agosto 22). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Naviera Colombiana como Empresa de Aviación Comercial.

#### **Sociedad Colombiana de Transportes Aéreos (Scolta) Limitada**

Resolución Ejecutiva número 164 de 1947 (septiembre 3). Por medio de la cual se reconoce personería jurídica a la Empresa Sociedad Colombiana de Transportes Aéreos (Scolta) Limitada.

Resolución número 20 de 1947 (octubre 6). Por la cual se concede permiso a la Sociedad Colombiana de Transportes Aéreos Limitada (Scolta), para prestar servicios aéreos regulares de carga por el término de un año, contado desde la fecha de esta providencia.

#### **Aerofotografía S. A.**

Resolución Ejecutiva número 177 de 1947 (septiembre 30). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad denominada Aerofotografía S. A.

#### **Transportes Colombianos Sociedad Aérea Limitada (Tacsal)**

Resolución Ejecutiva número 186 de 1947 (octubre 21). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Empresa de Transportes Colombianos Sociedad Aérea, Limitada (Tacsal).

#### **Sociedad Líneas Aéreas Transatlánticas Colombianas, Limitada (Latco)**

Resolución Ejecutiva número 221 de 1947 (diciembre 22). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad Líneas Aéreas Transatlánticas Colombianas, Limitada (Latco).

Resolución número 36 de 1948 (marzo 10). Por la cual se concede permiso de operación a la Sociedad Líneas Aéreas Transatlánticas Colombianas, Limitada (Latco).

#### **Sociedad Taxi Aéreo de Santander, Limitada**

Resolución número 50 de 1948 (abril 5). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Sociedad "Taxi Aéreo de Santander", Limitada.

## **Empresa de Aviación, Refrigeración y Pesca (Afrypesca)**

Resolución número 106 de 1948 (agosto 3). Por la cual se reconoce personería jurídica a la Empresa de Aviación Refrigeración y Pesca (Afrypesca).

### **COMPANIAS AEREAS EXTRANJERAS**

#### **Panamerican Grace Airways Inc. (Panagra)**

Resolución número 166 de 1929 (noviembre 4). Por la cual se concede un permiso a la Panamerican Grace Airways Inc., para establecer servicios de aviación comercial en el país.

Resolución número 216 de 1932. Por la cual se concede permiso a la Panamerican Grace Airways para mantener en Puerto Utría una provisión de gasolina y aceite suficientes para su servicio y para aterrizar o acuatizar en dicho puerto con el fin de aprovisionarse de tales elementos.

Resolución Ejecutiva número 94 de 1938. Por la cual se concede permiso a la Panagra para que los aviones de la misma, destinados al servicio internacional puedan hacer escala en la ciudad de Cali y efectuar transportes comerciales entre dicha ciudad y los puertos de escala de la empresa en el extranjero y para que puedan volar sobre territorio colombiano y atravesar parte del espacio atmosférico nacional, siguiendo la ruta que a continuación se expresa: una recta desde Cristóbal (Zona del Canal de Panamá) hasta la desembocadura del río Atrato en el golfo de Urabá; de allí una recta hasta encontrar el río Cauca pasando por sobre la ciudad de Antioquia; de allí otra recta hasta la ciudad de Cartago; de este punto una recta hasta la ciudad de Cali; desde esta ciudad una recta hasta Dos Ríos en el Valle del Patía, y desde allí otra recta que corta a la frontera con el Ecuador, aproximadamente a 40 kilómetros al oeste de la ciudad de Ipiales.

Resolución Ejecutiva número 18 de 1940. Por la cual se prorrogan las autorizaciones anteriores y se autoriza a la compañía para que sus aviones aterricen en el Aeródromo de Puntas de las Vacas, Turbo, con el objeto exclusivo de abastecerse de aceite y gasolina.

Resolución Ejecutiva número 1069 de 1940. Por la cual se adiciona la anterior incluyendo el aeródromo de Dos Ríos.

Resolución Ejecutiva número 43 de 1941. Por la cual se renuevan hasta el 31 de diciembre de 1941 las autorizaciones concedidas a la Compañía por resoluciones anteriores.

Resolución Ejecutiva número 132 de 1942. Por la cual se autoriza a la Compañía para continuar actividades aéreas en Colombia.

Resolución Ejecutiva número 173 de 1942. Por la cual se concede autorización a la Compañía para hacer escala en el territorio de la República, en el aeródromo de Ipiales (Departamento de Nariño), con el objeto de conectar con el exterior los servicios de transportes del país, permiso que envuelve el de volar sobre el territorio colombiano al entrar en di-

cha ciudad las aeronaves procedentes del Ecuador y al salir de dicha ciudad con destino al Ecuador.

Resolución Ejecutiva número 222 de 1942. Por medio de la cual se autoriza a la Panagra para que sus aviones internacionales dedicados exclusivamente al transporte de carga, puedan tocar en la Base "Ernesto Samper" y en el Aeródromo de Tumaco.

Resolución 101 de 1943. Por medio de la cual se renuevan a la Panagra los permisos concedidos por medio de las Resoluciones Ejecutivas números 23 de 6 de febrero de 1941 y 132 de junio de 1942.

Resolución número 2 de 1944. Por la cual se renuevan los permisos concedidos por medio de las Resoluciones Ejecutivas números 23 de 6 de febrero de 1941 y 132 de junio de 1942, Resolución Ministerial número 101 de 2 de febrero de 1943.

Resolución número 59 de 1945. Por la cual se renuevan los permisos concedidos a la Panagra por medio de la Resolución Ejecutiva número 132 de 3 de junio de 1942 y Resolución Ministerial número 2 de enero de 1944.

Resolución número 188 de 1946, por la cual se renuevan los permisos concedidos a esta Compañía por medio de la Resolución Ejecutiva número 132 de 3 de junio de 1942 y Resolución Ministerial número 2 de 1944.

Resolución número 49 de 1947. Por la cual se renuevan a la Panagra los permisos concedidos por medio de la Resolución Ejecutiva número 132 de 3 de junio de 1942 en los mismos términos y condiciones establecidos en dicha Resolución, hasta el 31 de diciembre del presente año.

#### **Urabá, Medellín y Central Airways Inc. (Umca)**

Ley 8ª de 1931 (enero 14). Por la cual se aprueba un contrato (el celebrado con Gonzalo Mejía sobre establecimiento de un servicio de navegación aérea entre Medellín y el Golfo de Urabá), y se dan algunas autorizaciones al Gobierno.

Decreto número 543 de 1946 (febrero 18). Por el cual se nombra interventor del Gobierno ante la Compañía Urabá, Medellín y Central Airways al doctor José Santos Lemos.

Resolución número 140 de 1932 (julio 27). Por la cual se declaran cumplidas por parte de la Urabá, Medellín y Central Airways Inc., todas las formalidades de que trata el artículo 4º del Decreto 599 de 1920, sobre reglamentación de la aviación comercial.

Resolución número 141 de 1932 (julio 27). Por la cual se concede permiso a la Compañía para explotar el servicio de correos y pasajeros entre Medellín, Turbo y Cristóbal y viceversa.

Resolución número 1711 de 1947 (septiembre 2). Por la cual se autoriza a la Urabá, Medellín y Central Airways (Umca), para que sus aviones efectúen el servicio internacional de transporte aéreo entre la República de Panamá o la Zona del Canal del mismo nombre y la ciudad de Medellín, sin escala en otro sitio del territorio nacional.

### **Panamerican Airways Inc.**

Resolución Ejecutiva número 6 de 1931 (julio 27). Por la cual se declaran cumplidas, por parte de la Sociedad Panamerican Airways Inc., domiciliada en Nueva York, Estados Unidos de América, las formalidades legales de que tratan los Decretos Legislativos números 2 y 37 de 1906, en relación con su establecimiento, con carácter permanente en el país.

Resolución Ejecutiva número 846 de 1940 (abril 9). Por la cual se renuevan las autorizaciones concedidas a la Panamerican Airways Inc.

Los permisos concedidos a la Compañía han sido renovados periódicamente por las siguientes disposiciones:

- Resolución Ejecutiva número 22 de 1941.
- Resolución Ejecutiva número 16 de 1942.
- Resolución Ejecutiva número 295 de 1942.
- Resolución Ejecutiva número 3 de 1944.
- Resolución Ejecutiva número 51 de 1945.
- Resolución Ejecutiva número 187 de 1946.
- Resolución Ejecutiva número 48 de 1947.

### **Real Holandesa. Komindlijke Luchvaart Mastchappij Voor Nederland en Kolonien— (K.L.M.).**

Resolución Ejecutiva número 219 de 1936 (diciembre 30). Por medio de la cual se concede permiso a la Compañía Holandesa de Navegación Aérea K.L.M., para que sus aeronaves puedan volar sobre el territorio y las aguas territoriales nacionales, atravesar parte del espacio atmosférico nacional y hacer escala en el aeropuerto de Barranquilla.

Resolución Ejecutiva número 60 de 1938 (marzo 5). Por medio de la cual se concede permiso a la Compañía Real Holandesa de Navegación Aérea para explotar negocios y conexiones aéreas, transportando pasajeros, correos y carga entre la ciudad de Cúcuta y los puertos de escala de la empresa en el extranjero.

Resolución número 1195 de 1945 (julio 13). Por la cual se concede licencia a la Compañía para que sus aviones puedan tocar en Colombia en la línea de transporte comercial internacional Curazao-Bogotá.

Estos permisos han sido prorrogados por las siguientes disposiciones:

- Resolución Ejecutiva número 19 de 1940.
- Resolución número 1943 de 1946.
- Resolución número 448 de 1947.
- Resolución número 447 de 1947.
- Resolución número 667 de 1947.
- Resolución número 1825 de 1947.

### **South American Golf Oil Company**

Resolución Ejecutiva número 84 de 1939 (enero 19). Por la cual se concede autorización a la South American Golf Oil Company para ex-

plotar exclusivamente en su servicio interno las rutas aéreas entre Cúcuta y cualquiera de los puntos de la concesión Barco, Bucaramanga, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Coveñas.

### **Colombian Petroleum Company**

Resolución Ejecutiva número 755 de 1940 (abril 19). Por la cual se concede autorización a la Colombian Petroleum Company para explotar con aeronaves matriculadas en Colombia exclusivamente de su servicio interno las rutas aéreas entre Cúcuta y cualesquiera de los puntos de la concesión Barco, Bucaramanga, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Coveñas.

Estas autorizaciones han sido renovadas por las siguientes disposiciones:

Resolución número 30 de 1944.

Resolución número 28 de 1946.

Resolución número 46 de 1947.

### **Rubber Development Corporation**

Resolución Ejecutiva número 195 de 1943 (diciembre 16). Por la cual y en desarrollo de un convenio diplomático entre el Gobierno de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América, se concede licencia a la Rubber Development Corporation para emprender trabajos en la localización de los aeródromos necesarios para adelantar la extracción, adquisición y exportación de caucho en Colombia.

Resolución número 1302 de 1943 (diciembre 4). Por la cual se conceden autorizaciones a la Compañía para transportar por medio de sus aviones desde territorio del Brasil al territorio colombiano los elementos que necesiten para el desarrollo de las adquisiciones de caucho en Colombia.

### **Texas Petroleum Company**

Resolución número 858 de 1945 (mayo 19). Por la cual se concede autorización a la Compañía para poner en actividad, con destino a sus propios servicios, una aeronave Grumman.

### **Línea Aérea Taca de Venezuela C. A.**

Resolución número 2465 de 1945 (diciembre 12). Por la cual se concede licencia a la Compañía Línea Aérea Taca de Venezuela C. A., para que sus aviones puedan tocar en Colombia en las líneas de transportes comerciales internacionales La Guaira-Madrid o la Guaira-Cali.

### **Tropical Oil Company**

Resolución número 846 de 1945 (mayo 17). Por la cual se concede permiso a la Compañía, con destino a sus propios servicios, para poner en actividad una aeronave Beechcraft.

Resolución número 916 de 1947 (mayo 13). Por la cual se concede permiso a la Compañía para poner a su servicio un avión con registro norteamericano número NC-20648.

#### **Compañía Siple Aircraft Limited del Canadá**

Resolución número 2667 de 1945 (diciembre 29). Por la cual se concede licencia a la Compañía Siple Aircraft Limited del Canadá para que sus aviones puedan tocar en Colombia en la línea de transporte comercial e internacional Tampa-Barranquilla.

#### **Andian National Corporation Limited**

Resolución número 221 de 1946 (febrero 13). Por la cual se concede autorización a la Andian National Corporation Limited para efectuar vuelos dentro del territorio nacional con una aeronave Grumman en el siguiente radio: Cartagena y todos los puertos a lo largo del río hasta Girardot, el Valle del río Sinú, los aeródromos de Bogotá, Medellín, Ríoacha, Barranquilla, inclusive el aeropuerto de Veranillo.

### **AUTORIZACIONES A COMPAÑIAS PARTICULARES**

#### **Urabá, Medellín y Central Airways Inc. (Umca)**

Resolución número 882 de 1941 (septiembre 27). Por la cual se autoriza a la empresa para que instale, a su costa, en el aeropuerto de la "Punta de las Vacas", situado en el Municipio de Turbo (Antioquia), en el sitio señalado en los planos un edificio para el transmisor.

#### **Pan American Grace Airways Inc. (Panagra)**

Resolución número 1070 de 1941 (diciembre 3). Por la cual se autoriza a la Compañía para que instale, a su costa, en el aeropuerto de la isla de "El Morro", frente a Tumaco, un edificio para la instalación de radio.

#### **Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca)**

Resolución número 226 de 1942 (marzo 2). Por la cual se autoriza a la Compañía para instalar una estación de radio en el aeropuerto de Veranillo (Barranquilla).

Resolución número 55 de 1944 (enero 18). Por la cual se autoriza a la Compañía para construir y hacer funcionar dentro del perímetro del aeródromo de Popayán una estación de radio.

Resolución número 160 de 1945 (enero 29). Por la cual se autoriza a la Compañía para construir para construir y hacer funcionar dentro del perímetro del aeródromo de Ipiales una instalación de radio.

#### **Tropical Oil Company**

Resolución número 917 de 1947 (mayo 13). Por la cual se concede

autorización a la Compañía para que sus aeronaves puedan comunicarse por radio con sus estaciones de tierra por medio de la frecuencia 5260.

### CAPITULO III.—REGLAMENTO DE ACTIVIDADES AEREAS CIVILES

(Requisitos previos)

#### RESOLUCION NUMERO 27 DE 1947

(octubre 11)

por la cual se dicta el Reglamento de Actividades Aéreas Civiles:  
requisitos previos.

#### **El Director General de Aeronáutica Civil,**

en uso de sus facultades legales y de las que le confieren los Decretos números 969 y 2669 de 1947,

#### **Resuelve:**

Artículo 1º Como capítulo tercero del “Manual de Reglamentos” ordenado por el Decreto número 2669 de 1947, registrá desde la fecha el siguiente “Reglamento de Actividades Aéreas: requisitos previos”.

#### **Actividades aéreas civiles: requisitos previos**

31. Clasificación de las entidades que pueden desarrollar actividades aéreas civiles y requisitos que deben llenar.

32. Clasificación, importación, exportación y registro de aeronaves en Colombia. (Certificados de Registro y de Navegabilidad Aérea).

— 31 —

31.1. Las personas y entidades que pueden desarrollar actividades aéreas civiles se clasificarán así:

1º **Aviación oficial civil.** Incluye las entidades oficiales o semioficiales que desarrollen actividades aéreas civiles.

2º **Aviación privada.** Incluye:

a) Personas naturales que desarrollen actividades aéreas civiles sin fines comerciales.

b) Personas o entidades que se dediquen a la enseñanza de la aviación o al fomento del turismo aéreo.

3º **Aviación de trabajos especiales.** Incluye las entidades que se dediquen a cualquier actividad aérea civil con fines comerciales salvo las de transportes públicos o enseñanza y turismo.

4º **Aviación de transportes públicos.** Incluye:

a) Compañías de transportes aéreos **no regulares:** entidades o personas naturales que se dediquen al transporte por aire de personas o cosas sin sujeción a itinerarios fijos, atendiendo solamente a arreglos especiales con particulares.

b) Compañías de transportes aéreos **regulares**: entidades que se dediquen al transporte por aire de personas o cosas con sujeción a itinerarios de forzoso cumplimiento y en rutas determinadas.

5º **Aviación extranjera**. Entidades o personas extranjeras que se dedican al transporte y extranjeras transeúntes o residentes dentro del espacio atmosférico nacional.

31.1.1. Las actividades aéreas civiles incluídas en las clasificaciones 1ª y 2ª, a) del numeral 31.1, se podrán desarrollar siempre que se llenen los siguientes requisitos:

1º Que el (los) piloto (s) de cada aeronave esté (n) debidamente licenciado (s) por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2º Que cada aeronave tenga en orden sus certificados de Registro y de Navegabilidad Aérea, y sus correspondientes bitácoras al día.

31.1.2. Para desarrollar todas las actividades aéreas incluídas en el numeral 31.1.1., apartes 3-4, será necesario conseguir:

1º La personería jurídica (aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil y concedida por el Ejecutivo).

2º El permiso de operación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

31.2. Los requisitos legales para la concesión de la personería jurídica a una compañía de aviación, están estipulados en la ley de Aeronáutica Civil.

31.3. Los requisitos legales para la consecución del permiso de operaciones son los siguientes:

1º Que la empresa tenga personería jurídica.

2º Que todos los pilotos y demás técnicos de la empresa estén debidamente licenciados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

3º Que todo el material volante de la empresa tenga en orden sus certificados de registro y de navegabilidad aérea y correspondientes bitácoras.

4º Que el personal administrativo, de enseñanza y de mantenimiento sea adecuado y licenciado según el caso, a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

5º Que los equipos de mantenimiento, seguridad, enseñanza, etc., sean adecuados y aprobados a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

6º Que los reglamentos de la empresa sean aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

7º Que el capital pagado y el fondo de reserva de la empresa sean adecuados a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

31.4. Los requisitos técnicos para la consecución del permiso de operaciones son los siguientes:

a) Para las actividades aéreas civiles incluídas en la clasificación 2 b) y 3 del artículo 31.1, los requisitos serán los que la Dirección General

de Aeronáutica Civil exija en cada caso, considerando que la ley ordena al Gobierno fomentar la enseñanza y la aviación.

b) Para las compañías de transportes públicos **no regulares**: la Dirección General de Aeronáutica Civil al dar el permiso de operaciones a cada compañía de transportes públicos no regulares fijará los mínimos que deberá mantener la compañía. Considerando que dentro de esta clasificación cabe una gran variedad de servicios (desde el aerotaxi hasta el gran transporte de carga sin itinerario fijo). La Dirección General de Aeronáutica Civil adaptará los requisitos en cada caso a la clase de servicios que se va a autorizar.

c) Para las compañías de transportes aéreos **regulares**: para poder solicitar el permiso de operación para la iniciación de actividades, las compañías de transportes aéreos regulares deberán contar con los siguientes elementos técnicos como mínimos: (véase numeral 31.4.4).

1º Un avión de tipo aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para cada 150 horas de itinerario mensual y un avión de reserva por cada 30 horas o fracción de itinerario en un día, para el cumplimiento de las obligaciones contraídas con el público. Estos aviones se estacionarán a criterio de la empresa en los puntos de sus rutas donde puedan prestar mejor servicio.

2º Repuestos necesarios para cada tipo de avión, listos y probados para instalación, en cantidad suficiente para asegurar su permanencia en condiciones de vuelo, o por lo menos, los siguientes repuestos esenciales para un mínimo de cinco aviones o cinco motores (según la lista de que se trate) o fracción; de este número en adelante, hasta diez o fracción no será necesario adquirir sino el cincuenta por ciento más de los mínimos establecidos, y de diez en adelante, un veinticinco por ciento más del mínimo señalado por cada cinco aviones adicionales.

Cualquier fracción de elementos exigidos se aproximará por exceso a la siguiente unidad.

31.4.1. Los siguientes elementos se consideran como mínimo para cada cinco motores o fracción del mismo modelo instalado en las aeronaves.

### **Planta motopropulsora**

- 1 motor completo con accesorios.
- 1 juego de hélices completo.
- 1 carburador completo.
- 2 magnetos.
- 2 coronas de ignición.
- 1 bomba de vacío
- 1 bomba hidráulica.
- 1 generador.
- 1 motor de arranque.
- 2 juegos completos de bujías.

1 gobernador.  
 1 cilindro de aletas del anillo de velocidad.  
 1 anillo de velocidad completo.  
 2 cilindros por cada motor.  
 2 pistones con sus anillos normales.  
 1 conjunto de bomba y motor para el paso de bandera.  
 1 bomba de gasolina.  
 1 bomba de aceite.  
 1 filtro de aceite.  
 1 regulador de presión de aceite.  
 1 colector de escape.  
 1 radiador de aceite.  
 Surtido controles automáticos de mezcla.  
 Surtido bobinas de magneto.  
 Surtido espárragos over-size.  
 Surtido varillas de balancín, admisión.  
 Surtido varillas de balancín, escape.  
 Surtido tubos-guarda-varillas de balancín, admisión.  
 Surtido tubos-guarda-varillas de balancín, escape.  
 Surtido juegos de tapas de balancín.  
 Surtidos juegos de láminas deflectores de cilindros.  
 Surtido tubos de admisión.  
 Surtido tubos de escape.  
 Surtido switches prevención de presión de aceite.  
 Surtido switches prevención presión gasolina.  
 Surtido de empaques.  
 Surtido terminales de cables de ignición.

31.4.2. Los siguientes elementos se consideran como mínimos para cada cinco aeronaves de acuerdo con la proporción estipulada en el numeral 31.4 del presente Reglamento:

### **Instrumentos**

2 altímetros.  
 2 horizontes artificiales.  
 2 variómetros.  
 2 indicadores de velocidad.  
 2 indicadores de virajes.  
 2 gyro-direccionales.  
 2 indicadores de presión manifold.  
 2 contadores de revoluciones.  
 2 generadores de los contadores de revoluciones.  
 2 indicadores de presión de aceite.  
 2 indicadores de presión de gasolina.  
 2 indicadores de temperatura de cabeza de cilindros.  
 4 thermocouples.

- 2 indicadores de temperatura de aceite.
- 2 bulbos de temperatura de aceite.
- 1 indicador de temperatura de aire exterior.
- 1 bulbo de temperatura de aire exterior.
- 1 tubo pitot.
- 1 indicador de vacío.
- 1 indicador de cantidad de oxígeno.
- 1 indicador de presión de oxígeno.
- 2 indicadores de presión hidráulica.
- 1 compás principal.
- 1 compás de brújula de tablero.

### **Sistema hidráulico**

- 1 válvula selectora de cuatro pasos.
- 1 válvula selectora de bombas.
- 1 bomba de mano.
- 1 válvula principal reguladora de presión.
- 1 tanque de abastecimiento hidráulico.
- 1 acumulador hidráulico.
- 1 palanca para las válvulas selectoras.
- 1 cilindro actuador del tren de aterrizaje.
- 1 válvula de control de las aletas de refrigeración.
- Surtido de mangueras.
- Surtido de tubos de acero.

### **Avión**

21.4.3. Los siguientes elementos se consideran como mínimo para cada cinco aviones o fracción del mismo tipo de acuerdo con lo estipulado en el numeral 31.4 del presente Reglamento:

- 1 alerón derecho con su compensador.
- 1 alerón izquierdo.
- 1 timón de dirección con su compensador.
- 1 elevador completo, balanceado.
- 1 punta de ala derecha, nueva.
- 1 punta de ala izquierda, nueva.
- 1 varilla reguladora de freno de aire (wing).
- 1 tanque principal de gasolina.
- 1 tanque de aceite derecho.
- 1 tanque de aceite izquierdo.
- 1 patín de cola completo.
- 1 amortiguador del tren de aterrizaje completo.
- 2 ruedas del patín de cola montadas.
- 2 ruedas del tren de aterrizaje completas y montadas.
- 4 pasadores cónicos para el freno del patín de cola.
- 2 juegos de frenos.

8 micro-switches.  
2 juegos completos de cuerdas elásticas amortiguadores o su equivalente hidráulico.  
1 válvula de cuatro pasos de gasolina, con su acoplamiento.  
3 cajas de control.  
1 hilera transversal de sillas con sus cinturones.  
1 silla de piloto con sus cinturones.  
2 botellas de extinguidor de incendio de motores.  
1 botella de oxígeno.  
3 extinguidores de incendio de cabina.  
Surtido completo de bombillas.  
Surtido completo de fusibles.  
Surtido de baterías.

**Taller de reparaciones para un servicio hasta de mil horas,  
dotado de los siguientes elementos:**

Banco para overhaul de motores.  
Banco de prueba para sistema hidráulico.  
Banco de prueba para carburadores.  
Banco de prueba para instrumentos.  
Banco para trabajo de mecánica.  
Básculas.  
Baterías de tierra.  
Botellas para aire.  
Cargador de baterías.  
Compresor de aire.  
Escaleras para trabajo en los aviones, plataformas y bancos adecuados.  
Equipo para prueba de magnetos.  
Equipo para reparar accesorios eléctricos.  
Equipo para reparar y balancear hélices.  
Equipos de soldadura.  
Equipo para reparación y limpieza de bujías.  
Equipo para prueba de bujías.  
Equipo para lavar piezas a presión.  
Equipo de entelaje.  
Equipo para pesar y balancear aviones.  
Equipo para probar bombas.  
Esmeriles eléctricos de banco.  
Estuches de herramientas de mano según el tipo de avión en proporción al número de mecánicos.  
Estuches de herramienta para las siguientes partes: motores, láminas, instrumentos, accesorios eléctricos, entelaje y pintura, hélices, montaje y reglaje.  
Extensiones para instalaciones eléctricas.

Equipo de incendio.

Gatos hidráulicos o mecánicos grandes para levantar aviones.

Grúas (mínimo de 2 toneladas).

Máquina de coser.

Magniflux.

Máquina para cortar láminas.

Máquina para doblar láminas.

Pistolas de remachar (eléctricas y a presión) con sus correspondientes ativadores.

Prensas.

Equipo de pintura.

Equipo de carpintería.

Probador de coronas.

Probadores de compresión de cilindros.

Rectificador de válvulas.

Sentador de válvulas.

Taladros.

Taladro de precisión para instrumentos.

Torno de 15 pulgadas.

Soplete de arena.

Equipo para tratamiento térmico.

Almacén para suministro de elementos que debe estar dotado de lo siguiente, además de los materiales enumerados como repuestos de aviones:

Aceiteras.

Alambre (diversos).

Arandelas.

Aspiradores de polvo.

Brocas.

Brochas.

Cable para el indicador de los frenos aerodinámicos (flaps).

Calibradores interiores y exteriores.

Cautines.

Compases.

Corta-tornillos.

Engrasadoras.

Escuadras.

Extinguidores.

Gatos pequeños.

Hidrómetros.

Lijadores.

Juego completo de tarrajas.

Limas.

Limpiadores de ranuras de pistones.

Linternas.

Llaves fijas y variables de boca y estrella.

Llaves para tubo.  
Llaves de torqueo.  
Llaves Spanner.  
Llaves para amortiguadores.  
Manómetros para llantas..  
Micrómetros interiores y exteriores.  
Micrómetro indicador para cilindros.  
Micrómetro indicador de reloj.  
Pernos.  
Planta adicional de energía (a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil).  
Prensas.  
Rectificador de armadura.  
Rimas.  
Serruchos.  
Sierras perforadoras para agujeros en lámina.  
Sierras de cinta para metal y madera.  
Sopletes.  
Surtido de cables.  
Surtido de remaches.  
Surtido de tornillos para aeroplanos.  
Surtido de niples.  
Surtido de poleas.  
Surtido de arandelas.  
Surtido de chavetas.  
Surtido de pasadores.  
Surtido de remaches patente.  
Surtido de resortes.  
Surtido de tuercas.  
Surtido de relevo eléctrico.  
Surtido de láminas de dural.  
Surtido de láminas de aluminio.  
Surtido de alambre para el sistema eléctrico.  
Surtido de tubería de aluminio y acero.  
Surtido de mangueras.  
Surtido de tornillos Parker.  
Surtido de tensores.  
Surtido de resortes.  
Surtido de barras de aluminio, acero y dural.

Los aviones deben llevar a bordo los siguientes elementos de radio:

1 transmisor de telefonía por lo menos de 50 watts. con cuatro canales controlados a cristal en las frecuencias de las zonas de control.

2 receptores superheterodinos que cubran entre los dos, de 200 a 10.000 kilociclos.

1 equipo de radio-compás, y repuestos para estos equipos en proporción de un 25% de su valor en taller.

Además de los elementos señalados en el párrafo anterior, en la base central de operaciones de la compañía, deberá instalarse un taller de radio, que estará dotado de las siguientes facilidades:

Banco de trabajo.

Banco de prueba para instrumentos, aparatos y accesorios de radio.

Analizador de condensadores.

Cargador de baterías para radio.

Estuche de herramientas para radio-mecánico.

Instalación de antena "Fantasma".

Megómetro.

Multianalizadores.

Oscilador de audio frecuencia.

Oscilador de radio frecuencia.

Prensas.

Probador de tubos.

Soldadores.

Soldadura.

Taladros.

### **Instalaciones**

La zona destinada a los trabajos de mantenimiento de las aeronaves en la base o bases principales de la compañía, debe estar a cubierto del sol y de la lluvia, y dotada de todas las instalaciones que faciliten el trabajo, y de servicios sanitarios adecuados, en proporción al número de personas que se encuentren o vayan a encontrarse trabajando. Esta zona debe estar suficientemente alejada de los lugares de acceso al público.

Las edificaciones destinadas a la atención de los pasajeros deben constar de las siguientes facilidades mínimas:

Facilidades de aduana para vuelos internacionales, donde los haya.

Lugares de despacho.

Sala de espera.

Sanitarios (hombres y mujeres).

Instalaciones para torre de control y dirección del tráfico aeroportuario en aquellos lugares en donde no exista ya una entidad autorizada para ello.

Las mismas facilidades para pasajeros deben extenderse a aquellos lugares que cubran itinerarios regulares aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Cada compañía deberá mantener oficinas adecuadas en todos los lugares que vaya a cubrir el itinerario.

### **Personal**

Además del personal que requiera la dirección administrativa de la compañía deberá disponer del siguiente personal mínimo:

**Pilotos.** Una tripulación compuesta de piloto, copiloto y cabinero, por cada noventa horas del itinerario, más la correspondiente tripulación de reserva por cada 30 horas diarias de vuelo de itinerario o fracción.

#### **Personal de operaciones en los aeropuertos**

1 encargado o jefe del aeropuerto.

1 despachador titulado por cada dos aviones de itinerario.

1 oficial de control de tráfico aéreo donde sea necesario.

Personal de cargue y descargue de los aviones en una proporción de cuatro por cada avión.

#### **Personal de mantenimiento**

1 encargado de mantenimiento.

1 mecánico jefe.

2 mecánicos inspectores por cada cinco aviones.

2 mecánicos por cada avión.

3 trabajadores de mecánica por cada avión.

2 limpiadores por cada avión.

#### **Personal de radio**

1 jefe de servicio de radio.

2 mecánicos de radio por cada cinco aviones de itinerario.

#### **Facilidades de radio en tierra**

Perfeccionar contrato para todos los servicios de radioaeronáutica que la Dirección General de Aeronáutica Civil considere necesarios para garantizar la seguridad de los vuelos.

31.4.4. Los requisitos que se vienen enumerando son **mínimos**. La Dirección General de Aeronáutica Civil los aumentará siempre que lo crea conveniente.

En el caso de una compañía que compruebe a satisfacción de la Dirección General de Aeronáutica Civil que tiene contratados algunos de sus servicios de taller con otra compañía debidamente calificada, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá reducir los mínimos enumerados.

31.4.5. La Dirección General de Aeronáutica Civil sancionará con multas o suspensión de permisos, etc., a las empresas que ya operando no mantengan los requisitos que llenaron para la obtención del permiso de operación. Cuando la seguridad lo exija, a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la citada Dirección suspenderá permisos, etc., sin previo aviso y como medida preventiva.

31.5. Cada permiso de operación que conceda la Dirección General de Aeronáutica Civil estipulará específicamente qué clase de actividad aérea civil permite. Para cambiar de clase de actividad será necesaria la consecución de un nuevo permiso de operación.

31.5.1. Los permisos de operación de las compañías de transportes públicos **regulares** deberán ser renovados cada dos años. Todos los itinerarios, rutas, tarifas y descuentos de esta clase de compañías, necesitan de la aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil antes de poderse poner en efecto o publicar. Esta clase de compañía constituye un **servicio público** en el sentido legal, y tiene derecho a toda la protección que la ley ordena para esta clase de servicio. Igualmente está obligada a cumplir todos sus compromisos, siempre que las normas de seguridad lo permitan. La Dirección General de Aeronáutica Civil impondrá las sanciones legales que considere convenientes en caso de no cumplimiento de estas obligaciones.

31.5.2. Los permisos de operación de las compañías de transportes públicos **no regulares** deberán renovarse cada seis meses. Todas las rutas, tarifas y descuentos de esta clase de empresas necesitan de aprobación previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil antes de poderse publicar o poner en efecto. Los itinerarios de esta clase de servicio no se podrán publicar, siendo materia de arreglo privado con el cliente en cada caso. Cuando un servicio de esta clase se proponga operar en una ruta que no cuente con servicio **regular**, la Dirección General de Aeronáutica Civil lo permitirá siempre que se llenen todos los requisitos legales o reglamentarios. Cuando se trate de la operación de una línea que ya cuente con un servicio de transportes públicos **regulares**, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá permitir el establecimiento o continuación de un servicio **no regular** únicamente cuando lo considere económico con especial referencia a la prohibición de la competencia desleal o antieconómica.

31.6. Las actividades aéreas incluídas en la clasificación 5ª del artículo 31.1.1 se regirán por las siguientes definiciones y reglamentos:

31.6.1. Aeronaves extranjeras transeúntes son las que solo usan el espacio aéreo nacional para conectar rutas aéreas internacionales, y que no pueden permanecer en el país por mayor tiempo del necesario para este fin.

31.6.1.1. Los requisitos para operar aeronaves extranjeras transeúntes en el espacio aéreo nacional, son los siguientes:

a) Si se trata de un servicio regular, la empresa tendrá que solicitar permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil comprobando ante dicha Dirección su capacidad técnica y financiera, y presentando rutas, tarifas e itinerarios que la citada Dirección considere satisfactorios. La Dirección General de Aeronáutica Civil concederá estos permisos cuando lo considere conveniente desde un punto de vista nacional, con la debida sujeción a los pactos y convenios de aviación internacional vigentes.

Estos permisos tendrán la duración de un año pudiendo ser renovados a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil. La empresa se obligará en cada caso a cumplir todos los requisitos que la Dirección

General de Aeronáutica Civil le imponga al conceder el permiso. Cada empresa deberá mantener un apoderado legal en el país mientras opere en él.

b) Si se trata de vuelos no regulares o especiales, el propietario de la aeronave tendrá que solicitar el permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil llenando el formulario N° DAC-G1, o suministrando todos los datos que en él se exigen. Los permisos se concederán para cada vuelo individualmente, y el propietario se obligará a cumplir todos los requisitos que la Dirección General de Aeronáutica Civil le imponga al conceder el permiso.

Estos permisos se podrán solicitar directamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil o también por conducto de los agentes diplomáticos colombianos en el exterior o los agentes diplomáticos extranjeros en Colombia.

31.6.2. Aeronaves extranjeras residentes son las que pueden permanecer en el país para completar determinados trabajos sin perder su nacionalidad extranjera.

31.6.2.1. Los requisitos para poder operar aeronaves extranjeras en el espacio aéreo nacional, como residentes, son los siguientes:

a) Si se trata de una aeronave perteneciente a una entidad o persona extranjera, comprobar a satisfacción de la Dirección General de Aeronáutica Civil que los trabajos que la aeronave va a efectuar en Colombia no constituyen un servicio de cabotaje. En todo caso la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá negar el permiso y revocar los ya concedidos sin previo aviso ni explicación, siempre que lo considere conveniente desde un punto de vista nacional y de acuerdo con los pactos y convenios de aviación internacional vigentes.

b) Si se trata de una aeronave extranjera residente al servicio de una persona o entidad colombiana, comprobar a satisfacción de la Dirección General de Aeronáutica Civil que la aeronave está totalmente al servicio y bajo el control efectivo de la persona o entidad colombiana.

31.6.3. Toda aeronave extranjera que se encuentre en el espacio atmosférico nacional o en el territorio nacional queda por ese solo hecho sometida a las leyes, reglamentos y autoridades colombianas.

31.6.3.1. En ningún caso se concederá permiso para operar en el espacio atmosférico nacional a las aeronaves pertenecientes a empresas extranjeras que pretendan establecer servicio de cabotaje. Si de hecho se hubiere concedido, dicho permiso se revocará una vez probado sumariamente el hecho.

31.6.4. Los pilotos o comandantes de aeronaves extranjeras, bien tengan el carácter de transeúntes o residentes, que vuelen sobre el territorio nacional o sus aguas territoriales sin el permiso necesario para hacerlo, podrán ser sancionados por el Director General de Aeronáutica Civil con multas de \$ 1.00 a \$ 1.000.00, convertibles en arresto, a me-

nos que se pruebe que el vuelo se hizo por fuerza mayor o para evitar un accidente.

31.6.4.1. El procedimiento para imponer las multas será el siguiente: comprobado sumariamente el hecho, por medio de los informes de los Capitanes de Aeropuerto u otra prueba legal, la Dirección General de Aeronáutica Civil dictará una resolución imponiendo la sanción. Si la resolución no es recurrida queda ejecutoriada cuarenta y ocho horas después de su notificación en la forma legal. Para poder interponer recursos contra la resolución expresada, el interesado debe consignar en cualquiera de las oficinas de recaudación nacionales el valor correspondiente a la multa y acompañar el comprobante respectivo. El derecho a imponer las sanciones de que trata este Reglamento prescribe a los seis meses contados a partir de la fecha en que se cometió la infracción.

31.6.5. Las aeronaves extranjeras transeúntes o residentes que se encuentren en territorio colombiano cuyas licencias para permanecer en el país hayan sido revocadas o su término haya expirado, tienen un plazo de 24 horas para salir del país, contado a partir del último día del término fijado o de la notificación de la cancelación o de la revocatoria del permiso hecho a sus tripulantes o propietarios o en subsidio, al agente diplomático del país de nacionalidad de la aeronave, so pena de la aplicación de la disposición anterior contra sus propietarios o explotadores.

31.7. Todas las entidades o personas naturales que desarrollen actividades aéreas civiles en el espacio aéreo nacional quedan obligadas a facilitar todos los datos informativos, etc., que la Dirección General de Aeronáutica Civil le exija, y permitir todas las inspecciones que ordene la citada Dirección.

31.8. Todos los permisos para aeronaves extranjeras a que se refiere este Reglamento son permisos de la Dirección General de Aeronáutica Civil y no eximen a las entidades o personas extranjeras que los solicitan de pedir por otra parte todos los demás permisos necesarios, como los de aduanas, etc., llenando todos los requisitos del caso.

— 32 —

### **32.1. De la importación de aeronaves**

32.1.1. Solo podrán importarse al país las aeronaves que a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil reúnen los requisitos técnicos mínimos que garanticen la seguridad del personal de vuelo y de los pasajeros y la eficacia del transporte aéreo en general.

32.1.2. Toda persona natural o jurídica puede importar a Colombia aeronaves, previo el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente Reglamento, y los demás que fije la ley.

32.1.3. No podrán importarse a Colombia aeronaves armadas sin permiso previo de la Jefatura del Estado Mayor General de las Fuerzas Militares.

32.1.4. Toda persona natural o jurídica interesada en importar una aeronave a Colombia para usos civiles, deberá solicitar permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil en un memorial en el que se pida la asignación de un número provisional de matrícula y en el que se exprese:

1º Nombre completo del solicitante;

2º Número de la cédula de ciudadanía o extranjería y el número de la escritura de constitución o de la disposición por la cual se le concedió personería jurídica, según se trate de sociedades comerciales o empresas de transportes aéreos;

3º Nacionalidad, vecindad y domicilio;

4º La marca, modelo y tipo de la aeronave;

5º Los números de identificación del fuselaje y de los motores;

6º Los números de matrícula que posee y el lugar en donde se encuentra;

7º Los servicios que ha prestado anteriormente y la fecha de fabricación;

8º El destino que se le piensa dar y la categoría dentro de la que debe quedar comprendida; y

9º El nombre de la persona que la conduce en vuelo a territorio colombiano y el aeropuerto en donde va a aterrizar. Si es otro el medio de transporte deberá expresarse cuál.

32.1.4.1. Si el aeropuerto en donde va a aterrizar la aeronave no tiene el carácter de público, el interesado deberá acompañar a la solicitud el comprobante del permiso otorgado por el propietario o usufructuario legal del aeropuerto respectivo.

32.1.4.2. Toda solicitud de importación de aeronaves deberá presentarse en las oficinas de la Dirección General de Aeronáutica Civil personalmente por el interesado. La persona que obre a nombre de otra deberá solicitar la respectiva autorización o poder, otorgado por el respectivo propietario o su representante legal.

32.1.4.3. No podrán hacer importaciones de aeronaves a Colombia personas no domiciliadas en el territorio nacional, a menos que establezcan en el país una agencia u oficina y acrediten como representante a una persona domiciliada en territorio colombiano.

32.1.4.4. Las solicitudes de importación de aeronaves serán resueltas por medio de resoluciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en las que se expresará, si son negativas, la causa por la cual no se permite la importación y, en el caso de resolverse favorablemente, el signo o signos provisionales de matrícula que deben colocarse en ella para distinguirla.

32.1.4.5. Los signos de matrícula provisional a que se refiere la disposición anterior serán los mismos números de matrícula que habrá de usar la aeronave posteriormente en forma definitiva, en cuanto esto sea posible, seguidos de la letra equis (X).

32.1.5. En caso de que la importación tenga por objeto la venta de la aeronave y no su explotación, el importador deberá informar el lugar en donde va a permanecer la aeronave hasta cuando se venda, no pudiendo, en todo caso, ser operada sino en vuelos locales de demostración, sin que pueda aterrizar en lugares distintos de su base, salvo el caso de emergencia.

32.1.6. Toda aeronave que haya sido objeto de permiso de importación deberá traer además de los documentos propios de la aeronave, su certificado de navegabilidad aérea con fecha de expedición no mayor de un año en la fecha de llegada y el certificado de cancelación de su matrícula anterior, o el respectivo permiso o certificado de exportación y certificado de venta.

32.1.7. Las aeronaves con matrícula provisional no podrán ser operadas dentro del territorio colombiano sin permiso especial, para cada vuelo, otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil por medio de oficio. En ningún caso podrán ser objeto de explotación comercial hasta tanto no hayan sido debidamente inspeccionadas y matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional.

32.1.7.1. Los propietarios de aeronaves con matrícula provisional tienen obligación de solicitar matrícula definitiva para ellas dentro de los treinta (30) días siguientes a la llegada de éstas a territorio nacional.

32.1.7.2. Las matrículas provisionales de las aeronaves podrán ser canceladas en cualquier tiempo y sus propietarios multados de 100 a 500 pesos, conforme a lo dispuesto en el Decreto número 766 de 1939, si no se solicita oportunamente la matrícula definitiva o no se cumple con los demás requisitos sobre importación aquí previstos.

## 32.2. De la exportación de aeronaves

32.2.1. Las aeronaves matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional podrán ser exportadas previo permiso concedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

32.2.2. La persona o entidad interesada en obtener permiso de exportación de una aeronave de matrícula colombiana deberá presentar a la Dirección General de Aeronáutica Civil una solicitud en papel sellado, en el cual debe expresarse:

- 1º El nombre, domicilio y dirección;
- 2º El número actual de matrícula de la aeronave;
- 3º El precio, condiciones de pago, la clase de operación verificada sobre ella y el nombre, domicilio y dirección del adquirente; y
- 4º El objeto y causa de la solicitud, en caso de que respecto de la aeronave no se haya celebrado ningún contrato..
- 5º La nacionalidad que vaya a adquirir la aeronave.

32.2.2.1. A la solicitud de permiso de exportación debe acompañar el interesado los siguientes documentos y comprobantes:

a) Dos ejemplares de la copia del contrato que piensa celebrarse o la prueba de la causa u objeto de la solicitud, en cuanto esto sea posible.

b) Un certificado expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público que acredite que el propietario de la aeronave se encuentra, personalmente y en relación con la aeronave a paz y salvo en el pago de impuestos nacionales, de acuerdo con el parágrafo del artículo 17 de la Ley 89 de 1938.

c) Todos los documentos referentes al avión que deban llevarse de conformidad con los Reglamentos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, los cuales deben estar en regla.

d) Solicitud de cancelación de la matrícula colombiana.

32.2.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de resolver la solicitud de permiso de exportación de una aeronave con matrícula colombiana, correrá traslado de la misma al señor Ministro de Hacienda para que conceptúe si es el caso de cobrar los impuestos que han sido objeto de exención o si el traspaso o cesión es motivo de impuesto alguno.

32.2.4. La Dirección General de Aeronáutica Civil resolverá en cada caso, por medio de resolución, si concede o niega el permiso de exportación, teniendo siempre en cuenta las necesidades del transporte aéreo nacional y los motivos o razones de orden público que existan para concederlo o negarlo.

32.2.5. En caso de que la solicitud de exportación sea resuelta favorablemente para el interesado, la Dirección General de Aeronáutica Civil ordenará la cancelación de la matrícula colombiana y comunicará a los respectivos aeropuertos la orden de salida de la aeronave.

### **32.3. Aeronaves sujetas a matrícula colombiana**

32.3.1. Las aeronaves que se matricularán en el Registro Aeronáutico Nacional se clasificarán así:

1. Aeronaves oficiales de servicios civiles.
2. Aeronaves particulares o privadas.

32.3.2. Las aeronaves particulares o privadas se dividen en tres categorías:

- a) Las de transportes públicos.
- b) Las de trabajos aéreos especiales.
- c) Las de turismo y enseñanza. (Aviación privada).

#### **32.4. Definiciones:**

32.4.1. Son aeronaves oficiales de servicios civiles todas las pertenecientes a entidades civiles oficiales o semioficiales de derecho público, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Estas aeronaves quedarán sujetas a la misma reglamentación que las aeronaves particulares o privadas correspondientes.

32.4.2. De las aeronaves privadas o particulares:

32.4.2.1. Son aeronaves de transportes públicos las aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil para ser destinadas al transpor-

te de personas o cosas mediante remuneración de cualquier género, o sin remuneración si el transporte es efectuado por alguna empresa de transporte aéreo.

32.4.2.2. Son aeronaves de trabajos aéreos especiales las que están destinadas a fines industriales o comerciales, o para cualquier otro fin lucrativo diferente del transporte de personas o cosas mediante remuneración (salvo la enseñanza).

32.4.2.3. Son aeronaves de turismo y enseñanza las que se destinan al transporte de personas o cosas sin remuneración ni fines lucrativos o (mediante remuneración o sin ella) para fines de enseñanza.

## **32.5. De los marcas de identificación de las aeronaves**

### **a) De la marca de nacionalidad**

32.5.1. La marca de nacionalidad de las aeronaves destinadas a cubrir rutas nacionales consiste en un triángulo equilátero de color amarillo, con la base hacia arriba y el vértice opuesto dirigido hacia abajo, en el centro del cual irá inscrita una "C" mayúscula dividida en dos partes iguales, la superior de color azul y la inferior de color rojo. La altura de la "C" deberá ser igual a la mitad de la altura del triángulo.

### **b) De la marca de matrícula**

32.5.2. La marca de matrícula consiste en el número correspondiente a la misma, escrito en caracteres arábigos claros, nítidos y sin adornos.

### **c) De la marca de categoría**

32.5.3. La marca de categoría consiste en letras mayúsculas de tipo romano, sin adornos, empleadas para distinguir las aeronaves, de acuerdo con la clase a que pertenezcan, así:

- 1) Para las aeronaves de trabajos aéreos especiales, la letra "E".
- 2) Para aeronaves privadas de turismo, la letra "P".
- 3) Para aeronaves oficiales de servicios civiles, las letras "O F".
- 4) Para aeronaves con matrícula provisional la letra "X", y
- 5) Para aeronaves privadas de transportes públicos ninguna letra distintiva.

### **c) De la marca de propiedad**

32.5.4. Constituyen las marcas de propiedad los escudos, nombres comerciales o individuales o siglas de contracción de los nombres comerciales, etc., pertenecientes a los explotadores o propietarios de aeronaves.

### **32.5.5. Dimensión de las letras:**

La anchura de las letras empleadas en las marcas de categoría y propiedad será igual a los dos tercios de la altura de la misma y estarán separadas entre sí por un espacio igual a la mitad de la anchura de cada

letra. Las líneas que forman las letras serán sólidas, de un color que contraste claramente con el fondo sobre el que se colocan y su anchura será igual a la sexta parte de la altura de cada letra.

#### **32.5.5.1. Dimensión de los números:**

La base de cada número, excepto el número uno (1), será de una dimensión equivalente a los dos tercios de la altura del mismo. Los números estarán separados entre sí por un espacio igual a la mitad de la anchura de los mismos. Las líneas que forman los números serán sólidas y de un color que contraste claramente con el fondo sobre el que se colocan. La anchura de las líneas será igual a la sexta parte de la altura de los números.

Los guiones que separan los números de las letras serán iguales a  $\frac{2}{3}$  de la altura de los números.

#### **32.5.5.2. Tamaño de las marcas:**

El tamaño de las marcas en los aeroplanos será igual a los dos tercias partes de la cuerda media del ala o a la décima octava parte de la envergadura o a un promedio entre estos dos límites. Las letras y los números tendrán la misma altura.

En las superficies verticales de la cola las marcas serán tan grandes como sea posible y se colocarán en el lugar más visible, dejándose en todo caso un margen no menor de 5 centímetros de los bordes de la superficie del plano respectivo.

El tamaño de las marcas en las aeronaves distintas de los aeroplanos será objeto de reglamentación especial, pero podrá determinarse en cada caso su tamaño.

#### **32.5.5.3. Lugar en el que se ostentarán las marcas:**

Las marcas de nacionalidad, de matrícula y de categoría, cuando exista ésta, se colocarán en su orden de izquierda a derecha, en la siguiente forma:

a) **En los aeroplanos.** En los aeroplanos sobre la cara superior del ala derecha y sobre la cara inferior del ala izquierda, de modo que la base del triángulo y la parte superior de los números y letras queden paralelos a la línea de ataque de las alas. Sobre los planos de deriva, en ambas caras del plano disponiendo en la parte superior el triángulo y al pie el número de matrícula y el signo distintivo de categoría.

Las marcas de propiedad que hayan sido aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se podrán colocar a lo largo de la parte superior y ambas caras del fuselaje y sobre la cara inferior del ala izquierda, debiendo guardar éstas igual proporción en el tamaño del fijado para los signos de matrícula y de categoría. Las marcas de propiedad que se coloquen en ambas caras del fuselaje deberán dejar visibles los demás signos de identificación de la aeronave.

b) En las demás aeronaves las marcas se fijarán en los lugares que expresamente determine en cada caso la Dirección General de Aeronáutica Civil.

#### **32.5.6. Obligatoriedad de las marcas:**

Todas las aeronaves deben llevar claramente pintadas las marcas que las distinguen.

Es facultativo de los propietarios de las aeronaves distinguirlas con las marcas de propiedad.

Las marcas de la categoría o de la nacionalidad de las aeronaves colombianas deberán cambiarse cuando, en su orden, las aeronaves cambien de categoría o de nacionalidad.

La marca de matrícula de una aeronave colombiana no podrá ser modificada en ningún caso mientras perdure aquella.

Los propietarios y explotadores no podrán colocar en sus aeronaves signos distintos de los fijados en el presente Reglamento, salvo expresa autorización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y serán responsables de que las marcas se mantengan en perfecto estado de visibilidad y sean colocadas en la forma aquí ordenada.

Los propietarios de aeronaves colombianas disponen de un término de seis meses para hacer colocar en ellas las marcas en la forma y lugar previsto en el presente Reglamento.

El Director General de Aeronáutica Civil sancionará con multas de \$ 10.00 a \$ 1.000.00 las infracciones a las disposiciones sobre marcas de identificación, comprobado sumariamente el hecho.

### **32.6. Del registro de las matrículas y categoría de aeronaves**

32.6.1. Es requisito indispensable para obtener matrícula definitiva de una aeronave, que sobre la misma se hayan cumplido los requisitos de importación, cuando se trate de una aeronave importada, o de traslado, cuando se trate de una aeronave adquirida en el país.

32.6.1.1. Solo podrán solicitar matrícula definitiva de aeronaves los propietarios o sus representantes legales o sus apoderados reconocidos, o el explotador de la aeronave, carácter éste que tendrá que ser previamente reconocido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

32.6.1.2. Sólo podrán ser matriculadas definitivamente en el Registro Aeronáutico Nacional las aeronaves de transportes públicos y de trabajos aéreos de carácter público que pertenezcan a nacionales colombianos en una proporción no inferior al 51% de su valor, o a entidades cuya personería jurídica haya sido reconocida en Colombia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 15 de la Ley 89 de 1938 y en los Reglamentos de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

32.6.2. Las aeronaves de turismo sólo podrán ser matriculadas a nombre de personas colombianas o extranjeras, domiciliadas en el territorio

nacional, pero, respecto de estas últimas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá poner limitaciones o restricciones respecto de su uso, en tiempo paz o de guerra.

32.6.3. El interesado que cumpla los requisitos mencionados en los artículos anteriores, deberá presentar a la Dirección General de Aeronáutica Civil una solicitud en papel sellado solicitando la matrícula definitiva e inspección para su aeronave, solicitud en la cual se expresará:

- 1º El nombre, vecindad y nacionalidad del propietario.
- 2º El nombre, vecindad y nacionalidad del explotador.
- 3º El número y fecha de la resolución o permiso por medio del cual se le concedió autorización para importarla.
- 4º El lugar en donde se encuentra la aeronave y el estado de la misma.
- 5º Las transformaciones o reparaciones a que ha sido o va a ser sometida, en territorio colombiano, el lugar en donde se van a efectuar y persona o empresa que las realizará.
- 6º El destino que piensa dársele a la aeronave y la categoría en donde deba quedar comprendida, y
- 7º Los demás datos que el interesado estime deban ser conocidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

32.6.3.1. A la solicitud de matrícula definitiva el interesado deberá acompañar los siguientes documentos, que deben estar al día:

- a) Los formularios que exija la Dirección General de Aeronáutica Civil, los que deben ser llenados minuciosamente.
- b) Las licencias, matrículas, estadística, manuales, catálogos, libros y demás documentos de la aeronave.
- c) El certificado de navegabilidad expedido en el país de procedencia de la aeronave.
- d) El certificado de limitación de operaciones de la aeronave o el manual de operaciones de vuelo.
- e) El certificado de peso y balanza de la aeronave, el cual debe ser de fecha posterior a la de las modificaciones de su estructura, cuando sea el caso.
- f) Los documentos referentes a las modificaciones de la estructura de la aeronave, si es el caso.
- g) El certificado de la última revisión periódica de 100 horas.
- h) El original y traducción legalizada de los documentos de propiedad y de sus gravámenes o limitaciones;
- i) El certificado o documento que autorice la exportación de la aeronave.
- j) Los documentos que acrediten la calidad de explotador, cuando la persona que va a hacer la certificación sea distinta del propietario.

32.6.4. Cuando el interesado tenga medios para comprobar cualquiera de los hechos cuyo certificado se exige entre los documentos que deben acompañarse a la solicitud de matrícula, se le eximirá de la corres-

pondiente documentación, siempre y cuando verifique ante los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil la prueba respectiva a tiempo de hacerse la revisión.

32.6.4.1. Los gastos de transporte del inspector o inspectores al lugar en donde se encuentre la aeronave, correrán por cuenta y a cargo del interesado.

32.6.4.2. Comprobado el perfecto estado de mantenimiento de la aeronave con el visto bueno del inspector que haga el examen y una vez estudiada la situación jurídica de la misma, la Dirección General de Aeronáutica Civil expedirá una resolución por medio de la cual, si fuere afirmativa, se ordenará la inscripción de la matrícula de la aeronave y el registro de los documentos de propiedad acompañados a la solicitud, previo el examen somero de todos los requisitos cumplidos por el interesado. Se mencionarán en ella la marca, tipo, modelo, categoría, destinación, número de serie y fecha de fabricación, número de matrícula anterior y nombre, nacionalidad y domicilio del propietario, número y fecha de la resolución por la cual se le concedió personería jurídica y los demás sobre titulación previstos en el presente Reglamento.

32.6.5. La clasificación de la aeronave que ha de matricularse en cuanto se refiere a su categoría estará sometida al juicio o concepto de la Dirección General de Aeronáutica Civil y podrá ser modificada en cualquier tiempo si a la aeronave se le da un destino distinto del expresado a tiempo de ser matriculada.

32.6.5.1. La resolución que concede o niega la matrícula de una aeronave deberá notificarse personalmente al interesado, quien podrá renunciar a los términos de la ejecutoria correspondiente. En caso contrario, se publicará por estado que durará fijado por el término de dos días en lugar visible de la Secretaría.

32.6.5.2. El jefe de Registro Aeronáutico Nacional, una vez ejecutoriada la resolución antedicha, hará la anotación correspondiente en los libros de matrícula y de propiedad respectivos y ordenará devolver los documentos que deban estar en poder del interesado, dejándose en ellos la constancia del caso.

32.6.5.3. Al respaldo de los ejemplares de los formularios de la Dirección General de Aeronáutica Civil que deben acompañarse a la solicitud de matrícula, se dejará constancia del número de orden del registro de matrículas y del número de orden del registro de los títulos de propiedad, la fecha de los respectivos asientos en los libros y el número y fecha de la resolución por la cual se le concede matrícula a la aeronave y se ordena el respectivo registro.

32.6.5.4. De los tres ejemplares del formulario presentado con la solicitud, uno se devolverá al interesado; otro servirá para hacer el protocolo de solicitudes de matrícula y el tercero se archivará junto con la solicitud y demás documentos de propiedad del interesado. El protocolo

de solicitudes de matrícula se hará por años, teniéndose en cuenta el número de orden y la fecha de concesión de la respectiva matrícula y se numerará del mismo modo que el libro principal de matrículas, considerándose para este efecto el formulario como si fuere una sola hoja.

32.6.5.5. Sobre una misma aeronave no podrá hacerse sino un solo registro de matrículas, el cual será cancelado en los casos previstos en el presente Reglamento.

32.6.5.6. La Dirección General de Aeronáutica Civil concederá en lo sucesivo, a los interesados, una serie ascendente de números de matrícula para sus aeronaves y sin tener en cuenta el nombre de la empresa ni la serie particular adjudicada con anterioridad a la fecha del presente Reglamento.

32.6.5.7. Las aeronaves que a la fecha de entrar a regir el presente Reglamento ya hubieren sido matriculadas, conservarán los números de matrícula asignados con anterioridad, números que serán respetados y que no serán objeto de nuevas adjudicaciones en el futuro.

32.6.6. En caso de que cualquier aeronave matriculada en el Registro Aeronáutico Nacional sufra reparaciones y alteraciones mayores en su estructura, hélices, planta motriz o instrumentos, el propietario de la aeronave deberá presentar una información por duplicado en papel común, o en los formularios que exija la Dirección General de Aeronáutica Civil, detallando las reparaciones o transformaciones de que ha sido objeto la aeronave, informe que debe llevar también la firma y clasificación y número de licencia del mecánico jefe bajo cuya vigilancia se efectuaron. En dicha información debe solicitarse la inspección y la aprobación de los trabajos hechos, los que para efecto de su inspección deberán estar a la vista. En dicho informe deberán ser presentados los planos y estudios correspondientes.

32.6.6.1. Toda modificación de importancia que ocurra en la aeronave deberá ser anotada en los libros de matrículas.

32.6.6.2. En relación con las matrículas se llevará un libro especial de registro en el que se anotarán todos los detalles más importantes de las características y demás datos técnicos y de la identificación de la aeronave.

32.6.7. El libro de matrículas será de tamaño grande, se denominará **libro número uno** (1) y constará de tantos tomos como sean necesarios, de 500 folios cada uno, con sus páginas en blanco, numeradas debidamente. En caso de que no sea suficiente dicha página doble, a continuación del último registro o inscripción verificados se abrirá una nueva para la mencionada aeronave y se harán las anotaciones de relación en los folios respectivos.

32.6.7.1. En el libro de registro de matrículas se dejará constancia del número de todas las inscripciones de registro de los títulos de propiedad, embargo o pérdida de aeronaves.

32.6.7.2. Los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil están obligados a comunicar al jefe de Registro Aeronáutico Nacional los trabajos de reparaciones o alteración efectuados en las aeronaves matriculadas en Colombia, con el objeto de que se tome debida nota de ellas.

32.6.7.3. Del libro número uno (1) se llevará un libro índice dividido en 4 secciones, una de las cuales ocupará la mitad del libro respectivo. En la sección que ocupa la mitad del libro se anotarán las aeronaves de transportes públicos, en el mismo orden de asiento del libro principal. En las otras secciones se asentarán los registros de las aeronaves de trabajos aéreos, de turismo y las oficiales de servicios civiles respectivamente, también en el orden de asiento del libro principal.

32.6.8. La matrícula de las aeronaves colombianas se cancelará en los siguientes casos:

1º Cuando adquiriera matrícula en otro país por cesión autorizada previamente por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta autorización será también necesaria cuando se trate de actos que graven o limiten el dominio de las aeronaves y que impliquen la salida de éstas del país.

2º Cuando la aeronave deba ser retirada definitivamente del servicio, a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

3º Cuando el propietario solicite que se anule y se justifiquen plenamente las razones invocadas para tal fin a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

4º Cuando el propietario o usufructuario de una aeronave haya sido sancionado con la suspensión definitiva del permiso para operarla, a menos que se transfiera a persona que no tenga impedimento alguno, y

5º En los demás casos previstos en la ley y los reglamentos.

32.6.8.1. De hecho quedará nula la matrícula concedida a una aeronave que de conformidad con el Reglamento presente no se pueda otorgar.

32.6.8.2. Ninguna aeronave que tenga su matrícula cancelada podrá volar sino con permiso especial de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

32.6.9. Toda aeronave colombiana deberá portar en todo momento una **tarjeta** de matrícula en la que se expresen los datos de identificación de la misma y en la que se especifiquen el nombre, domicilio y nacionalidad del propietario y el explotador. Cualquier variación que se efectúe de hecho en los datos tomados en la tarjeta imponen su renovación (v. anexo).

32.6.9.1. El propietario o explotador de la aeronave está obligado a presentar a la Dirección General de Aeronáutica Civil la tarjeta de matrícula para renovación, junto con las pruebas del caso, dentro de los diez días siguientes a la fecha de la alteración de los datos que en ella figuren. En caso contrario se hará acreedor a las sanciones previstas en el Decreto número 766 de 1939.

32.6.9.2. Cualquier inexactitud que se llegue a comprobar en relación con los datos suministrados por el interesado, cualquier omisión al facilitarlos o el incumplimiento a las obligaciones en el presente capítulo estipuladas, será sancionada con multas o con la cancelación o suspensión de las respectivas licencias, teniéndose en cuenta la gravedad de la falta, sanciones que aplicará la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con el Decreto número 766 de 1939.

### 32.7. Del registro de propiedad de aeronaves

32.7.1. Los actos traslaticios de dominio de una aeronave requieren para su validez que sean otorgados por escritura pública y para efecto de la tradición, que hayan sido inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional y se entreguen materialmente. A los mismos requisitos de la escritura pública y a la inscripción en el Registro están sometidos los actos que graven o limiten el dominio de una aeronave.

32.7.1.1. Son actos traslaticios y gravan el dominio de una aeronave los mismos que de conformidad con el Código Civil sirven para traspasar o gravar el dominio de los bienes muebles.

32.7.2. En los casos de embargo judiciales o de litigios que versen sobre aeronaves, el Juez o Magistrado que conozca el asunto dará el aviso del caso a la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional, para el efecto que las leyes señalan para las cosas que están fuera del comercio.

32.7.3. La pérdida de toda aeronave, por destrucción debidamente comprobada, deberá ser anotada en el Registro Aeronáutico Nacional en el término de dos meses, contados a partir de la fecha de la destrucción. Para este efecto el propietario de la aeronave, o quien represente sus derechos, deberá presentar el original de dos declaraciones extrajuicio rendidas ante Juez, de personas que hagan una relación lo más exacta posible de los hechos sucedidos y que puedan atestiguar, si fuere posible, las causas del accidente. El registro de estas declaraciones será título suficiente para la cancelación de la respectiva matrícula. La omisión de lo dispuesto, será sancionada conforme al Decreto número 766 de 1939.

32.7.4. El jefe de Registro Aeronáutico Nacional llevará un libro de registro de títulos de propiedad de las aeronaves en el que se anotarán los actos que traspasan, gravan o limitan el dominio de una aeronave y los que sirven para anotar su pérdida o embargo.

32.7.4.1. El libro de registro de propiedad de aeronaves se denominará libro **número dos** (2) el cual constará de tantos volúmenes, cuantos sean necesarios, de tamaño grande, con sus páginas en blanco y numeradas debidamente.

32.7.4.2. Los títulos, actos y documentos referentes a la propiedad de aeronaves se copiarán en el libro número dos (2) en el mismo orden de fecha en que hayan sido presentados dejándose constancia de las respectivas inscripciones en el libro número uno (1) de registro de matrícula. Si

vinieren en idioma extranjero sólo se copiará su traducción debidamente legalizada.

32.7.4.3. El jefe de Registro Aeronáutico, antes de proceder al registro del traspaso de propiedad de una aeronave tomará cuenta del estado jurídico en relación con la misma y especialmente, de las órdenes de embargo de que haya sido objeto.

32.7.4.4. Al original de todo acto o documento que verse sobre aeronaves y que de conformidad con el presente Reglamento deba ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, se le extenderá a continuación de su texto una nota en la que conste el hecho de haber sido registrado, la que debe ir debidamente firmada por el jefe de Registro Aeronáutico Nacional. De lo contrario, no hará prueba del dominio.

32.7.4.5. Se entenderá como registrado todo título de propiedad que tenga la correspondiente nota de registro, firmada y sellada debidamente por el jefe de Registro Aeronáutico Nacional.

32.7.4.6. Se entenderá por fecha cierta de un documento o acto de cualquier género que sea objeto de inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional la de su autenticación ante cualquier autoridad civil o política. Si vinieren escritos en idioma extranjero, deberán ser traducidos oficialmente al español o castellano.

32.7.4.7. Los actos o documentos que deban ser objeto de inscripción en la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional, otorgados en el extranjero, deberán ser extendidos en la forma que indiquen las leyes del respectivo país y autenticados por las correspondientes autoridades y en último término por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia.

32.7.5. La calidad de explotador de una aeronave, cuando se trate de persona distinta del propietario, deberá ser reconocida por medio de documento escrito, otorgado entre el propietario y el explotador, autenticado y registrado en la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional. De lo contrario la responsabilidad civil que pueda nacer por causa de la aeronave recaerá exclusivamente sobre el propietario de la aeronave misma.

32.7.5.1. El propietario de una aeronave no matriculada en Colombia se reputa explotador de la misma, salvo el caso de que dicha calidad le haya sido reconocida a persona distinta en el Registro Aeronáutico del país de la nacionalidad de la aeronave o en cualquier otra oficina o documento público oficial del mismo origen.

32.7.6. En el caso de desaparición no justificada de una aeronave el propietario estará obligado a devolver al Tesoro la suma correspondiente a las exenciones con que se haya favorecido a la aeronave, según la Ley 89 de 1938, pero si se llegare a probar al propietario que hubo manejos dolosos en el desaparecimiento de la aeronave, se le hará efectiva

una multa equivalente al 50% del valor con que figure en el Registro Aeronáutico Nacional.

### 32.8. **Certificados de navegabilidad aérea.** (Véase anexo)

32.8.1. A la aeronave que ha sido importada e inspeccionada de conformidad con los requisitos anteriormente expresados, la Dirección General de Aeronáutica Civil le concederá Certificado de Navegabilidad Aérea, a solicitud del propietario, de su representante legal o su apoderado, requisito sin el cual la aeronave no podrá volar en el espacio atmosférico nacional.

32.8.2. Los propietarios de aeronaves extranjeras residentes están obligados a solicitar de la Dirección General de Aeronáutica Civil el Certificado de Navegabilidad Aérea correspondiente, el cual se concederá en la misma forma que el de las aeronaves colombianas, requisito sin el cual no podrán volar en territorio colombiano.

32.8.3. El Certificado de Navegabilidad Aérea es el comprobante que acredita que la aeronave para la cual se expide ha llenado todos los requisitos exigidos por la Sección de Inspección de la Dirección General de Aeronáutica Civil y se encuentra en condiciones de ser volada.

32.8.4. El Certificado de Navegabilidad Aérea durará un año sin perjuicio de que pueda suspenderse en cualquier momento si, a juicio de los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la aeronave no se encuentra en perfectas condiciones de aeronavegabilidad, de comodidad o higiene cuando se trate de aeronaves de pasajeros.

32.8.5. La suspensión del Certificado de Navegabilidad Aérea permanecerá vigente por todo el tiempo necesario para la completa reparación de la aeronave, la que sólo podrá volar nuevamente cuando cualquier inspector oficial dé su autorización por escrito.

32.8.6. El Certificado de Navegabilidad Aérea se revalidará año por año, con las mismas reservas anteriormente anotadas. Para este efecto el interesado deberá presentar su solicitud, con anticipación de un mes a la fecha de su vencimiento, en la que se exprese la fecha de concesión del respectivo certificado y se pida una nueva revisión de la aeronave por parte de los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

32.8.7. Todos los propietarios de las aeronaves actualmente en servicio, están obligados a preparar el material volante y solicitar las inspecciones necesarias antes del 31 de marzo de 1948, para obtener su Certificado de Navegabilidad Aérea.

32.8.8. Las aeronaves mencionadas deberán portar el mencionado certificado el 31 de julio de 1948, de lo contrario, los respectivos propietarios o explotadores podrán ser sancionados conforme a lo dispuesto en el Decreto número 766 de 1939. A igual sanción estarán sometidos los pro-

pietarios cuyas aeronaves, pasada dicha fecha, no porten su Certificado de Navegabilidad Aérea, o éste contenga datos que no estén conformes con la realidad.

Artículo 2º La presente Resolución rige desde su fecha y deroga toda disposición que le sea contraria.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 11 de octubre de 1947.  
MAURICIO T. OBREGON, Director General de Aeronáutica Civil.

**TITULO XII**

**RADIOCOMUNICACIONES AERONAUTICAS**

## CAPITULO I—TELECOMUNICACIONES

Resolución número 1324 de 1943 (diciembre 11). Por la cual se derogan las Resoluciones números 14 de 1939 (octubre 18) y la marcada con el número 66 de 1940 (enero 22) y se modifica el Reglamento del Servicio de Radiocomunicaciones de la Aeronáutica Civil.

Ley 10 de 1933 (octubre 9). Por la cual se aprueba la Convención Internacional de las Telecomunicaciones, junto con sus reglamentos respectivos, firmada el 10 de diciembre de 1932 por los Delegados de Colombia en la Conferencia Internacional reunida en Madrid.

Ley 99 de 1940 (diciembre 21). Por la cual se aprueban en todas sus partes los reglamentos general de radiocomunicaciones y adicional de radiocomunicaciones, lo mismo que sus protocolos finales, firmados en El Cairo, el 4 de abril de 1938.

Ley 6ª de 1943 (febrero 27). Sobre autorizaciones al Gobierno en el ramo de Telecomunicaciones y sobre organización de una empresa en este ramo controlada oficialmente.

---

### DECRETO NUMERO 3834 DE 1947

(noviembre 29)

por el cual se organiza una Junta Consultiva de Telecomunicaciones.

#### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales, y

#### **Considerando:**

Que se hace necesario unificar las disposiciones sobre el ramo de telecomunicaciones en el país;

Que la proximidad de la reunión en Bogotá de la Conferencia Interamericana de Radio hace aconsejable la elaboración de ponencias y estudios que por parte de la República habrán de presentarse a la consideración de dicha conferencia;

Que es indispensable completar los estudios referentes a la adecuada repartición de frecuencias en los servicios de radiocomunicaciones, ya iniciados en Atlantic City por la Delegación de la República, y

Que el país debe estar lo suficientemente preparado para desempeñar a cabalidad las funciones para que fue elegido por la pasada Conferencia Mundial de Atlantic City, como miembro del Consejo Administrativo de la Unión Internacional de Telecomunicaciones,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Créase una Junta Consultiva de Telecomunicaciones, que funcionará bajo la Presidencia del Ministro de Correos y Telégrafos.

Artículo 2º La Junta a que se refiere el artículo anterior, estará integrada por los jefes de las Secciones Técnica y de Telégrafos; el ingeniero inspector de radiodifusión del Ministerio de Correos y Telégrafos; los Gerentes de las Empresas Nacionales de Telecomunicaciones y Radiocomunicaciones; un representante de las Secciones de Radiocomunicaciones del Ejército, Marina y Aviación, designados por el Ministro de Guerra; el Director General de la Aeronáutica Civil; el Director del Departamento de Radiodifusión Nacional, dependiente del Ministerio de Educación Nacional y el Presidente de la Delegación de Colombia en la Conferencia de Plenipotenciarios de Telecomunicaciones de Atlantic City.

Artículo 3º La Junta Consultiva creada por el artículo 1º del presente Decreto tendrá las siguientes atribuciones:

a) Presentar a la consideración del Ministro de Correos y Telégrafos los planes y proyectos para el desarrollo uniforme de las telecomunicaciones en el país;

b) Someter al estudio del Ministro de Correos y Telégrafos la aplicación y distribución de frecuencias para los diferentes servicios y circuitos de radiocomunicaciones;

c) Proponer al Ministro de Correos y Telégrafos una adecuada explotación técnica y administrativa de los diferentes servicios de telecomunicaciones que funcionan en el interior de la República.

d) Elaborar los proyectos de ponencias que, en asuntos de telecomunicaciones, tanto técnicos, como administrativos, deban presentarse a la consideración de las diferentes conferencias o reuniones internacionales, en nombre de la República;

e) Proponer al Ministro de Correos y Telégrafos las reformas que sean necesarias a la reglamentación vigente sobre telecomunicaciones, a fin de que esté acorde con las disposiciones internacionales.

Artículo 4º El Presidente de la Delegación de Colombia a la Conferencia de Plenipotenciarios de Atlantic City, quien no desempeña cargo oficial alguno, tendrá derecho a una remuneración de \$ 20 por sesión de la Junta de que trata el presente Decreto.

Artículo 5º Facúltase al Ministro de Correos y Telégrafos para reglamentar, por medio de resoluciones, el trabajo de la Junta Consultiva a que se contrae el presente Decreto.

Artículo 6º A partir de la vigencia del presente Decreto adscríbese al Ministerio de Correos y Telégrafos, exclusivamente, la asignación de frecuencias para todos los servicios de radiocomunicaciones que funcionan en la República.

Artículo 7º En desarrollo de lo dispuesto en el artículo anterior, el Ministerio de Correos y Telégrafos será la única entidad autorizada para tramitar los asuntos de telecomunicaciones con la Unión Internacional de Telecomunicaciones y sus organizaciones oficiales.

Artículo 8º El Ministerio de Correos y Telégrafos procederá a revisar todas las frecuencias atribuidas hasta la fecha, y en lo futuro sólo po-

drán asignarse frecuencias específicas a cada servicio o circuito, sin perder de vista las disposiciones internacionales sobre uso de ciertas frecuencias o bandas.

Artículo 9º El presente Decreto regirá desde su fecha.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 29 de noviembre de 1947.—**MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Guerra, **Fabio Lozano y Lozano.**—El Ministro de Educación Nacional, **Joaquín Estrada Monsalve.**—El Ministro de Correos y Telégrafos, **José Vicente Dávila.**

("Diario Oficial" número 26602).

---

RESOLUCION EJECUTIVA NUMERO 113 DE 1946  
(junio 14)

por la cual se autoriza la organización de una Sociedad de Radiocomunicaciones Aeronáuticas en la República para servicio de los transportes aéreos.

**Rama Ejecutiva del Poder Público,**

**Considerando:**

Que según el artículo 23 de la Ley 89 de 1938, la navegación aérea y los servicios directamente relacionados con ella están sometidos a la suprema inspección y reglamentación del Gobierno;

Que la misma ley en su artículo 60 dispone que es función privativa del Estado la reglamentación, organización y control de los aeropuertos y aeródromos del país, y por tanto, de los servicios anexos y dependientes de éstos, entre otros los de radio-electricidad, aerología y similares cuya ejecución está encargada exclusivamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil por mandato de la ley citada;

Que se hace necesario para seguridad de los asociados que hacen uso de los transportes aéreos en la República, que el servicio de radio-comunicaciones de Aeronáutica Civil sea de tal naturaleza que garantice efectivamente el control de estos servicios, aterrizaje por instrumentos, servicios meteorológicos etc., y que todos estos puedan ser aprovechados sin excepción por las compañías de navegación aérea establecidas o que se establezcan en el territorio nacional.

Que en la actualidad los servicios radio-aeronáuticos de seguridad y control, así como los meteorológicos se prestan por las compañías de transportes aéreos establecidas en el país en forma independiente por cada una de ellas, pero el constante aumento y desarrollo de estos servicios requiere su inmediata unificación para garantizar en todo momento la seguridad de los transportes aéreos;

Que el medio más aconsejable para realizar la unificación apetecida, por cuanto el Gobierno está por ahora en imposibilidad de asumir directamente esta función, es el establecimiento de una sociedad formada por

las compañías interesadas en el transporte aéreo, que se dediquen preferencialmente a servir estos valiosos intereses de seguridad,

### **Resuelve:**

1º Con el fin exclusivo de unificar y mejorar los servicios de radio-comunicaciones aeronáuticas para atender en debida forma a la seguridad de vuelo de los transportes públicos o privados, autorizase a la Dirección General de la Fuerza Aérea para que, por intermedio del Departamento de Aeronáutica Civil, tome la iniciativa, fomente y prohija la constitución de una sociedad formada por las compañías de navegación aérea establecidas o que se establezcan en el territorio nacional.

2º Esta sociedad será constituida con arreglo a las leyes de Colombia y su capital inicial lo suscribirán las empresas colombianas de transportes aéreos públicos por acciones, en proporción al volumen de operaciones de cada una de ellas según la fórmula que se acuerde al respecto en los estatutos. Las compañías de radio-comunicaciones aeronáuticas extranjeras en la proporción que determinen los estatutos.

3º El domicilio de la Sociedad será la ciudad de Bogotá.

4º La administración de la sociedad estará a cargo de una Junta Directiva constituida en la forma que se establezca en los estatutos y en la cual el Gobierno tendrá dos representantes.

5º Los servicios que preste la Sociedad serán exclusivamente para los fines que se indican en esta Resolución, es decir, no podrán darse al público en general, salvo en casos de calamidad pública o arreglos especiales con el Gobierno.

6º Los servicios a que se refiere esta Resolución se darán en iguales condiciones a las entidades que los utilicen, sin ventajas, prelación o preferencias provenientes del mayor aporte que cualquiera de los socios haya hecho a la sociedad, pero deberá tenerse en consideración el volumen, necesidades y características de cada empresa en la prestación de los servicios que requieran, en forma que no perjudique a los restantes.

7º Las tarifas y contratos respectivos sobre prestación de los servicios a que se refiere esta Resolución que celebre la sociedad serán sometidos al Gobierno para su aprobación.

8º Las naves aéreas de transportes públicos o privados transeúntes o pertenecientes a sociedades o personas que no formen parte de la sociedad, pagarán los servicios de acuerdo con los contratos y tarifas que fije la compañía con aprobación del Gobierno.

9º Toda nueva compañía de transportes aéreos que se organice en el país está en la obligación de tomar los servicios de la sociedad y, por tanto, tiene derecho a formar parte de ésta mediante la adquisición de las acciones que proporcionalmente le correspondan, para lo cual la sociedad al constituirse podrá emitir un número de acciones mayor al que se suscriban para tenerlas en depósito y venderlas a las compañías que se constituyan.

10. El Gobierno ejercerá permanentemente control sobre las actividades que desarrolle la sociedad, de orden técnico y con el fin de asegurar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y decretos, por medio de un funcionario de su libre nombramiento y la sociedad estará sometida a aceptar este control y las indicaciones que en ejercicio de él se formulen para la mejor prestación de los servicios. El sueldo de este funcionario será de cargo de la Sociedad, pero en todo caso deberá estar en armonía con las remuneraciones y asignaciones del Ministerio de Guerra para los cargos similares.

11. El Gobierno podrá tomar bajo su inmediata dirección y vigilancia la prestación de los servicios, equipos, estaciones, etc., pertenecientes a la Sociedad en los casos en que por turbación del orden público o conmoción interior o exterior sea imperioso dictar esta medida para efectos de la seguridad nacional.

12. Los servicios de radiocomunicaciones aeronáuticas estarán abiertos en todo tiempo gratuitamente para las naves aéreas militares, en forma que no cause perjuicio a los servicios comerciales a que atienda la sociedad.

13. La Sociedad que se autoriza estará obligada por medio de sus estaciones de radio a prestar servicios de radio en caso de emergencia a bordo de cualquiera aeronave no perteneciente a ninguna de las compañías asociadas, durante todo el tiempo que la emergencia requiera.

14. La Sociedad podrá coordinar sus servicios y sistemas de funcionamiento con las empresas de radiocomunicaciones aeronáuticas análogas que funcionen en otros países.

15. Siempre que esta Sociedad llene las condiciones establecidas en esta Resolución, el Gobierno se abstendrá de conceder cualquier permiso a personas naturales o jurídicas para la prestación de los servicios de que trata esta Resolución.

16. En los estatutos de la Sociedad se incluirán expresamente las bases generales consignadas en esta Resolución.

17. Esta Resolución entrará en vigencia en la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 14 de junio de 1946.  
ALBERTO LLERAS.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo**.

---

## RESOLUCION EJECUTIVA NUMERO 222 DE 1946

(octubre 22)

por la cual se autoriza a la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia "Avianca" para prestar servicios de radioaeronáutica a las compañías y empresas de aviación civil en el país.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

**Considerando:**

Que por Resolución Ejecutiva número 113 de 1946 se autorizó a la

Dirección General de la Fuerza Aérea para que por intermedio del Departamento de Aeronáutica Civil se tomara la iniciativa para la constitución de una sociedad formada por las compañías de navegación aérea establecidas o que se establezcan en el territorio nacional, con el objeto de unificar y mejorar los servicios de comunicaciones aeronáuticas para atender a la seguridad de vuelo de los transportes aéreos, públicos o privados;

Que no obstante que se han estado adelantando gestiones para la formación de esta compañía no han culminado aún y las necesidades de seguridad del transporte aéreo en el país exigen que estos servicios se organicen a la mayor brevedad, para lo cual las compañías que funcionan en el país, con intervención y a instancia del Departamento de Aeronáutica Civil han llegado a un acuerdo transitorio para que la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia "Avianca", preste estos servicios entre tanto se organiza la compañía a que se refiere la Resolución prenombrada;

Que el Gobierno de acuerdo con la facultad contenida en el artículo 23 de la Ley 89 de 1938, considera urgente y necesaria la reglamentación e inspección directa de tales servicios,

### **Resuelve:**

Artículo 1º Autorízase a la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia "Avianca" para prestar en el país los servicios de radioaeronáutica a las demás compañías de aviación y empresas de transportes públicos o privados o de trabajos aéreos y de turismo aéreo establecidas o que se establezcan en el país y demás aeronaves de uso particular. Esta autorización se concede a partir del 1º de noviembre del año en curso y regirá hasta cuando se funde la Compañía Radioaeronáutica de Colombia de que trata la Resolución Ejecutiva número 113 de 1946 o hasta cuando el Gobierno asuma directamente la prestación de estos servicios.

Los servicios autorizados son los siguientes:

- a) Meteorología.
- b) Radiofaros.
- c) Guardia de aviones.
- d) Torres de control de tráfico aeroportuario.

Artículo 2º Las compañías de transportes aéreos establecidas o que se establezcan en el país y las demás empresas de transportes públicos o privados y de trabajos aéreos o de turismo aéreo y aeronaves de uso particular quedan en la obligación de tener estos servicios en el desarrollo de sus actividades aéreas y, por tanto, se les faculta para tomarlos a la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia "Avianca", mediante contratos que celebren con dicha Compañía.

Artículo 3º El Departamento de Aeronáutica Civil del Ministerio de Guerra controlará estos servicios, ya se presten directamente o en virtud de contrato y en este último caso queda bajo su inmediata vigilancia la ejecución y cumplimiento por parte de las distintas compañías, em-

presas o particulares de los contratos que se celebren con la compañía autorizada, que para su validez requieren ser aprobados y registrados en el mismo Departamento antes de entrar en ejecución.

Artículo 4º El Departamento de Aeronáutica Civil cancelará a cualquiera compañía o empresa de transportes públicos o privados, de trabajos aéreos o de turismo aéreo o a las aeronaves de uso particular el permiso que se le haya concedido para operar el avión o aviones que no tengan establecidos los elementos de radioaeronáutica y servicios determinados en esta Resolución en las condiciones y plazos indicados en los artículos siguientes o en caso de incumplimiento del contrato que para el mismo efecto haya celebrado con la compañía autorizada.

Artículo 5º Concédese un término de tres (3) meses, contado a partir del 1º de noviembre del año en curso, para que las compañías, empresas o particulares tomen el servicio de guardia de aviones. Los demás servicios de que trata esta Resolución deben principiar a prestarse desde el 1º de noviembre del año en curso.

Artículo 6º Para efectos de control de vuelo divídese al país en tres (3) zonas, así:

Zona número 1 o norte. Comprende hacia el norte en sector del país desde una línea recta imaginaria que lo atraviesa partiendo de San Lorenzo en la Comisaría de Arauca y pasando por Puerto Berrío y Medellín hasta morir en el mar Pacífico.

Zona número 2 o central. El sector del país comprendido entre la línea citada arriba y una línea recta imaginaria que parte del mismo punto de San Lorenzo en la Comisaría de Arauca y pasando por Villavicencio, Florencia y Puerto Asís, va hasta el límite con el Ecuador.

Zona número 3 o sur-este. El sector del país hasta los límites con Venezuela, Brasil, Perú y Ecuador, a partir de la línea últimamente citada.

Artículo 7º Asígnanse las siguientes frecuencias para control de vuelo en las zonas arriba citadas:

Zona Nº 1. La frecuencia de 5.580 kilociclos.

Zona Nº 2. La frecuencia de 5.592,5 kilociclos.

Zona Nº 3. La frecuencia de 5.650 kilociclos.

Para servicio de torre de control de tráfico en los aeropuertos del Gobierno, asígnase la frecuencia de 3.105 kcs. Asimismo autorizase a la Estación de El Paso y Aeropuerto de Pato para usar esta misma frecuencia.

Artículo 8º Todo avión de transporte civil aéreo, de seis o más pasajeros, deberá estar provisto de los siguiente aparatos de radiocomunicación.

a) Un transmisor de telefonía de por lo menos 50 watts. de potencia en antena, con cuatro canales controlados a cristal en las siguientes frecuencias: 3105, 5580, 5592,5 5650 kilociclos.

b) Dos receptores superheterodinos que entre los dos cubren entre 200 y 10.000 kilociclos.

c) Un equipo de radio-compás automático.

Artículo 9º Todos los aviones de menos de seis pasajeros ya sean de transporte civil, turismo, entrenamiento primario o entrenamiento de cualquier clase, que efectúen vuelos de crucero, deberán estar provistos de los siguientes aparatos de radiocomunicación:

a) Un transmisor de por lo menos 20 watts. de potencia en antena y por lo menos dos canales controlados a cristal en las frecuencias de 3105 y otra frecuencia correspondiente a la zona en que vuela.

b) Un receptor que cubra la frecuencia por lo menos de 3.000 a 6.000 kilociclos.

c) Si el avión es de servicio comercial de pasajeros deberá estar equipado con radio-compás automático.

Artículo 10. Todo el equipo deberá ser aprobado por la Aeronáutica Civil y revisado por lo menos cada seis (6) meses por un técnico de dicho Departamento.

Ninguna aeronave podrá efectuar vuelos si su equipo no se halla en buen estado de funcionamiento, para lo cual debe ser revisado antes del vuelo por un técnico de las respectivas compañías.

Artículo 11. Esta Resolución entrará en vigencia en la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dada en Bogotá, a 22 de octubre de 1946.—MARIANO OSPINA PEREZ.—El Ministro de Guerra, **Luis Tamayo.**

**TITULO XIII**

**SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL**

**LEY 74 DE 1916 (1)**  
(diciembre 16)

por la cual se establece el servicio meteorológico nacional.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º El Gobierno procederá a organizar el servicio meteorológico nacional. Los detalles de la organización consultarán las necesidades del país y los procedimientos puestos en práctica por otras Repúblicas americanas, de suerte que se dé cumplimiento de la mejor manera, por parte de Colombia, a lo dispuesto en el Segundo Congreso Científico Panamericano reunido en Washington.

Artículo 2º El Gobierno dictará las providencias conducentes a obtener la colaboración eficaz, en esta obra, de las estaciones meteorológicas ya existentes de las que puedan fundar las misiones establecidas en el país, los centros de enseñanza de agricultura y otros institutos que estén en actitud de prestar este servicio.

Artículo 3º En el plan científico de observaciones se continuará desarrollando el conjunto de métodos empleados hasta ahora por el Observatorio Astronómico Nacional para la determinación del clima de Bogotá, con las modificaciones que mejor consulten las necesidades de la estadística agrícola y de la fluviometría del territorio, y procurando seguir un plan homogéneo con el de los demás de Hispanoamérica.

Artículo 4º Créase una Oficina Meteorológica Central con el siguiente personal:

Un jefe que lo será el Director del Observatorio Astronómico, un ingeniero adjunto y un oficial escribiente. Esta oficina centralizará los datos recogidos en el país, los dispondrá dos veces al mes, por lo menos, en cartas y gráficos convenientes, de acuerdo con lo estatuido en las últimas convenciones meteorológicas.

Parágrafo. Los sueldos mensuales del ingeniero adjunto y del oficial escribiente serán de ochenta pesos (\$ 80), y de cuarenta pesos (\$ 40), respectivamente.

Artículo 5º En la Revista del Ministerio de Agricultura y Comercio se publicarán los cartas, gráficos, cuadros respectivos, etc., juntamente con las observaciones practicadas en Bogotá, sobre actividad solar y potencial eléctrico, con las demás contribuciones científicas que el jefe de la oficina juzgue dignas de darse a la publicidad.

Esta revista se repartirá gratuitamente a las Municipalidades, a todos los centros de enseñanza secundaria y profesional, a las estaciones agronómicas, a las compañías de navegación, a las juntas de canalización de los ríos, a las compañías de seguros agrícolas establecidas o que

---

(1) Consultar Resolución número 73 de 1948, por la cual se fijan los mínimos meteorológicos de visibilidad y altura de las nubes para actividades aeronáuticas civiles.

se establezcan en el país, y a los observatorios meteorológicos y astronómicos del exterior.

Artículo 6º El Gobierno dotará al Observatorio Astronómico Nacional, y a los demás institutos y entidades a quienes el mismo Gobierno encargue de hacer observaciones meteorológicas y fluviométricas, con los instrumentos necesarios. Para atender a la compra de éstos se apropia la partida de ocho mil pesos (\$ 8.000) oro, la cual se incluirá por cuartas partes en el presupuesto de la próxima vigencia y en los siguientes.

Artículo 7º. En las escuelas públicas urbanas y en las oficinas que el Gobierno determine se harán observaciones meteorológicas, y de ellas se dará cuenta cada diez días al Observatorio Astronómico Nacional, para lo cual gozarán de franquicia postal y telegráfica los maestros y jefes de las oficinas respectivas.

Parágrafo. El Gobierno proveerá a las oficinas y escuelas de que se trata, de los instrumentos registradores necesarios.

Artículo 8º Se autoriza al Gobierno para designar hasta veinte personas o entidades que se encarguen de hacer observaciones meteorológicas, en distintos lugares del país, y para reconocerles por este servicio una remuneración anual de ciento veinte pesos (\$ 120) oro, cada uno. En caso de que a juicio del Director del Observatorio Astronómico Nacional sea necesario establecer en algunos lugares estaciones meteorológicas especiales, donde se practiquen observaciones del mismo orden que las de la oficina central, los encargados de estas estaciones, cuyo número no excederá por ahora de cuatro, gozarán de una remuneración anual de seiscientos pesos (\$ 600) oro. Para estos gastos se apropia la partida de cuatro mil ochocientos pesos (\$ 4.800) oro anuales, que se incluirá en el presupuesto de la próxima vigencia y en las posteriores, a medida que el desarrollo del servicio meteorológico lo exija.

Artículo 9º Los fluviómetros, termómetros, barómetros y demás aparatos usados serán rigurosamente uniformes y patronados por la oficina central, lo mismo que los fluviómetros que se construyan por cuenta de compañías de navegación.

Artículo 10. Los empleados en el ramo del servicio meteorológico —Director del Observatorio Astronómico Nacional, y personas o entidades que designe el Gobierno para hacer observaciones meteorológicas— gozarán para lo relacionado con tal servicio, de franquicia postal y telegráfica.

Artículo 11. Los nombramientos en el ramo del servicio meteorológico se harán por el Gobierno, de acuerdo con el Director del Observatorio Astronómico Nacional.

Dada en Bogotá, a siete de diciembre de mil novecientos dieciséis.

Poder Ejecutivo.—Bogotá, diciembre 16 de 1916.—Publíquese y ejecútese.—JOSE VICENTE CONCHA.—El Ministro de Agricultura y Comercio, **Luis Montoya S.**

(“Diario Oficial” número 15977).

**TITULO XIV**

**CORREOS**

## CAPITULO I.—CONVENCIONES POSTALES INTERNACIONALES

Ley 76 de 1922 (noviembre 18). Por la cual se ratifican la convención principal sobre unión postal universal y los convenios adicionales firmados por los delegados de Colombia al VII Congreso Postal Universal, reunido en Madrid el mes de noviembre de 1920, que versan sobre canje de encomiendas postales, canje de cartas y paquetes por valor declarado, giros postales, abono a diarios y publicaciones periódicas, transferencia de dinero por correo, cobros postales, sus reglamentos de ejecución y protocolos finales. ("Diario Oficial" números 18619 y 18620, de 25 de noviembre de 1922).

Ley 43 de 1924 (noviembre 26). Por la cual se aprueba el Convenio Postal Boliviano firmado en Caracas el 17 de julio de 1911, por los representantes de los países que concurrieron al Congreso Boliviano. ("Diario Oficial" número 19766 del 1º de diciembre de 1924).

Ley 59 de 1928 (octubre 11). Por la cual se ratifica la Convención Postal Universal y los convenios adicionales firmados el 28 de agosto de 1924, por el Delegado de Colombia al VIII Congreso Postal Universal, reunido en Estocolmo que versan sobre canje de cartas y cajas con valor declarado, canjes de encomiendas postales, giros postales, cobranzas postales, abonos a diarios y publicaciones periódicas y transferencia de dinero por correo, junto con los respectivos reglamentos de ejecución y protocolo final. ("Diario Oficial" número 20920 de 16 de octubre de 1928).

Ley 60 de 1928 (octubre 11). Por la cual se ratifica la Convención Postal Panamericana con su reglamento de ejecución y los convenios adicionales firmados en Méjico el 9 de noviembre de 1926, junto con los protocolos finales. ("Diario Oficial" número 20920 de 16 de octubre de 1928).

Ley 18 de 1930 (octubre 21). Por la cual se aprueban la Convención Postal y los convenios adicionales firmados el 28 de junio de 1929, por el Delegado de Colombia al IX Congreso Postal Universal, reunido en Londres, que versan sobre canje de cartas y cajas con valor declarado, canje de encomiendas postales, giros postales, cobranzas postales, abonos a diarios y publicaciones periódicas y transferencias de dinero por correo, junto con los respectivos reglamentos de ejecución y protocolos finales. ("Diario Oficial" número 21526 de 25 de octubre de 1930).

Ley 27 de 1932 (noviembre 7). Por la cual se aprueban el Convenio Postal y los acuerdos adicionales firmados el 10 de noviembre de 1931, por los Delegados de Colombia en el III Congreso Postal Panamericano, reunido en Madrid. ("Diario Oficial" número 22135 de 12 de noviembre de 1932).

Ley 43 de 1935 (noviembre 13). Por la cual se aprueban la Convención Postal, protocolos finales, reglamentos de ejecución y acuerdos adicionales firmados el 20 de marzo de 1934 por el Delegado Plenipotenciario de Colombia en el X Congreso Postal Universal, reunido en el Cairo. ("Diario Oficial" número 23040 de 21 de noviembre de 1935).

**CAPITULO II.—DISPOSICIONES REFERENTES A CONTRATOS**

**LEY 110 DE 1912 (1)**  
(noviembre 23)

por la cual se sustituyen el Código Fiscal y las leyes que lo adicionan y reforman.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

.....

**CAPITULO II (1)**

**Del servicio de correos y telégrafos**

Artículo 137. El Estado presta el servicio de correos y telégrafos en el territorio nacional.

El primero de tales servicios puede prestarse también libremente por los Departamentos, los Municipios y los particulares.

El segundo sólo puede prestarse por el Estado o por las personas naturales o jurídicas con las cuales se haya contratado o se contrate su establecimiento, en nombre de aquél, o que obtengan o hayan obtenido del Gobierno el respectivo permiso.

.....

Artículo 140. La organización del servicio de correos se acomoda a las disposiciones de la Unión Postal Universal; en defecto de ellas, a las contenidas en este Código o en leyes especiales, y a falta de éstas, a la reglamentación del Gobierno.

Artículo 141. El pago del servicio postal que se presta al público se hace por medio de especies que el Gobierno emite con tal objeto, como sellos de correo, tarjetas, cubiertas de valor, cubiertas de servicio postal y patentes, de los valores y clases que se determinan en las convenciones postales, en las leyes y en los reglamentos.

.....

---

Ley 54 de 1922 (octubre 13). Por la cual se faculta al Poder Ejecutivo a efecto de que se debe celebrar el contrato o contratos que sea menester para establecer por medio de hidroaviones el servicio de correos aéreos en todas aquellas regiones del país en donde las vías acuáticas lo permitan.

---

(1) Véanse las siguientes Leyes: 76 de 1914; 68 y 82 de 1916; 79 y 96 de 1919; 12 y 70 de 1920; 30, 32, 41, 42, 43 y 48 de 1921; 6, 12, 54, 56 y 76 de 1922; 2, 5, 32, 57, 85, 99, 102, 98 y 116 de 1923; 37 y 43 de 1924; 13 y 27 de 1925.

Además consúltense el Código Postal y Telegráfico en donde se hallan contenidas todas las disposiciones que rigen sobre la materia.

Ley 116 de 1923 (diciembre 12). Por la cual se reglamenta la celebración de contratos para la conducción de correos nacionales.

Ley 1ª de 1926 (agosto 6), Por la cual se dispone la celebración de un contrato con la Compañía Colombo-Alemana de Transportes Aéreos para establecer el servicio de correos y transporte de pasajeros entre Girardot y Neiva.

Ley 106 de 1928 (noviembre 21). Sobre servicio de navegación aérea, en el Caquetá y Putumayo y en el Puerto de Tumaco.

Decreto número 487 de 1929 (marzo 14). Por el cual se reglamenta la ley anterior.

Decreto número 362 de 1931 (febrero 23). Por el cual se declara como función privativa del Estado el establecimiento, sostenimiento y manejo del correo aéreo y se encarga de él a la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos Scadta, en lo nacional e internacional.

Resolución Ejecutiva número 15 de 1931 (marzo 4). Por la cual se crea una comisión ad-honorem de aviación comercial y se fijan sus atribuciones en relación con el Decreto número 362 de 1931, sobre correo aéreo.

Ley 106 de 1931 (octubre 15). Por la cual se sustituye el artículo 1º de la Ley 116 de 1923, que reglamenta la celebración de contratos para la conducción de correos nacionales.

Ley 2ª de 1946 (septiembre 7). Por la cual se adicionan las Leyes 30 de 1929, 85 y 198 de 1936, y se dictan otras disposiciones para la construcción y adaptación de locales para el servicio de las oficinas de correos y telecomunicaciones y se aumentan las sobretasas creadas por la Ley 85 de 1936.

---

### **CAPITULO III.—CONTRATO POR DIEZ AÑOS SOBRE ADMINISTRACION DEL CORREO AEREO**

#### **Contrato por 10 años (1) sobre administración del correo aéreo, celebrado el 16 de diciembre de 1932.**

Los suscritos, Carlos Uribe Gaviria, Ministro de Guerra; Francisco José Chaux, Ministro de Industrias y Alberto Pumarejo, Ministro de Correos y Telégrafos, debidamente autorizados por el excelentísimo señor Presidente de la República, y en nombre del Estado, por una parte, que se denominará el Gobierno, y Hermann Kuehl, como representante de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta), sociedad anónima domiciliada en Barranquilla, según poder de dicha sociedad, protocolizado bajo el número 3366, de fecha 12 de septiembre de 1929, en la Notaría 2ª de Barranquilla y debidamente autorizado por la Junta Administrativa de la Scadta, según acta de la sesión de dicha entidad, de fecha 15 de diciembre de 1932, y en nombre de dicha sociedad,

---

(1) Consultar artículo 2º del Decreto número 81 de 1942.

por otra parte, que se denominará la Scadta, sociedad constituida por escritura número 2374 de fecha 5 de diciembre de 1919, otorgada en la Notaría 2ª del Circuito de Barranquilla, todos varones, mayores y vecinos de Bogotá, en vista de la autorización conferida por la Ley 54 de 1921 y los artículos 3º y 4º de la Ley 12 de 1932, del Decreto número 362 de fecha 23 de febrero de 1931 y la Resolución Ejecutiva número 15 de fecha 4 de marzo de 1931, actos oficiales éstos últimos en virtud de los cuales se encargó a la Scadta de lo relativo al establecimiento, sostenimiento y manejo del correo aéreo y de sus transportes sobre las líneas nacionales e internacionales establecidas o por establecerse, con subordinación al contrato que para los efectos del citado Decreto firme el Gobierno con la Scadta, y en vista de que para mutua conveniencia los estudios para tales negociaciones no debieran limitarse al ramo aeropostal, sino tener como finalidad una reforma global en el ramo de aviación comercial, por lo cual se hizo necesario crear una comisión de expertos en la cual están debidamente representados tanto los intereses del Gobierno como los de la Scadta; y en consideración de las principales bases generales del contrato convenidas por la supradicha comisión de expertos, los exponentes, con las respectivas calidades mencionadas al principio, hacen constar que han celebrado el contrato que se expresa en las cláusulas siguientes:

Cláusula I. La Scadta creará, en cumplimiento del encargo que le fue conferido por medio del Decreto número 362 del 23 de febrero de 1931 y ratificado por el presente contrato, una sección especial denominada Administración del Correo Aéreo, y sostendrá a su costa una oficina destinada a la dirección de la mencionada Administración, la cual quedará encargada de la correcta ejecución de las disposiciones referentes al correo aéreo, contenidas en el presente contrato.

En esta oficina el Gobierno tiene el derecho de mantener un interventor de su nombramiento y remoción, pagado con fondos nacionales.

Cláusula II. La Scadta establecerá, además, a su costa, oficinas, agencias y sub-agencias de la Administración del Correo Aéreo en todas aquellas ciudades de la República cuya importancia comercial lo justifique. En los lugares en donde no se establezcan dependencias especiales de la Administración del Correo Aéreo, el manejo del correo aéreo se desempeñará, a solicitud de la misma, por las respectivas oficinas o agencias postales del Gobierno, de conformidad con los reglamentos postales generales, y además con los especiales que para los efectos de esta cláusula expedirá la Administración del Correo Aéreo.

Parágrafo. Si terminada la vigencia de este contrato el Gobierno resolviere encargarse él mismo de la Administración del Correo Aéreo, se fijará el valor de los formularios, materiales y enseres en las oficinas, agencias y sub-agencias del correo aéreo que en ese tiempo pasarán a ser propiedad del Gobierno, por dos expertos, el uno de los cuales será nombrado por el Gobierno y el otro por la Scadta. Es entendido que el avalúo de estos efectos se basará en los gastos efectivos, debidamente comproba-

dos, que tuvo la Scadta al adquirirlos, con deducción del demérito que hayan sufrido tales materiales, enseres, etc. Si los expertos citados no logren llegar a un acuerdo a este respecto, se nombrará por ellos un tercero, y en este caso será resuelta cualquier discordia por mayoría.

Cláusula III. La Scadta, por medio de la Administración del Correo Aéreo, organizará este servicio de manera que el mayor número de ciudades y poblaciones del país disfrute de eficientes conexiones aeropostales nacionales e internacionales. Para lograr tal fin la Administración del Correo Aéreo puede utilizar en ciertos trayectos las líneas postales y la organización general del correo nacional, cuyo uso se considera pagado por el porte ordinario respectivo que cada envío llevará en estampillas ordinarias fuera del sobreporte aéreo, de acuerdo con la cláusula IV.

Parágrafo. Para todo lo previsto en este artículo, y especialmente en lo que se refiere a comunicaciones aéreas internacionales, la Scadta procederá siempre de acuerdo con el Gobierno.

Cláusula IV. Todo objeto de los que constituyan el correo aéreo que se dirija de un lugar a otro del territorio nacional, o de cualquier lugar del país al exterior, y que haya de cursar por la vía aérea en todo o en parte del recorrido, ocasionará por cuenta del público y a favor del Estado el porte postal ordinario correspondiente a la categoría del envío, de acuerdo con las tarifas postales nacionales, porte que se hará efectivo en estampillas postales nacionales ordinarias. Para la comodidad del público, la Scadta adquirirá estampillas postales en los expendios del Gobierno por dinero de contado, y mantendrá debidamente provistas de tales especies las oficinas, agencias y sub-agencias del correo aéreo que se establezcan conforme a lo estipulado en la cláusula II.

Cláusula V. Además del porte ordinario, según la cláusula IV, los objetos del correo aéreo que se dirijan de un lugar a otro del territorio nacional o de cualquier lugar de éste al exterior, ocasionarán por cuenta del público y a favor de la Scadta un sobreporte aéreo que se hará efectivo por medio de estampillas especiales que el Gobierno emitirá con tal fin, de acuerdo con la Scadta y a costa de ella. El sobreporte aéreo se cobrará conforme a las tarifas actuales de la Scadta, pudiendo ésta, en cualquier momento, rebajarlas, pero no aumentarlas sin consentimiento previo del Gobierno, manifestado por escrito.

Parágrafo. Lo dispuesto en el inciso anterior no se opone a un mayor porte aéreo a lo largo de líneas aeropostales comercialmente no justificadas, pero cuyo sostenimiento convenga por consideraciones de otra índole. En este caso, las tarifas se fijarán equitativamente y de acuerdo entre el Gobierno y la Scadta. También se podrán fijar de acuerdo con el Gobierno tarifas especiales para compensar el uso de futuras prolongaciones o nuevos trayectos de los recorridos aéreos internacionales, siempre que queden en proporción con las actuales, admitiendo razonables recargos para trayectos extraordinarios.

Cláusula VI. Por mutuo acuerdo de las partes contratantes podrá disponerse que tanto el porte ordinario correspondiente al Gobierno como

el sobreporte aéreo correspondiente a la Scadta se hagan efectivos en una sola clase de estampillas. Los detalles necesarios para el cumplimiento de este nuevo sistema serán convenidos oportunamente entre el Gobierno y la Scadta.

Cláusula VII. En el sobreporte aéreo establecido por la cláusula V del presente contrato a favor de la Scadta, el Gobierno tendrá una participación equivalente al dos por ciento (2 por 100), que abonará la Scadta al Gobierno a medida que vaya recibiendo de éste las estampillas aéreas que se emitan de acuerdo con lo previsto en la cláusula V.

Cláusula VIII. Las estampillas aéreas que el Gobierno emita de acuerdo con la Scadta, para hacer efectivo el sobreporte aéreo a favor de la Scadta, serán depositadas en el Banco de la República. Estas estampillas únicamente pueden ser retiradas en presencia de un empleado del Gobierno autorizado para tal efecto, y de otro de la Scadta, y no tendrán valor efectivo sino una vez recibidas por ella mediante una diligencia debidamente autorizada que se firmará por triplicado. Uno de los ejemplares de dicha diligencia quedará en custodia en el Banco de la República, otro en poder del Gobierno y otro en poder de la Scadta. La Scadta solicitará las cantidades de estampillas aéreas de acuerdo con las necesidades del servicio aeropostal, y el Ministerio de Correos y Telégrafos las entregará mediante el pago de la participación correspondiente del Gobierno, que se liquidará sobre la base del valor nominal de las mismas.

Si el Gobierno y la Scadta resolvieren de común acuerdo cambiar una emisión de estampillas aéreas vigentes por otra nueva, el saldo de la emisión anterior no recibido por la Scadta será destruído a más tardar un mes después de entrar en circulación la nueva emisión en presencia de representantes del Gobierno y de la Scadta.

Cláusula IX. Las bonificaciones territoriales terrestres por concepto del correo aéreo procedente del exterior, con destino a Colombia, y del correo aéreo de tránsito por el país, que correspondan al Gobierno de acuerdo con las convenciones y reglamentos postales internacionales serán cobradas por el Estado e ingresarán íntegramente al Tesoro Nacional. Las bonificaciones aeropostales, por concepto de tales correos, de acuerdo con las convenciones postales internacionales y los convenios que la Scadta pueda acordar con las administraciones postales y transportadores aéreos, corresponderán íntegramente a la Scadta y serán cobradas directamente por ella.

Cláusula X. La Scadta prestará por medio de la Administración del Correo Aéreo el servicio de éste bajo la vigilancia del Gobierno, ciñéndose a los reglamentos postales nacionales e internacionales pertinentes. Los envíos recomendados aéreos serán manejados por la Administración del Correo Aéreo, conforme a las disposiciones que rijan sobre la materia, entendiéndose que en ningún caso la Scadta intervendrá en la recaudación de derechos fiscales, como el impuesto de aduanas.

Cláusula XI. El Gobierno vigilará el servicio aeropostal que presta la Scadta como Administradora del Correo Aéreo de la República de

Colombia por medio del interventor de que habla la cláusula I. Las facultades del interventor se limitan a vigilar el cumplimiento de las obligaciones aeropostales asumidas por la Scadta por el presente contrato. El nombramiento del interventor no recaerá en persona contra la cual tenga queja la Scadta suficientemente fundada a juicio del Gobierno.

Cláusula XII. La Scadta mantendrá a disposición del Gobierno en cada avión de correo despachado según itinerario un cupo de dos mil doscientos (2.200) gramos para la correspondencia aérea oficial que distribuirá el Gobierno entre sus dependencias, dando aviso oportuno a la Administración del Correo Aéreo para que ésta pueda instruir a sus dependencias sobre los pesos parciales que, según la distribución hecha por el Gobierno, corresponderán a los distintos lugares en que hacen escala las aeronaves. Esta correspondencia se entregará y reclamará respectivamente por el correo nacional en las oficinas, agencias o sub-agencias de la Administración del Correo Aéreo, en paquetes debidamente rotulados y sellados, quedando limitada la intervención de ésta al transporte y entrega de tales envíos. Se entiende que la correspondencia que dirija el Gobierno a la Administración del Correo Aéreo o a la Scadta, se considera franca de porte aéreo y no se computa en los dos mil doscientos (2.200) gramos arriba mencionados.

Cláusula XIII. Con el fin de fomentar en el país la organización aeropostal, la Administración del Correo Aéreo tendrá franquicia postal para toda su correspondencia dentro de su organización, así como sus oficinas, agencias y sub-agencias, en el país.

La Administración del Correo Aéreo tendrá también franquicia postal para la correspondencia que dirija en asuntos de la administración oficial aeropostal a terceros. La Administración del Correo Aéreo y sus oficinas, agencias y sub-agencias tendrán también una franquicia telegráfica hasta de veinte (20) palabras en cada despacho para todo lo que se refiera a la normalización y regularización del manejo del correo aéreo. Si la Administración del Correo Aéreo hiciera uso de claves privadas para tales telegramas francos, depositará un ejemplar de éstas en el Ministerio de Correos y Telégrafos.

Cláusula XIV. Los mensajeros y empleados de la Administración del Correo Aéreo tendrán pasaje libre en los ferrocarriles de propiedad del Estado o subvencionados por éste, en cuanto les fuere necesario para el transporte de la correspondencia aérea.

A tales mensajeros los proveerá la Administración del Correo Aéreo del pasaporte correspondiente.

Cláusula XV. Para lograr que el mayor número de ciudades y poblaciones del país disfrute de eficientes conexiones aeropostales nacionales e internacionales, según lo previsto en la cláusula III del presente contrato, el Gobierno solicitará del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales que relacione en lo posible los itinerarios de los trenes correos y cables aéreos con los de las aeronaves, y al efecto oirá las

insinuaciones que haga la Administración del Correo Aéreo. En los casos en que no fuere posible establecer las conexiones con los trenes, el Gobierno procurará que el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales organice en sus líneas servicios de automotores o de autoferros en conexión con las aeronaves que transportan el correo aéreo, de acuerdo con el artículo 5º de la Ley 31 de 1924.

Parágrafo. También solicitará el Gobierno que los pasajes en estos automotores o autoferros no se cobren con tarifa superior a un 50 por 100 a la tarifa ordinaria.

Cláusula XVI. El Gobierno, en vista de las notables ventajas y valiosos servicios que la Scadta ha prestado y ha de continuar prestando, después de una experiencia larga, costosa y satisfactoria, y teniendo en consideración que se trata de un medio de comunicación excepcionalmente rápido, de acuerdo con lo previsto en el artículo 1º, numeral 9, de la Ley 56 de 1890, declara de utilidad pública la empresa de transportes aéreos de la Scadta, y por consiguiente le prestará su apoyo para la mayor eficacia de sus comunicaciones en las distintas regiones del país y para el desarrollo progresivo de sus actividades.

Cláusula XVII. Las aeronaves de la Scadta tendrán en todo caso preferencia para atracar antes que cualquier aeronave o embarcación en todos los aeropuertos, aeródromos, puertos fluviales, marítimos, etc., a fin de recibir o desembarcar correos, aeroexpresos o pasajeros, excepción hecha de las aeronaves militares y buques de guerra. En tales puertos y especialmente dentro de la zona de veinte metros de reserva nacional o en terrenos de propiedad de la Scadta o al servicio de ésta, podrá ella instalar faros o señales que hagan visibles los puntos de acuatizaje y aterrizaje, deslizaderos, amarraderos, hangares, talleres, kioscos o salas de espera para los pasajeros, conexión de teléfonos con la red telefónica más cercana, depósitos, tanques y bombas de combustible, y demás accesorios para facilitar el atraque, el aprovisionamiento y el alojamiento de las aeronaves. Las aeronaves de la Scadta tendrán la exención establecida en la parte final del artículo 16 del Decreto número 599 de 1920.

Cláusula XVIII. Sin perjuicio del carácter netamente civil de la Scadta, el Gobierno tiene el derecho de utilizar la experiencia tanto técnica como científica de la empresa para el continuo fomento y desarrollo de su aviación militar. Al efecto, la Scadta suministrará los conceptos de sus técnicos y científicos sobre las materias que el Gobierno les someta para el estudio, y facilitará al Gobierno no solamente su organización comercial nacional y sus conexiones internacionales, ambas para fines de adquisición y aprovisionamiento, sino también sus astilleros, talleres y demás recursos técnicos para la reparación y conservación de las aeronaves militares. Los pormenores de esta colaboración se fijarán en cada caso por medio de convenios conmutativos especiales que se formularán sobre bases de mutua conveniencia y equidad.

Cláusula XIX. La Scadta suministrará periódica y gratuitamente al Gobierno, por intermedio de la dependencia que éste determine para el

efecto, y para usos internos del mismo Gobierno, planos detallados de los puertos aéreos, aeródromos, campos de aterrizaje y de emergencia, de propiedad de la Scadta o arrendados por ella.

Cláusula XX. La Scadta consiente en que todos sus puertos aéreos, aeródromos, campos de aterrizaje y de emergencia, sean utilizados gratuitamente por las aeronaves militares del Estado en servicio activo de la aviación militar. En cambio el Gobierno ofrece las mismas facilidades a las aeronaves de la Scadta en los puertos aéreos, aeródromos, campos de aterrizaje y de emergencia de propiedad de la Nación o al servicio de ésta.

Parágrafo 1º En los casos previstos en esta cláusula se procurará dar los respectivos avisos con razonable anticipación, sin que esto sea requisito indispensable en casos especiales. Se entiende que la prestación de servicios efectivos en desarrollo de esta cláusula, como la facilitación de de personal de ayuda o vigilancia, suministro de combustible o repuestos, alojamiento de personal y material, alimentación, etc., serán liquidados y pagados entre el Gobierno y la Scadta sobre la base del costo efectivo.

Parágrafo 2º Mediante convenios especiales en cada caso, la Scadta se declara dispuesta a asumir por su cuenta la administración y conservación de aeródromos públicos de propiedad de la Nación o al servicio de ésta, pudiendo establecer en estos casos tarifas para su uso y cobrarlas a los propietarios de aeronaves que no pertenezcan a la aviación militar.

Cláusula XXI. Si durante la vigencia de este contrato, el Gobierno, proyectare el establecimiento, para servicio del público, de una o más líneas de aviación sobre rutas distintas de las que la Scadta tiene o tenga establecidas, dará previamente aviso a la Scadta del proyecto o de la determinación por parte del Gobierno de crear dicha o dichas líneas. La Scadta, dentro de los treinta días siguientes al aviso tendrá derecho de manifestar al Gobierno que resuelve hacerse cargo del establecimiento y servicio de las tales líneas, y el Gobierno se abstendrá de hacerlo por cuenta de él, dejándolo a cargo de la Scadta, la cual procederá a establecer las líneas de que se trata dentro de los ciento ochenta días siguientes a la manifestación que haya hecho en tal sentido. Si la Scadta no quisiere emprender en el establecimiento de las nuevas líneas que se proyectan, el Gobierno podrá organizarlas por cuenta del Estado y con sus propios elementos, sin perjuicio de que posteriormente la Scadta pueda comunicar su disposición al Gobierno de hacerse cargo de aquéllas, y entonces, dentro de los noventa días de esta comunicación, las referidas líneas del Estado se transformarán en líneas de la Scadta, reincorporando entonces el Gobierno a los servicios oficiales los aviones y demás elementos de su propiedad que hubiere destinado a las líneas en cuestión, y la Scadta sustituirá tales aviones y elementos con sus propios equipos.

Lo dispuesto en esta cláusula es sin perjuicio del libre establecimiento de líneas de transportes aéreos por empresas particulares diferentes de

la Scadta, con elementos propios no provenientes del Gobierno. Igualmente es entendido que el Gobierno puede establecer con sus propios elementos líneas de aviación en cualquier ruta, servida o no por la Scadta, para toda clase de servicios o aplicaciones exclusivamente oficiales.

Parágrafo. La Scadta mantendrá al Gobierno periódicamente informado de las líneas que tenga en servicio y dará aviso al Gobierno con treinta días de anticipación de cualquier nueva línea que resuelva establecer.

Cláusula XXII. Los miembros del Gobierno y del Congreso gozarán de descuentos especiales para pasajes aéreos, en las aeronaves de itinerario de la Scadta, en la proporción siguiente:

El excelentísimo señor Presidente de la República, de vuelos libres ilimitados; los señores Ministros del Despacho, del cincuenta por ciento de rebaja; los señores Gobernadores, del veinticinco por ciento de rebaja; los honorables Senadores y Representantes, del veinticinco por ciento de rebaja para viajes en ejercicio de su mandato oficial. Estos descuentos se aplicarán sobre las tarifas que tenga en vigencia la Scadta en la fecha del vuelo respectivo.

Además, el Gobierno tiene derecho a veinte (20) pasajes aéreos anuales, que podrá distribuir libremente entre sus funcionarios, y cuyas solicitudes, en cada caso, requieren la firma de uno de los señores Ministros del Despacho, junto con la del Secretario General de la Presidencia de la República.

Cláusula XXIII. Con el objeto de rodear la aviación comercial del máximum de seguridad, la Scadta tiene amplia facultad para dotar su organización de un servicio de radio propio, y al efecto puede instalar y emplear estaciones radiotelegráficas, radiotelefónicas, de televisión, equipos inalámbricos para determinar la posición de las aeronaves en vuelo, y cualesquiera otras adaptaciones del radio aplicables a la aviación comercial, tanto en sus puertos aéreos, aeródromos, oficinas o agencias, como a bordo de sus aeronaves y demás vehículos. Tales estaciones podrán comunicarse entre sí y con cualesquiera otras nacionales e internacionales, terrestres, fluviales, marítimas o aéreas, permanentes o ambulantes, anexas o destinadas al servicio de radiocontrol de la aviación. Sus mensajes versarán sobre informaciones meteorológicas, observaciones para determinar la posición de las aeronaves, disposiciones técnicas y de tráfico, asuntos administrativos de la Scadta y de las empresas que mantengan con ella servicios combinados a fin de lograr la mayor eficacia de éstos, disposiciones de la Administración del Correo Aéreo, noticias sobre accidentes de aeronaves, embarcaciones marítimas o fluviales, incendios, o cualesquiera otros acontecimientos observables por los pilotos desde las aeronaves, prestando así oportunos servicios a los intereses públicos, u otros mensajes relacionados con la aviación comercial. Mediante convenios especiales entre el Gobierno, la Scadta y las empresas concesionarias del ramo de radio, telégrafos o cables, podrán habilitarse

las estaciones de la Scadta de modo que los pasajeros aéreos puedan disfrutar de las facilidades de ellas, antes, durante o después de sus vuelos. La Scadta solicitará, de acuerdo con los reglamentos establecidos, y el Gobierno otorgará para cada nueva estación de radio de la Scadta, de las categorías arriba enumeradas, de acuerdo con los mismos reglamentos, una matrícula especial. La Scadta someterá a la revisión del Gobierno una serie de dibujos y planos técnicos de cada nueva estación de radio, junto con una especificación pormenorizada de sus características técnicas, y estará obligada durante el término del contrato a hacer en las estaciones las reformas o mejoras que sean necesarias. El Ministerio de Correos y Telégrafos fijará, de acuerdo con los requisitos técnicos, las señales de llamada y las longitudes de onda de las estaciones que se instalen. Queda prohibido el empleo de las estaciones de radio de la Scadta para fines distintos de los autorizados en esta cláusula.

Cláusula XXIV. En caso de guerra interior o exterior, perturbación del orden público o peligro de que, a juicio del Gobierno se presenten estas circunstancias, el Gobierno puede usar libremente las estaciones inalámbricas de la Scadta y establecer en ellas una adecuada vigilancia y la correspondiente censura, pudiendo también usarlas en tiempos normales y en casos excepcionales en forma que no perjudique las necesidades de la Scadta. El Gobierno se reserva el derecho de tomar todas las medidas que juzgue convenientes en defensa de los intereses de la Nación, de su seguridad y del mantenimiento del orden público, inclusive el de suspender o limitar el servicio de las estaciones, sin que la Scadta tenga derecho a indemnización alguna.

Cláusula XXV. Los Directores, Gerentes, pilotos y agentes de la Scadta tendrán una franquicia telegráfica en las líneas de propiedad del Gobierno hasta de veinte palabras en cada despacho para todo lo que se refiere a la normalización y regularización del tráfico aéreo. Estos telegramas versarán especialmente sobre informes meteorológicos, servicio de pasajes, disposiciones técnicas y referentes al despacho de las aeronaves, instrucciones a los agentes y a las expediciones científicas, accidentes e incidentes relacionados con la aviación en general. La Scadta tendrá además franquicia postal para toda su correspondencia dentro de su organización, así como sus oficinas, agentes y subagentes en el país. Si los funcionarios de la Scadta hicieren uso de claves privadas para tales telegramas francos, se depositará un ejemplar de éstas en el Ministerio de Correos y Telégrafos.

Cláusula XXVI. El Gobierno mantiene la facultad otorgada a la Scadta en el ramo de la aerofotografía, pudiendo la última tomar vistas aerofotográficas desde sus aeronaves con los objetos siguientes: para señalar con precisión los peligros del tráfico aéreo y los lugares de acuatizaje o aterrizaje; para la elaboración de planos especiales de las distintas rutas aéreas establecidas o por establecerse, para fines de agrimensura y cartografía en general, y especialmente para la exploración de

regiones de difícil acceso por las vías terrestres y similares. Del uso que haga la Scadta de las facultades concedidas en esta cláusula dejará constancia en el Libro Diario de Viajes prescrito por el artículo 12 del Decreto número 599 del 15 de marzo de 1920.

Parágrafo. La Scadta suministrará gratuitamente al Gobierno una copia en papel adecuado de cada aerofotografía que tomare desde sus aeronaves en desarrollo de la presente estipulación, entendiéndose que tales copias sólo se usarán para fines internos del Gobierno.

Cláusula XXVII. El presente contrato reemplazará cualesquiera otros convenios, acuerdos, contratos o convenciones anteriores entre el Gobierno y la Scadta, y los derechos que en él se establecen a favor de la Scadta no podrán ser transferidos o cedidos a otra persona, sociedad o entidad, sino mediante expresa autorización del Gobierno.

Cláusula XXVIII. Este contrato regirá hasta el día 16 de diciembre de 1942, fecha hasta la cual debía subsistir el contrato vigente entre el Gobierno y la Scadta, perfeccionado por medio de la escritura pública número 2252 de 20 de diciembre de 1922, otorgada en la Notaría 2ª de Bogotá.

Cláusula XXIX. El Gobierno podrá declarar administrativamente la caducidad de este contrato por alguna de las causales siguientes:

1ª Por quiebra de la Scadta, judicialmente declarada.

2ª Por disolución de la misma Compañía.

3ª Por incumplimiento de alguna de sus obligaciones por parte de la Scadta.

La caducidad, llegado el caso, podrá ser declarada administrativamente por el Gobierno y por conducto del Ministerio, al cual esté adscrita la aviación civil. En el caso de caducidad por incumplimiento no podrá declararse sino sesenta (60) días después de que el Gobierno le haya dado aviso por escrito al Presidente de la Scadta en Barranquilla, y en su defecto, a quien válidamente lo sustituya en la representación de la persona jurídica de la misma sociedad en aquella ciudad, de la falta de cumplimiento en que la Scadta haya podido incurrir, y si en este plazo no hubiere ésta corregido o justificado tal falta, si la hubiere. En todo caso de declaración administrativa de caducidad del contrato, la Scadta tendrá derecho a recurrir al Poder Judicial en demanda de sus derechos dentro de los plazos legales, y en caso de dicha declaración de caducidad por la causal de falta de cumplimiento señalada en el numeral 3º de esta cláusula, se hará efectiva la caducidad de acuerdo con el fallo del Poder Judicial si la Scadta ocurriere a éste dentro de los términos legales; y si así no lo hiciere, tendrá efecto esa caducidad desde el vencimiento de los seis meses fijados en el artículo 3º de la Ley 53 de 1909.

El presente contrato requiere para su validez la aprobación del excelentísimo señor Presidente de la República, previo concepto favorable del Honorable Consejo de Ministros.

En constancia se firma el presente documento en Bogotá, a dieciséis (16) de diciembre de mil novecientos treinta y dos (1932).

**Carlos Uribe Gaviria, Francisco José Chaux, Alberto Pumarejo, H. Kuehl.**

---

DECRETO NUMERO 81 DE 1942  
(enero 20)

por el cual se dictan varias disposiciones relacionadas con la Aeronáutica Civil Nacional.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de las facultades extraordinarias que le otorga el artículo 16 de la Ley 128 de 1941,

**Decreta:**

.....  
Artículo 2º Autorízase al Ministro de Correos y Telégrafos para contratar con la Empresa Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca), la prórroga por dos años del contrato de 16 de diciembre de 1932, adicionado por el de 5 de agosto de 1938, que vence el 16 de diciembre del presente año sobre administración del servicio aerpostal.

Artículo 3º El presente Decreto rige desde la fecha de su expedición.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a veinte de enero de 1942.—EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Guerra, **Gonzalo Restrepo**. El Ministro de Correos y Telégrafos (no hay firma).

**TITULO XV**  
**ORGANISMOS ADMINISTRATIVOS AEREOS**



DECRETO LEGISLATIVO NUMERO 2498 DE 1948 (1)

(julio 21)

por el cual se desarrollan los artículos 32 y 39 de la Constitución Nacional y se crea el Consejo Nacional del Transporte.

**El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de las facultades que le confiere el artículo 121 de la Constitución Nacional, y

**Considerando:**

Que por medio del Decreto número 1239, de 10 de abril del corriente año, ratificado por Decreto número 1259 del mismo mes, se declaró turbado el orden público y en estado de sitio todo el territorio de la República;

Que los servicios públicos de transporte están estrechamente vinculados al orden público económico;

Que se hace indispensable coordinar técnicamente los diversos sistemas de transporte para racionalizarlos en obsequio de los intereses generales de la Nación;

Que es indispensable dictar las providencias que aseguren la continuidad de los servicios públicos de transporte,

**Decreta:**

Artículo 1º Las rutas aéreas, fluviales y terrestres, serán libres, pero intervenidas y controladas de acuerdo con los preceptos de este Decreto y los de los decretos reglamentarios que dicte el Gobierno para desarrollarlo.

Artículo 2º A partir de la sanción del presente Decreto, no habrá monopolios, ni privilegios a favor de ninguna persona natural o jurídica en la explotación de la industria del transporte, en las rutas aéreas, fluviales y terrestres.

Parágrafo. Subsistirán y se podrán conceder exenciones en materia de impuestos y contribuciones, subsidios y otras ventajas a las empresas de transportes en que tenga parte el Estado o que por razón de la naturaleza de sus servicios se consideren como de utilidad pública o de interés social.

Artículo 3º Las empresas transportadoras limitarán sus actividades al contrato de transporte y, por tanto, no pueden constituirse en compradoras ni vendedoras por su propia cuenta ni a título de comisionistas, de los artículos que son objeto del transporte.

A su vez los comisionistas de transportes y agentes de aduana, desarrollarán sus actividades separadamente de la conducción o transporte propiamente dicho.

---

(1) El Organismo Internacional de Aviación Civil fue establecido en la parte II, capítulo VII, artículo 43 y siguientes de la Ley 12 de 1947.

Artículo 4º Créase el Consejo Nacional del Transporte que estará compuesto de ocho miembros, así:

1º El Ministro de Obras Públicas o su delegado, quien lo presidirá.

2º Un delegado del Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales;

3º El Director de Aeronáutica Civil.

4º Un delegado de las empresas de aviación;

5º El Ministro de Agricultura y Ganadería, o quien lo represente;

6º Un delegado de las empresas de navegación;

7º El Ministro de Comercio e Industrias, o quien lo represente;

8º Un delegado de las empresas de transporte automotor por carretera;

Los Directores de Navegación y de Transportes y Tarifas, tendrán voz pero no voto en el Consejo Nacional del Transporte.

Los delegados de las empresas de aviación, navegación y transportes terrestres, serán nombrados por el Gobierno, de terna que pasen las respectivas empresas.

El Consejo Nacional del Transporte dependerá del Ministerio de Obras Públicas, y sus miembros no podrán ser escogidos entre los propietarios, gerentes o personal subalterno de las empresas de transportes.

Artículo 5º El Consejo Nacional del Transporte tendrá sesión ordinaria una vez por semana, además de las sesiones extraordinarias, a las que convoque el Ministro de Obras Públicas. La remuneración de los miembros del Consejo que no desempeñen cargos públicos, será de veinte pesos (\$ 20) por sesión.

Artículo 6º Son funciones del Consejo Nacional del Transporte:

a) Coordinar los sistemas y medios del transporte dentro del territorio de la República, procurando que sirvan mejor a los intereses y a la economía general del país;

b) Aforar las distintas rutas aéreas, fluviales y terrestres del país y determinar cupos obligatorios de absorción por parte de las empresas de acuerdo con su capacidad transportadora;

c) Fijar los itinerarios, horarios y reglamentos de las empresas de transportes, con base en los proyectos que le presenten los respectivos organismos técnicos;

d) Emitir concepto en cada caso sobre cupos de importación de elementos destinados al transporte en general;

e) Proponer al Gobierno Nacional las medidas complementarias que aseguren una total coordinación de los medios del transporte;

f) Determinar previamente los puertos para el tráfico de la carga de importación y exportación de acuerdo con la Oficina de Control de Cambios, Importaciones y Exportaciones y con la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda. La carga destinada al consumo local de los puertos no hará parte del volumen asignado al tráfico correspondiente a cada puerto.

g) Dictar su propio reglamento y proponer al Gobierno la creación de los organismos técnicos indispensables para el cumplimiento de sus labores.

Artículo 7º El Gobierno queda facultado para crear y proveer los cargos y fijarles las correspondientes funciones y asignaciones y para abrir los créditos adicionales que fueren necesarios con destino al desarrollo y cumplimiento de este Decreto.

Artículo 8º Las tarifas para los servicios de transporte aéreo, fluvial y terrestre, serán estudiadas y aprobadas por el Ministerio de Comercio e Industrias, con base en los proyectos presentados por las respectivas empresas, previo concepto del Consejo Nacional del Transporte, y de conformidad con la reglamentación que para el ejercicio de esta función dicte el Gobierno.

Artículo 9º Las empresas de transporte público no podrán suspender la prestación del servicio sino con permiso previo del Consejo Nacional del Transporte, mediante solicitud motivada. El Consejo Nacional del Transporte podrá exigir para el estudio de las solicitudes que a este efecto se presenten, toda clase de datos, ordenar revisión de libros, documentos, etc., y recabar el suministro de todos los elementos de juicio que considere indispensables.

Artículo 10. Cuando por cualquier circunstancia, una o varias empresas de transporte público decidieren suspender parcial o totalmente sus labores, el Gobierno, previo concepto del Consejo Nacional del Transporte, dictará en cada caso las normas especiales para garantizar la continuidad del servicio y designará la entidad u organismo que deba operar los equipos en nombre del Gobierno.

Artículo 11. El Gobierno queda ampliamente facultado para reglamentar el presente Decreto y para señalar las sanciones a las empresas de transporte que violen los reglamentos señalados por el Consejo Nacional del Transporte o por los organismos técnicos que se creen para el funcionamiento de esta industria en sus diversas ramas.

Artículo 12. Los Gobernadores y Alcaldes quedan encargados de aplicar y hacer cumplir las disposiciones del Consejo Nacional del Transporte que se crea por el presente Decreto, y a tal efecto destinarán los elementos indispensables para la superintendencia, inspección y vigilancia de los transportes en el territorio de su jurisdicción. El Gobierno determinará las sanciones a que se hagan acreedores los funcionarios que violen lo dispuesto en este artículo.

Artículo 13. Quedan suspendidas las leyes contrarias a lo dispuesto en este Decreto.

Artículo 14. Este Decreto regirá treinta días después de su sanción.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 21 de julio de 1948. **MARIANO OSPINA PEREZ.**—El Ministro de Gobierno, **Darío Echandía.** El Ministro de Relaciones Exteriores, **Eduardo Zuleta Angel.**—El Ministro de Justicia, **Samuel Arango Reyes.**—El Ministro de Hacienda y Cré-

dito Público, **José María Bernal**.—El Ministro de Guerra, Teniente General **Germán Ocampo**.—El Ministro de Agricultura y Ganadería, **Pedro Castro Monsalvo**.—El Ministro de Trabajo, **Evaristo Sourdís**.—El Ministro de Higiene, **Jorge Bejarano**.—El Ministro de Comercio e Industrias, **José del Carmen Mesa M.**—El Ministro de Minas y Petróleos, **Alonso Aragón Quintero**.—El Ministro de Educación Nacional, **Fabio Lozano y Lozano**.—El Ministro de Correos y Telégrafos, **José Vicente Dávila Tello**. El Ministro de Obras Públicas, **Luis Ignacio Andrade**.

(“Diario Oficial”, número 26787, agosto 6 de 1948).

**TITULO XVI**  
**PASAPORTES AL EXTERIOR**

## DECRETO NUMERO 798 DE 1941

(abril 29)

sobre pasaportes colombianos.

### El Presidente de la República de Colombia,

en uso de sus atribuciones legales,

#### Decreta:

Artículo 1º Todo ciudadano colombiano que viaje al exterior deberá ir provisto de pasaporte.

Artículo 2º Los pasaportes, que se expedirán solamente a ciudadanos colombianos, serán de tres clases: a) **pasaportes ordinarios**; b) **pasaportes oficiales**, y c) **pasaportes Diplomáticos**.

Artículo 3º Los pasaportes ordinarios se darán a los ciudadanos colombianos que viajen sin carácter oficial, siempre que presenten:

a) Cédula de ciudadanía o cédula de identidad de Policía de acuerdo con lo dispuesto en los Decretos números 1954 de 1927 y 805 de 1936;

b) Constancia de su edad y de su estado civil y si fuere necesario constancia de su nacionalidad colombiana, cuando el solicitante se hallare en el extranjero y no pudiere presentar alguna de las cédulas a que se refiere el punto a);

c) Certificado de estar a paz y salvo con el Tesoro Nacional por concepto de impuesto sobre la renta. Este documento no se exigirá a los colombianos que soliciten pasaporte en el extranjero. Para salir del país deberá presentarse dicho certificado a los capitanes de puerto o jefes de resguardo;

d) Libreta militar para los varones comprendidos entre los 15 y los 50 años de edad, al tenor de lo dispuesto en el Decreto-Ley número 2020 de 1927. Este requisito no se exigirá cuando los colombianos que soliciten pasaporte se hallen en el exterior. La libreta militar deberá presentarse a los capitanes de puerto o jefes de resguardo, para salir del país;

e) Certificado de conducta expedido por la Policía Nacional. En caso de que del certificado aparezca que el interesado ha sido sindicado, procesado o condenado por alguno de los delitos definidos en el Código Penal, para que se le pueda expedir pasaporte, deberá presentar en el primer caso, copia autenticada del auto de sobreseimiento; en el segundo, copia autenticada de la sentencia absolutoria, y en el tercero, un certificado de la respectiva autoridad sobre el cumplimiento de la pena que se le impuso.

Siempre que el titular de un pasaporte salga del país antes del 30 días contados desde la fecha de extensión del citado documento, no tendrá obligación de exhibir el certificado de conducta a los resguardos o capitanías de puerto.

El certificado de conducta no se exigirá a los colombianos en el extranjero, para la expedición del pasaporte.

f) El antiguo pasaporte si hubiere sido expedido o una declaración de que es la primera que se solicita dicho documento. Si el interesado deseara conservar su antiguo pasaporte, se le devolverá cancelado.

Parágrafo 1º Cuando se trate de extranjeros nacionalizados se dejará constancia en el pasaporte del número y la fecha de la carta de naturaleza.

Parágrafo 2º Los individuos que declaren tener un título de carácter universitario o técnico conferido por el Estado, deberán comprobar tal hecho para obtener la inclusión de su título en el pasaporte.

(1) Artículo 4º Todo pasaporte ordinario llevará estampillas de timbre nacional por valor de diez pesos (\$ 10) que se adherirán y anularán en el momento de su expedición, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 69 de 1930.

Artículo 5º El pasaporte contendrá, como requisitos de primordial importancia, el retrato y la firma del interesado puesta ante el funcionario que expida el documento y los siguientes datos de filiación: talla, cabellos, ojos, frente, nariz, boca, color, señales particulares, lugar y fecha de nacimiento, número y lugar de expedición de la cédula de ciudadanía para varones mayores o de identidad expedida por la Policía Nacional para las mujeres y menores, estado civil y profesión.

Artículo 6º Los pasaportes ordinarios expedidos por cualquiera autoridad competente, dentro o fuera del país, serán válidos por dos años a partir de la fecha de su expedición, ya sea que sus poseedores permanezcan en Colombia o en el extranjero. Transcurridos los dos primeros años de vigor de un pasaporte, éste podrá ser revalidado por cualquiera de las autoridades colombianas competentes hasta por cinco (5) lapsos consecutivos de un (1) año. Los funcionarios respectivos exigirán la anulación y adhesión de estampillas de timbre nacional por valor de \$ 1, por cada año de revalidación.

Si se presentare para su revalidación un pasaporte que no hubiere sido revalidado oportunamente la autoridad respectiva adherirá y anulará en él las estampillas correspondientes a los años expirados.

Si un funcionario Diplomático o Consular desprovisto de especies venales, expidiere pasaporte nuevo a base de uno ya caducado y en este último no se hubieren adherido las estampillas correspondientes, dejará constancia en el nuevo pasaporte de la suma adeudada al Tesoro Nacional.

Si a los resguardos nacionales o capitánías de puerto se presentaren pasaportes que no hubieren sido revalidados y estén fuera de vigor, los capitanes de puerto o los jefes de resguardo anularán las estampillas correspondientes a los años expirados y a la renovación, si hubiere lugar a ello, al tenor del artículo 7º del presente Decreto.

---

(1) Todo pasaporte, inclusive los que expidan en el exterior los agentes diplomáticos o consulares, veinte pesos (\$ 20.00). Ley 69 de 1946. Diario Oficial número 26.317 de 30 de diciembre de 1946.

Artículo 7º Todo pasaporte ordinario que cumpla siete (7) años de vigencia, caduca definitivamente.

Artículo 8º Los Agentes Consulares de la República facultados para la expedición de pasaportes, expedirán o revalidarán gratuitamente los pasaportes a favor de colombianos pobres de solemnidad o de repatriados, especificando, en todo caso, que tales documentos sólo son válidos para regresar a Colombia.

Tales pasaportes llevarán la siguiente constancia:

**“Libre de derechos en aplicación a lo dispuesto en el artículo 8º del Decreto número 798 de 1941. El presente pasaporte debe ser entregado al capitán de puerto o jefe de resguardo del lugar de entrada a Colombia quien expedirá recibo”.**

Artículo 9º Están facultados para expedir pasaportes ordinarios:

El Ministerio de Relaciones Exteriores y por delegación de éste los Gobernadores de los Departamentos (a excepción del de Cundinamarca) los Intendentes Nacionales y los Comisarios Especiales. A su vez, por delegación del Gobernador del Departamento del Valle del Cauca, el Alcalde de Buenaventura y el Prefecto de la Provincia de Obando por delegación del Gobernador del Departamento de Nariño.

En el exterior:

Los funcionarios diplomáticos y los funcionarios consulares remunerados de la República de nacionalidad colombiana y los que no siéndolo reciban autorización expresa para expedir pasaportes por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 10. Los padres, tutores o acudientes legales de colombianos menores de edad que viajen solos, o en su defecto las personas que tengan a su cargo tales menores, deben presentar a las autoridades facultadas para expedir pasaportes un memorial que contenga la autorización expresa que dan al menor para salir del país. Copia de tal diligencia será entregada a los poseedores de pasaportes así expedidos.

Artículo 11. Podrán expedirse pasaportes ordinarios colectivos a los grupos culturales, escolares o asociaciones deportivas colombianas para salir del país y regresar en corporación, siempre que cada uno de los participantes sea de nacionalidad colombiana y que el conductor del grupo a quien se entregue el pasaporte declare, por escrito en formulario cuya redacción determinará el Ministerio de Relaciones Exteriores, que los viajeros no se dispersarán en el extranjero y que regresarán a un mismo tiempo a Colombia.

Parágrafo. Los pasaportes colectivos, así expedidos, llevarán la fotografía separada del conductor del grupo con la filiación y firma de éste, quien deberá llenar todos los requisitos fijados por los artículos 3º, 4º y 5º del presente Decreto. Dicho pasaporte llevará, asimismo la fotografía individual o colectiva de los demás miembros del grupo con indicaciones del nombre y edad de cada uno de ellos, y adheridas y anuladas estampillas de timbre nacional por valor de diez pesos (\$ 10.00).

El pasaporte colectivo así expedido será válido para un solo viaje y su duración limitada por un tiempo prudencial que permita el cumplimiento de los objetivos del viaje.

La expedición de pasaportes colectivos para grupos de estudiantes o asociaciones culturales y deportivas, deberá ser expresamente autorizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, previo concepto favorable del de Educación Nacional.

Artículo 12. Los peones o jornaleros colombianos que salgan del país a trabajar en naciones fronterizas deben ir provistos de pasaportes corrientes individuales expedidos en debida forma aunque hagan parte de grupos o cuadrillas.

### **Pasaportes oficiales**

Artículo 13. Tendrán derecho a pasaportes oficiales:

a) Los funcionarios remunerados o ad-honorem de la República que desempeñen un cargo o a los cuales accidentalmente se les confíe una comisión oficial en el exterior, siempre que este cargo o esta comisión hayan sido confiados por Decreto del Gobierno Nacional o por Resolución Ministerial, refrendada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y que no se trate de los funcionarios a que se refiere el artículo 19 del presente Decreto.

b) Los miembros del Congreso, los Magistrados de la Corte Suprema de Justicia, los Magistrados del Consejo de Estado, los Generales de la República y los Ex-Ministros de Estado;

c) Los Arzobispos y Obispos;

d) Los cancilleres, archiveros, traductores, contadores, mecanógrafos, telefonistas y porteros remunerados o no de las Embajadas, Legaciones y Consulados de Colombia y los secretarios de Consulados.

Artículo 14. Las esposas, hijos varones menores e hijas solteras de las personas determinadas en los puntos a), b) y d) del artículo anterior podrán ser incluídas en los pasaportes oficiales de sus respectivos esposos o padres, siempre que viajen con ellos.

Artículo 15. Las personas que soliciten pasaporte oficial tendrán que llenar los requisitos fijados en los numerales a), b), c), d) y f) del artículo 3º del presente Decreto. Deberán presentar, además, copia, debidamente autenticada, del decreto o resolución del nombramiento o una constancia en debida forma de su calidad si se trata de personas comprendidas en el numeral b) del artículo 13 de este Decreto.

Artículo 16. A los pasaportes oficiales se adherirán estampillas de timbre nacional por valor de diez pesos (\$ 10) que serán anuladas por el funcionario competente en el momento de su expedición. Estos pasaportes los expedirá, únicamente, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual, en cada caso necesario, podrá delegar expresamente esta facultad a otras oficinas expedidoras de las determinadas en el artículo 9º del presente Decreto.

Artículo 17. Un pasaporte oficial solamente tendrá validez por el tér-

mino de duración del cargo o comisión que desempeñe el titular y siempre que ésta no pase de dos años. Pero, podrá ser revalidado por períodos consecutivos de un año hasta por cinco veces, con el requisito, para cada revalidación, de la correspondiente autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores o en el exterior con la del Representante Diplomático de Colombia en el país respectivo o en el más próximo.

### **Pasaportes diplomáticos**

Artículo 18. Los pasaportes **diplomáticos** serán expedidos:

- 1º En Colombia por el Ministerio de Relaciones Exteriores, y
- 2º En el extranjero por los Jefes de las Misiones Diplomáticas de la República.

Artículo 19. Tendrán derecho a pasaporte diplomático:

- a) Los funcionarios remunerados de categoría diplomática o consular;
- b) Los Jefes de las Misiones Diplomáticas ad-honorem;
- c) Los Delegados de la República a Conferencias Internacionales de carácter diplomático y los Consejeros, Secretarios o Adjuntos de esa clase de delegaciones;
- d) Los correos de Gabinete y funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores;
- e) Los Ex-presidentes de la República, sus señoras o viudas e hijos menores;
- f) Los Ministros de Estado en ejercicio, el Presidente del Senado, el Presidente de la Cámara de Representantes, el Presidente del Consejo de Estado, el Procurador General de la Nación, el Presidente de la Corte Suprema de Justicia y los ex-Ministros de Relaciones Exteriores;
- g) El Arzobispo Primado.

Artículo 20. Podrán ser incluidos en el pasaporte diplomático de sus respectivos esposos o padres, las esposas, hijos varones menores e hijas solteras de las personas a que se refieren los numerales a), b), c), d) y f) del artículo 19 del presente Decreto.

Parágrafo. Podrán recibir pasaporte diplomático los hijos mayores de los funcionarios diplomáticos en ejercicio, siempre que viajen en su compañía o vayan a reunirse y residir con ellos.

Artículo 21. Las personas que soliciten pasaporte diplomático tendrán que llenar los requisitos fijados en los numerales a), b), c), d) y f) del artículo 3º del presente Decreto.

Artículo 22. Todo pasaporte diplomático llevará el retrato y la firma del interesado, su estado civil, especificación del cargo que desempeña, o de su categoría si se halla comprendido dentro de lo determinado en los numerales e) y f) del artículo 19 del presente Decreto y la fecha y lugar de nacimiento.

Artículo 23. Los pasaportes diplomáticos están exentos del impuesto de timbre nacional.

Artículo 24. En caso de traslado de un funcionario diplomático o consular, su respectivo pasaporte será revalidado para el nuevo cargo por el Jefe de la Misión Diplomática respectiva. En caso de ascenso se expedirá al funcionario diplomático o consular un nuevo pasaporte.

Artículo 25. Los poseedores de pasaportes diplomáticos comprendidos dentro de los numerales a), b) y c) del artículo 19 del presente Decreto, podrán viajar con ellos hasta por seis (6) meses después de separarse del cargo que desempeñen.

Al regresar a Colombia el titular de un pasaporte diplomático, salvo que venga al país en uso de licencia o en desempeño de una comisión —lo que se hará constar por la Misión respectiva en el pasaporte con indicación de la disposición pertinente del Ministerio de Relaciones Exteriores—, deberá entregar dicho documento al capitán de puerto o jefe de resguardo para que éste lo remita al Ministerio de Relaciones Exteriores donde le será puesta, al documento, una nota de cancelación. La libreta podrá ser devuelta, luégo, al interesado, si éste quisiese conservarla y lo solicitare.

Artículo 26. Si a los Agentes Diplomáticos y Consulares de la República se les presentaren pasaportes diplomáticos colombianos de funcionarios que hubieren cesado en sus funciones por más de seis (6) meses, deberá retirarlos y reemplazarlos por pasaportes ordinarios, exigiendo la adhesión y anulación de estampillas de timbre nacional por valor de diez pesos (\$ 10.00).

Cuando se les presentaren a los capitanes de puerto o jefes de resguardo pasaportes de funcionarios diplomáticos o consulares colombianos que no figuraren en la lista oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores editada con seis meses de anterioridad, tendrán obligación de retirar dichos pasaportes entregando un recibo al cual se adherirán estampillas de timbre nacional por valor de diez pesos (\$ 10.00) que serán anuladas por dichas autoridades.

Este recibo dará derecho para obtener del Ministerio de Relaciones Exteriores un pasaporte ordinario.

### **Estudiantes**

Artículo 27. Los estudiantes que viajen al exterior con el fin de ingresar a institutos de enseñanza secundaria y profesional, tienen derecho, siempre que lo soliciten y que llenen los requisitos de los artículos 3º, 4º y 5º del presente Decreto, a recibir un pasaporte ordinario contramarcado con tinta roja, así: "Estudiante".

Artículo 28. Para recibir pasaporte de estudiante se requiere:

a) Diploma de Bachiller, expedido por el Ministerio de Educación Nacional o debidamente refrendado por éste de conformidad con lo dispuesto en el Decreto número 1070 de 1938 y en las Resoluciones números 382 de 1937 y 435 de 1938 de dicho Despacho, si el interesado pretende cursar en universidades extranjeras estudios de enseñanza superior;

b) Certificado de estudios expedido por un instituto de enseñanza secundaria sometido a la inspección oficial, de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto número 1070 de 1938, debidamente autenticado por el Ministerio de Educación Nacional, si el interesado aspira a continuar en el exterior estudios iniciados en Colombia.

c) Declaración escrita del padre o la madre y en su defecto del tutor o acudiente, en la cual se exprese la suma mensual que se destina a ser girada al estudiante menor de edad. Si es mayor, debe hacer tal declaración por sí mismo. Dicha declaración deberá ser presentada al Ministerio de Relaciones Exteriores, acompañada de un certificado expedido por el Notario del domicilio del interesado o por una entidad bancaria en que conste que el declarante dispone de medios suficientes para que sea girada puntualmente al estudiante la suma respectiva, la cual no podrá ser menor de lo que dicho Ministerio estime necesaria para la congrua subsistencia del interesado en el lugar a donde se dirija. Esta disposición no se aplicará a los titulares de becas en el exterior siempre que comprueben su calidad de tales.

Artículo 29. Las disposiciones de los artículos 27 y 28 del presente Decreto no se aplican a los profesionales que viajen al exterior con el fin de perfeccionarse en universidades extranjeras.

### **Salvoconductos**

Artículo 30. Los colombianos que se dirijan de un punto a otro del territorio continental o insular de la República viajando sin detenerse por el territorio de una nación vecina, podrán obtener para su viaje un salvoconducto libre de derechos y válido por un mes. Este documento podrá ser expedido por cualquiera de las autoridades facultadas en Colombia para la expedición de pasaportes, previa autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores. Dicha autorización debe ser solicitada por el interesado quien indicará el objeto de su viaje y la ruta que haya de seguir y se comunicará a la autoridad respectiva por cuenta del mismo interesado.

Parágrafo. Para obtener salvoconducto se requieren:

a) Cédula de ciudadanía o cédula de identidad de Policía;

b) Libreta militar en los términos del inciso d), artículo 3º de este Decreto; y

c) Certificado de estar a paz y salvo con el Tesoro Nacional por concepto de impuesto sobre la renta.

Los salvoconductos se expedirán en esqueletos suministrados por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

### **Disposiciones generales**

Artículo 31. Podrá expedirse pasaporte colectivo al marido con su esposa y sus hijos que no hayan cumplido los 15 años o a la madre que viaje con sus hijos menores de dicha edad.

Parágrafo. Pueden incluirse en esta clase de pasaportes los hijos menores de 15 años que hubieren nacido en el extranjero.

Artículo 32. Los funcionarios diplomáticos y consulares podrán expedir pasaporte colombiano a los hijos —nacidos en el extranjero— de madre o padre colombiano, siempre que vengan al país con el fin de adquirir su nacionalidad colombiana.

Para ello debe presentar el interesado una solicitud escrita y firmada al funcionario respectivo en que conste el propósito de venir a adquirir su nacionalidad colombiana. Cuando se trate de menores de edad la solicitud debe firmarla también uno de los padres o a falta de éstos, el tutor o curador.

Artículo 33. Los menores de cinco (5) años que viajen con parientes dentro del tercer grado de consanguinidad o segundo de afinidad, podrán ser incluidos en los pasaportes de sus parientes, siempre que presenten la autorización en papel sellado y debidamente autenticada, del padre, la madre, del tutor o curador.

Los pasaportes a que se refieren tanto este artículo como el artículo 31 del presente Decreto llevarán adheridos retratos de cada una de las personas incluidas en él.

Artículo 34. Podrán recibir pasaporte colombiano las mujeres extranjeras casadas con nacionales colombianos que por causa justa y debidamente comprobada no pudieren obtener pasaporte de su propia nacionalidad, pero en tal documento deberá dejarse constancia de que esta gracia no implica reconocimiento de nacionalidad colombiana.

Artículo 35. Los pasaportes ordinarios, oficiales o diplomáticos, expedidos en Colombia por el Ministerio de Relaciones Exteriores, deberán llevar la firma del Secretario General del Ministerio. Los pasaportes ordinarios y oficiales llevarán, además, la firma del Jefe del Departamento Consular del Ministerio de Relaciones Exteriores y los diplomáticos la del Jefe del Departamento Diplomático.

Los pasaportes ordinarios expedidos en Colombia por los Gobernadores, Intendentes, Comisarios, Alcaldes y Prefectos autorizados para tal efecto, deberán estar firmados por dichos funcionarios y por los respectivos Secretarios.

Los pasaportes diplomáticos y oficiales expedidos en el exterior, serán firmados por los Jefes de las Misiones Diplomáticas de la República y por los Secretarios de esas Misiones, si los hubiere.

Los pasaportes ordinarios expedidos en el exterior llevarán la firma del respectivo funcionario diplomático o consular de la República, y en su orden, la del Vicecónsul o la del Canciller o la del Secretario, cuando los hubiere.

Artículo 36. En caso de pérdida de un pasaporte el interesado deberá dar aviso inmediato al Ministerio de Relaciones Exteriores o al Jefe de la Misión Diplomática de Colombia o al Cónsul General más cercanos al lugar donde se halle para las investigaciones y demás fines a que hubiere lugar.

Artículo 37. Los pasaportes ordinarios no podrán ser transformados en pasaportes oficiales ni en pasaportes diplomáticos.

Artículo 38. Los Gobernadores, Intendentes, Comisarios, Alcaldes y Prefectos autorizados para expedir pasaportes, enviarán mensualmente al Ministerio de Relaciones Exteriores copia de los pasaportes que expidan, en la forma que establezca dicho Ministerio.

Artículo 39. Los Agentes Diplomáticos y Consulares de la República remitirán mensualmente al Ministerio de Relaciones Exteriores, copia de los pasaportes colombianos expedidos o revalidados por ellos, en la forma que establezca dicho Ministerio.

Artículo 40. Los capitanes de puerto y jefes de resguardo exigirán a todo colombiano que entre o salga del país la presentación de su pasaporte e impedirán el embarque de nacionales cuyas pasaportes carezcan de los requisitos exigidos por el presente Decreto.

Artículo 41. Cuando un colombiano, proveniente del extranjero, se presentare a un capitán de puerto o jefe de resguardo desprovisto de pasaporte, se le permitirá la entrada al país siempre que:

1º Compruebe satisfactoriamente ser colombiano; y

2º Que consigne quince pesos (\$ 15.00) moneda corriente correspondientes a los derechos de expedición y revalidación de un pasaporte.

El capitán de puerto o jefe de resguardo entregará al interesado una constancia del pago de los mencionados derechos y le adherirá y anulará las correspondientes estampillas de timbre nacional.

Del pago de estos derechos se eximirá a los pobres de solemnidad o sujetos de calamidad comprobada.

Artículo 42. Los capitanes de puerto o jefes de resguardo retirarán a los repatriados y pobres de solemnidad que regresen al país, sus respectivos pasaportes, al tenor de lo dispuesto en el artículo 8º del presente Decreto y los remitirán a la Cancillería.

Artículo 43. Las personas que hubieren sido repatriadas no podrán volver a recibir pasaporte para salir del territorio de la República si no efectúan un depósito en forma que reglamentará el Gobierno para asegurar los gastos de su viaje de regreso al país.

Artículo 44. Los capitanes de puerto y jefes de resguardo llevarán un libro de registro de salida y entrada de colombianos y enviarán mensualmente a la Policía Nacional y al Ministerio de Relaciones Exteriores sendas relaciones, con anotación del nombre del viajero, el número del pasaporte y la autoridad que lo expidió, la fecha de su salida o la de su entrada y el lugar de su destino, cuando se trate de personas que salgan del país. Estos funcionarios recogerán los pasaportes diplomáticos de los funcionarios de la República que regresen al país y enviarán dichos documentos al Ministerio de Relaciones Exteriores, para cumplimiento de lo especificado en el artículo 25 del presente Decreto.

Artículo 45. Los Administradores de Aduana darán turno de preferencia a los portadores de pasaportes diplomáticos y oficiales colombianos, para el examen de sus equipajes.

Artículo 46. El Ministerio de Relaciones Exteriores hará imprimir en papel de seguridad y de acuerdo con determinados modelos que establecerá para el efecto, los correspondientes esqueletos o libretas para los pasaportes diplomáticos, oficiales y ordinarios de que trata el presente Decreto.

Los formularios tendrán numeración continua y de su distribución se llevará control especial en el Ministerio de Relaciones Exteriores. Igualmente se llevará un registro especial de pasaportes diplomáticos y oficiales.

Artículo 47. Todo pasaporte colombiano, salvo el caso de fuerza mayor, deberá ser expedido en las libretas suministradas por el Ministerio de Relaciones Exteriores, a partir de la fecha que éste determine por resolución.

Artículo 48. Deróganse tanto el Decreto número 492 de 1931 en sus artículos 1º a 19 inclusive, como el Decreto 557 de 1941 y el Decreto número 2413 de 1938.

Artículo 49. Las disposiciones del presente Decreto comenzarán a regir desde el primero de junio de 1941.

Comuníquese y publíquese.—Dado en Bogotá, a 29 de abril de 1941.  
EDUARDO SANTOS.—El Ministro de Gobierno **Jorge Gartner**.—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Luis López de Mesa**.—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Gonzalo Restrepo**.—El Ministro de Guerra, **José Joaquín Castro Martínez**.—El Ministro de Educación Nacional, **Guillermo Nannetti**.

---

**TITULO XVII**

**ADUANAS—PESAS Y MEDIDAS**

LEY NUMERO 79 DE 1931  
(junio 19)

Orgánica de aduanas.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

SECCION I

**Disposiciones generales**

CAPITULO I

**Definiciones**

Artículo 1º Salvo expresa calificación distinta, las siguientes palabras y locuciones usadas en esta Ley, tendrán el significado que se define a continuación.

Artículo 2º La palabra nave comprende toda clase de embarcaciones u otros aparatos empleados principalmente como medio de transporte por agua.

La palabra vehículo comprende toda clase de carros o demás aparatos que se usen o puedan usarse como medio de transporte por tierra. También comprende toda clase de animales empleados con el mismo fin, como las bestias de carga y sus arreos.

La palabra aeronave significa todo aparato que se use o sirva para navegar o volar por el aire.

La palabra aeropuerto significa toda localidad, en tierra o en agua, acondicionada para el arribo y la partida de aeronaves.

La palabra aduana designa todo lugar donde esté situado un funcionario aduanero o delegado con autoridad para tasar y recaudar derechos sobre la importación o la exportación de mercancía.

La palabra mercancía comprende toda clase de frutos, materiales, semovientes, artículos, especies y demás bienes muebles, sin excepción, restricción ni limitación alguna.

La palabra persona significa tanto el singular como el plural, y comprende las personas naturales y las jurídicas.

La palabra Capitán designa a toda persona que tenga el mando de alguna nave.

La palabra liquidación significa el cálculo o averiguación definitiva de todos los derechos, recargos y multas a que diere lugar la importación o la exportación de mercancía a la tasa o tasas que establezca la ley.

La palabra resguardo denomina el cuerpo o grupo de fuerzas de policía anexa a una aduana o al servicio de ella.

La expresión días festivos designa las fiestas civiles y religiosas.

La palabra rancho se refiere únicamente a los artículos destinados al uso o consumo de los pasajeros y tripulación de las naves.

La locución material y equipo comprende todos los artículos, materiales y elementos necesarios para la navegación, propulsión y sostenimiento de la nave.

La palabra importación designa el acto de introducir a la República mercancías procedentes de otro país.

La palabra exportación designa el acto de transportar del territorio de la República mercancía destinada a otro país.

La locución conocimiento de embarque comprende no sólo lo que por tal se entiende habitualmente, o sea lo relativo a embarcaciones, sino además las remesas ferroviarias, los recibos de compañías de expreso, y demás documentos semejantes expedidos por empresas de transportes como comprobantes de la aceptación de mercancía para su transporte.

La expresión mercancía extranjera significa la mercancía traída de países extraños mientras no se hayan llenado respecto de ellas todos los requisitos sobre aforo, tasación y pago de derechos para su retiro de la aduana y su consumo dentro de la República.

La expresión mercancía nacionalizada significa mercancía resultante de cultivos, productos o manufacturas de otros países, respecto de la cual están cumplidos todos los requisitos necesarios para su retiro de la aduana y su consumo en la República.

El término reexportación significa el transporte de mercancías nacionalizadas a lugares de fuera de la República.

La expresión reembarque designa el transporte o traslado de mercancía extranjera a cualquier lugar distinto del primer lugar de su llegada dentro del país.

La expresión derechos de aduana se aplica a todo derecho, emolumento, impuesto, contribución, gravamen, de cualquier clase que sea, y todo pago que se tase o se exija, directa o indirectamente sobre la importación o la exportación de mercancía a la República o fuera de ella, o en relación con dicha importación o exportación, lo mismo que a toda clase de estampillas, derechos de timbre, emolumentos o gravámenes que se exijan o se tasan con respecto a cualesquiera documentos requeridos para tal importación o exportación, o en cualquiera otra forma tuvieren relación con tales operaciones, que hayan de tasarse o cobrarse por la República, en cualquiera de sus oficinas, divisiones o subdivisiones administrativas, sea que se hayan de pagar dentro del territorio de la República o fuera de él.

---

**Resolución número 1728 de 1936.** Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

.....Artículo 2º La expresión "derechos de importación" no es equivalente a "derechos de aduana" definida en el artículo 2º de la Ley 79 de 1931, y en consecuencia, cuandoquiera que se trate de exenciones de "derechos de importación", establecidas en leyes o consignadas en contratos, tales exenciones comprenden restrictivamente los de-

rechos de importación propiamente dichos, sin que pueda extenderse su alcance a los demás derechos, emolumentos, impuestos, contribuciones y gravámenes de cualquier clase, etc., de que trata el inciso veintiuno del artículo 2º de la mencionada Ley 79 de 1931.

La palabra arancel se refiere a todas las leyes y tratados y a sus respectivos reglamentos e interpretaciones oficiales, en que se establezcan o señalen derechos de aduana.

La expresión funcionarios de aduana o funcionario aduanero designa a todo empleado de aduana debidamente autorizado.

La expresión funcionarios de visita o patrulla de visita designa a todos los funcionarios y empleados de gobierno autorizados para subir a bordo de las naves a visitarlas en representación de la aduana.

La palabra importador designa al propietario de la mercancía o a su representante legal.

La palabra reglamentos comprende no sólo lo que generalmente se denomina reglamento, sino también todas y cada una de las reglas, circulares, disposiciones y demás instrucciones que la autoridad competente expida en orden a la aplicación y cumplimiento de esta Ley. Tales reglamentos serán obligatorios para todos los funcionarios y empleados de aduana a que fueren aplicables.

Cuando el plazo o término de tiempo señalado para hacer algo de lo que esta Ley ordena fuere mayor de quince días, no se concederán días adicionales en compensación de los días festivos; pero cuando tal plazo o término no pase de quince días, los días festivos se compensarán con otros tantos días útiles adicionales.

.....

## SECCION II

### De las Aduanas

#### CAPITULO IV

##### Su establecimiento y funciones

Artículo 8º La Junta General de Aduanas, de acuerdo con el Director General y con aprobación del Gobierno, podrá establecer aduanas dondequiera que sea necesario para la tasación y recaudación de esta renta. Las aduanas se dividirán en las clases y tendrán las funciones que se establezcan en reglamento aprobado por la Junta General de Aduanas.

**Reglamento general de aduanas número 2. Establecimiento de aduanas.**

Artículo 1º Establécense aduanas marítimas en los puertos de Río-hacha, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco.

Artículo 2º Establécense aduanas fronterizas en Cúcuta, Arauca, Orocué, Yavaraté, Puerto Córdoba, Leticia, Tarapacá e Ipiales.

---

Artículo 9º No se autorizará en ningún puerto el recibo de naves procedentes de países extranjeros, mientras no esté establecida en él una aduana salvo los casos que determina esta Ley.

Artículo 10. No se abrirá ningún aeropuerto al servicio para el recibo de aeronaves, en el primer descenso de su itinerario en el territorio de la República, mientras por ley o reglamento no se hayan destinado los respectivos funcionarios de aduanas, o se haya establecido una aduana en él.

---

**Reglamento general de aduanas número 3.** Por el cual se establecen algunos requisitos para la apertura de aeropuertos.

Artículo 1º Para que puedan abrirse aeropuertos, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley, que se destinen a la recepción de aeronaves en el primer descenso de su itinerario en el territorio de la República, el Administrador de Aduana en cuya zona esté situado el lugar respectivo, procederá a nombrar la delegación de funcionarios y empleados aduaneros necesarios para los efectos de la recepción y despacho de las aeronaves, como también para atender al recibo y despacho de pasajeros y sus equipajes, y de la carga que transporten las aeronaves. Estas funciones se llevarán a cabo en la forma que causen la menor demora y molestia posibles, siendo obligatoria la pronta recepción y el pronto despacho de las aeronaves.

Artículo 2º Para la recepción de las aeronaves, el Administrador nombrará el personal que considere necesario en cada caso, pero la comisión de visita se compondrá, por lo menos, del médico de sanidad, de un aforador, de un cabo y un guarda del resguardo.

**Reglamento General de aduanas número 121.** Establecimiento del aeropuerto de Medellín.

Artículo 1º Establécese, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 79 de 1931, el aeropuerto de Medellín para el recibo y despacho de naves aéreas que aterricen o salgan de la zona aduanera de dicha ciudad, que para estos efectos la comprende el territorio municipal de aquella ciudad.

Artículo 2º El reconocedor, liquidador de paquetes expresos aéreos y los empleados dependientes de la Gendarmería de Aduanas al servicio de la Administración de Hacienda Nacional, tendrán las funciones señaladas en el artículo 1º del Reglamento General de Aduanas número 3, bajo el control y supervigilancia del Administrador de Hacienda Nacional.

Artículo 3º Por la Administración de Hacienda Nacional de Medellín se dictará el Reglamento Distrital de Aduanas, que regule en detalle el funcionamiento del aeropuerto, en conformidad con lo dispuesto por este Reglamento General. El Administrador de Hacienda tiene fa-

cultad para determinar en cada caso el empleado que cumpla las formalidades previstas en el artículo anterior.

Además, la Administración de Hacienda Nacional tiene jurisdicción para dirimir las cuestiones y resolver lo que fuere conducente, en todo lo que se relacione con el servicio que se establece por este Reglamento.

**Reglamento general de aduanas número 139.** Establecimiento del aeropuerto de Cali.

Artículo 1º Establécese, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 79 de 1931, el aeropuerto de Cali para el recibo y despacho de aeronaves que aterricen o salgan de la zona aduanera de dicha ciudad, que para este efecto la comprende el territorio municipal de aquella ciudad.

Artículo 2º Adscribense las funciones de Administrador de Aduana, para los efectos del presente Reglamento, al Administrador de Hacienda Nacional de Cali, quien distribuirá entre los empleados de su dependencia las funciones señaladas en el artículo 1º del Reglamento General de Aduanas número 3, funciones que serán ejercidas con la supervigilancia del Administrador de Hacienda Nacional.

Artículo 3º Por la Administración de Hacienda Nacional de Cali se dictará el Reglamento Distrital de Aduanas que regule en detalle el funcionamiento del aeropuerto en conformidad con lo dispuesto por este Reglamento General.

Artículo 4º El Administrador de Hacienda Nacional tiene facultad para determinar en cada caso, el empleado o empleados que deban cumplir las formalidades previstas en el artículo 2º. Además el mismo Administrador tiene jurisdicción para dirimir las cuestiones y resolver lo que fuere conducente, en todo lo que se relacione con el servicio que se establece por este Reglamento.

**Decreto número 1924 de 1936.** Aeropuerto de Barranquilla.

Artículo 1º El Capitán del Resguardo de la Aduana de Barranquilla, procederá inmediatamente después de la llegada de los aviones del exterior a dicho puerto, a revisar los pasaportes de los viajeros que conduzcan y si los hallare en orden entregará a cada uno de ellos una tarjeta firmada por él mismo, la que deberá tener un número de orden y expresar: el nombre del pasajero, su nacionalidad y ciudadanía, número del pasaporte de que está provisto, autoridad que lo expidió, nombre o número del avión que lo condujo y del que debe llevarlo de Barranquilla a su destino.

Los pasaportes quedarán en poder de la Capitanía del Resguardo y se devolverán a los respectivos pasajeros, en el momento de reembarcarse, contra entrega de las tarjetas a que se refiere este artículo, quedando suprimida de esta manera la revisión de esos pasaportes el día de la salida de los aviones.

Artículo 2º Los pasajeros que tomen en Barranquilla los aviones internacionales para seguir al exterior podrán hacer revisar los pasaportes la víspera de su partida, en la forma que se indica en el artículo an-

terior, y el Capitán del Resguardo de la Aduana entregará a dichos pasajeros una tarjeta igual a la indicada para los pasajeros provenientes del exterior y en tránsito.

Artículo 3º Por el Administrador de la Aduana de Barranquilla se dictará un reglamento interno, el que deberá ser sometido a la aprobación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por el cual se fijará el personal que se estime necesario, a fin de poder practicar la revisión inmediata después de la llegada de los aviones, de los equipajes que conduzcan los viajeros en tránsito, así como también los de los viajeros que de Colombia se dirijan al exterior y de los aeroexpresos que los aviones procedentes del exterior conduzcan con destino a Colombia. La Aduana de Barranquilla, en el reglamento a que se refiere este artículo, dispondrá lo necesario a fin de que se efectúe inmediatamente después de la llegada de los aviones, la liquidación de los derechos aduaneros que deban pagar los aeroexpresos que conduzcan con destino a Colombia.

Parágrafo. La Aduana de Barranquilla, en vista de las facilidades que ofrezcan los aviones podrá permitir que permanezcan en las bodegas de dichos aviones, debidamente sellados, los aeroexpresos de tránsito que conduzcan. Caso de que por cualquier motivo no sea posible que dichos aeroexpresos permanezcan en las bodegas de los aviones, deberán ser conducidos a la bodega que la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos ofrece poner a la disposición del Gobierno, de acuerdo con el memorial de fecha 22 de julio del corriente año, dirigido por dicha entidad al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

**Reglamento General de Aduanas número 146.** Artículo 10. Establecimiento del aeropuerto de Cúcuta.

Artículo 1º Establécese de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 79 de 1931, el aeropuerto de Cúcuta para el recibo y despacho de aeronaves que aterricen o salgan de esa zona aduanera.

Artículo 2º La recepción y despacho de las aeronaves se cumplirán por las autoridades aduaneras y del Resguardo Nacional conforme a lo dispuesto en el Reglamento General de Aduanas número 33.

Artículo 3º Por el Administrador de la Aduana de Cúcuta se dictará la reglamentación interna, que deberá someterse a la aprobación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por la cual se señale el personal de la aduana que sea necesario para practicar la revisión inmediata, después de la llegada de los aviones, de los equipajes que traigan los viajeros y además, se disponga lo conducente a fin de que se efectúe, tan pronto lleguen aviones del exterior, y sin demora, el reconocimiento y liquidación de los paquetes aeroexpresos que deban pagar derechos aduaneros, paquetes que no se manejan como encomiendas postales y se tramitarán como lo indica el Decreto 37 de 1932 y demás disposiciones pertinentes sobre importación de mercancías.

Artículo 4º Sobre los aeroexpresos de tránsito se tomarán las medidas de seguridad y control requeridas; y con relación a los viajeros pro-

cedentes del exterior se cumplirán todas las formalidades vigentes sobre inmigración, así como se llenarán los requisitos legales para los de salida.

Artículo 5º Para el recibo y despacho de aeronaves en horas extraordinarias se estará a lo dispuesto en el Reglamento General de Aduanas número 111, artículo 3º; y cuando los funcionarios aduaneros actúen en el reconocimiento, liquidación y despacho de los paquetes aeroexpresos recibidos o para exportar, también en horas extraordinarias, la empresa que solicite ese servicio pagará a la Aduana cinco (\$ 5.00) por hora para distribuirlos entre los empleados que intervengan.

---

Artículo 11. La medida en que puedan efectuarse en cada Aduana y en cada zona aduanera, la importación, exportación y el transporte de mercancía y las operaciones con ello relacionadas no prohibidas por la ley será determinada por el reglamento que dicte el Director General y apruebe la Junta General de Aduanas.

.....

## SECCION VIII

### Recibo de pasajeros y mercancía

#### CAPITULO XXIX

##### Llegada de naves

Artículo 102. En cada aduana o en la capitania del puerto, se llevará un registro de las entradas y salidas de todas las naves.

.....

---

**Reglamento General de Aduanas número 29.** Registro de las naves que entran al puerto.

Artículo 1º En las capitánias de puertos, aeropuertos y en las aduanas terrestres, se llevarán libros de registro en donde se anotará en numeración consecutiva el registro de cada nave, aeronave o vehículo, según el caso, llegado durante el año, empezando con el número 1 el primero de enero de cada año. Se llevará un registro por separado para cada una de las distintas clases de medios de transportes indicados.

Artículo 2º El número de registro será anotado en los sobordos y otros documentos correspondientes a la nave u otro medio de transporte, antes de enviarlos a la aduana, y este número se usará en todos los documentos relacionados con la nave, vehículo o aeronaves, tanto en lo referente a su llegada como a su salida.

---

Artículo 108. Las naves correos, nacionales o extranjeras, están sujetas a las reglas que prescriban las convenciones internacionales suscritas por la República.

Artículo 109. Las naves de guerra y sus auxiliares y transportes, estarán exentas de los requisitos de esta Sección en cuanto a la presentación de documentos, a menos que traiga carga por cuenta de particulares.

Artículo 110. Las naves que lleguen a la República procedentes de puertos extranjeros, podrán trasbordar a otras, rancho y aparejo, y equipo de acuerdo con las reglas que dicte el Director General.

---

**Reglamento General de Aduanas número 76.** Traslado de rancho, aparejo y equipo.

Artículo 1º Las naves o aeronaves extranjeras que lleguen a los puertos de la República y que deseen trasbordar a otras naves o aeronaves no nacionales, rancho, aparejo o equipo, podrán hacerlo previo permiso extendido por el respectivo Administrador de Aduana.

Artículo 2º Las solicitudes deberán presentarse en papel sellado por los gerentes de las respectivas empresas de transportes, o por los capitanes o conductores de las naves o aeronaves, y detallarán minuciosamente los artículos que se desea trasbordar. Presentada que haya sido en debida forma la solicitud, el Administrador dará las instrucciones del caso a fin de que el Capitán del puerto designe los miembros del resguardo que han de vigilar el traslado.

Artículo 3º El Capitán u oficial de la nave que reciba los artículos trasladados firmará un "recibo de conformidad" al pie del permiso respectivo, el cual se devolverá al Capitán del puerto con destino al Administrador de Aduana. Estos documentos se archivarán en la aduana junto con los demás que correspondan a la nave o aeronave que verificó el traslado.

.....

## CAPITULO XXXI

### **Recibo de mercancía transportada por aire**

Artículo 120. El agente, o la persona encargada de cualquier aeronave que procedente de un país extranjero, llegue a la República y en ella haga su descenso, inmediatamente informará su llegada a la aduana más cercana, y la respectiva aeronave no podrá seguir adelante sin permiso del funcionario aduanero competente. A solicitud de los funcionarios de aduana, se les exhibirán a éstos los documentos que la ley o las convenciones internacionales exijan sobre el manejo o la navegación de aeronaves.

---

**Reglamento General de Aduanas número 33.** Recepción de aeronaves.

Artículo 1º Las patrullas de visita en los aeropuertos se compondrán de los siguientes funcionarios:

- 1º El médico del aeropuerto, si exige tal funcionario.
- 2º El Capitán del Resguardo.
- 3º El Teniente intérprete, y
- 4º Un guarda.

A esta patrulla de visita podrán agregarse el representante del Ministerio de Correos y Telégrafos que al efecto se ha designado de acuerdo con los reglamentos de ese despacho; los agentes de inmigración en el caso de que hayan sido designados al efecto por el Ministerio correspondiente, y el agente o representante de la empresa de la aeronave.

Artículo 2º La patrulla de visita puede ir acompañada de los representantes aduaneros adicionales que el Administrador crea conveniente designar y de los Inspectores Generales de Aduanas.

Artículo 3º Los representantes de las aduanas están obligados a vestir el uniforme reglamentario cuando visiten las aeronaves que lleguen a los aeropuertos de la República.

Artículo 4º Fuera de los funcionarios arriba citados, ninguna persona podrá acompañar a las patrullas de visita, bajo ninguna circunstancia, salvo disposición especial dada en cada caso por el Administrador de Aduana.

Artículo 5º Las aeronaves serán recibidas desde las seis de la mañana hasta las seis de la noche, por orden regular, y hasta las diez de la noche con previo aviso del interesado al Administrador de la Aduana.

Artículo 6º Cuando la visita fuere demorada más de lo razonable por cualquiera de las personas que según la ley o reglamentos deban intervenir o participar en ella, el Capitán o piloto de la aeronave informará sobre el particular al Administrador de la aduana correspondiente.

---

Artículo 121. Si la aeronave trajere mercancía, pasajeros y correo para la República, se presentarán los siguientes documentos arreglados conforme a la ley:

- 1º El sobordo de la mercancía transportada por la aeronave.
- 2º La lista de los pasajeros con sus respectivos equipajes.
- 3º La lista del equipaje que no venga acompañado del respectivo pasajero.
- 4º La lista de las personas encargadas o empleadas en el manejo de la aeronave.
- 5º Un juego de los conocimientos de embarque de la mercancía transportada a flete.
- 6º El sobre o los sobres cerrados que hubieren entregado las autoridades consulares colombianas en los lugares en donde la aeronave haya tomado carga destinada a la República.
- 7º Los documentos relativos a los sacos o bultos de correo y encomiendas postales destinados a la República.
- 8º Los demás documentos relativos a la aeronave, sus pasajeros, o su carga, que exijan los reglamentos.

9º Los documentos que deben remitirse con la mercancía, en virtud de tratados o convenciones con otros países.

---

**Decreto 1050 de 1932.**

Artículo 18. Modifícase el artículo 121 de la Ley 79 de 1931 en la siguiente forma: "Las aeronaves procedentes de puertos extranjeros, a su descenso en el primer puerto colombiano, presentarán solamente un documento que contenga los siguientes datos: nombre y número del avión y compañía a que pertenezca; número del viaje; procedencia; destino; nombre y apellido de la tripulación; nombre y apellido de los pasajeros; relación de las mercancías transportadas por la aeronave y el piloto del avión, y en él constará también el certificado de sanidad suscrito por el médico oficial del puerto de procedencia.

Parágrafo. Por cada hoja del documento indicado en el artículo anterior se exigirá una estampilla de timbre nacional por valor de un peso (\$ 1)".

"Ley 2ª de 1936.

Artículo 2º inciso 7º El documento único de las aeronaves destinadas a Colombia según el artículo 18 del Decreto Legislativo número 1050 de 1932..... \$ 1".

---

Artículo 122. Si la aeronave prestare servicios no remunerados, los documentos necesarios podrán prepararse después de la llegada a la aduana.

Artículo 123. No se desembarcará mercancía de la aeronave, ni se permitirá a los pasajeros salir de la zona aduanera, sino hasta cuando los documentos exigidos por la ley hayan sido aceptados por la aduana, y se haya dado el permiso para el descargue y la salida de los pasajeros.

Artículo 124. Toda la mercancía y equipajes traídos a la República, excepto la que venga consignada en tránsito, estará sujeta al examen de un funcionario de aduana en el punto de llegada.

---

**Decreto número 1924 de 1936.**

Artículo 1º El Capitán del Resguardo de la Aduana de Barranquilla, procederá inmediatamente después de la llegada de los aviones del exterior a dicho puerto, a revisar los pasaportes de los viajeros que conduzcan, y si los hallare en orden, entregará a cada uno de ellos una tarjeta firmada por él mismo, la que deberá tener un número de orden y expresar:

El nombre del pasajero.

Su nacionalidad y ciudadanía.

El número del pasaporte de que está provisto.

Autoridad que lo expidió.

Nombre o número del avión que lo condujo y del que debe llevarlo de Barranquilla a su destino.

Los pasaportes quedarán en poder de la Capitanía del Resguardo y se devolverán a los respectivos pasajeros, en el momento de reembarcarse, contra entrega de las tarjetas a que se refiere este artículo, quedando suprimida de esta manera la revisión de esos pasaportes el día de la salida de los aviones.

Artículo 2º Los pasajeros que tomen en Barranquilla los aviones internacionales para seguir al exterior podrán hacer revisar los pasaportes la víspera de su partida en la forma que se indica en el artículo anterior, y el Capitán del Resguardo de la Aduana entregará a dichos pasajeros una tarjeta igual a la indicada para los pasajeros provenientes del exterior y en tránsito.

Artículo 3º Por el Administrador de la Aduana de Barranquilla se dictará un reglamento interno, el que deberá ser sometido a la aprobación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por el cual se fijará el personal que se estime necesario, a fin de poder practicar la revisión inmediata después de la llegada de los aviones, de los equipajes que conduzcan los viajeros en tránsito, así como también los de los viajeros que de Colombia se dirijan al exterior y de los aeroexpresos que los aviones procedentes del exterior conduzcan con destino a Colombia. La Aduana de Barranquilla, en el Reglamento a que se refiere este artículo, dispondrá lo necesario a fin de que se efectúe inmediatamente después de la llegada de los aviones, la liquidación de los derechos aduaneros que deban pagar los aeroexpresos que conduzcan con destino a Colombia.

Parágrafo. La Aduana de Barranquilla, en vista de las facilidades que ofrezcan los aviones, podrá permitir que permanezcan en las bodegas de dichos aviones, debidamente sellados, los aeroexpresos de tránsito que conduzcan. Caso de que por cualquier motivo no sea posible que dichos aeroexpresos permanezcan en las bodegas de los aviones, deberán ser conducidos a la bodega que la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos ofrece poner a la disposición del Gobierno, de acuerdo con el memorial de fecha 22 de julio del corriente año, dirigido por dicha entidad al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 4º Para compensar los servicios extraordinarios de los empleados que intervengan en la revisión de los pasaportes y equipajes y la liquidación de los derechos de aduana de los aeroexpresos, fijase en \$ 160.00 semanales la suma que la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos deberá pagar a la Aduana de Barranquilla, siendo entendido que tal suma cubrirá los servicios que presten los empleados en las horas extraordinarias de trabajo, el día que señalen los itinerarios para la llegada y despacho de los aviones, como también los que tengan que prestar en otras fechas por razón de retardo o demora en los itinerarios establecidos para la llegada o partida de los aviones. Es igualmente entendido que la cuota de \$ 160.00 semanales regirá mientras se mantengan los itinerarios que fijan hoy en dos días por semana la llegada y sa-

lida de los aviones postales, y caso de que se intensificara el servicio, establecido tres o más días semanales, la cantidad antes indicada se aumentará en \$ 80.00 por cada día en que se aumente el itinerario.

La expresada cantidad será pagada por la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos a la Aduana de Barranquilla y esta aduana la distribuirá entre el personal a que se refiere el presente Decreto, en la siguiente proporción: 25% corresponderá al personal encargado de la revisión de los pasaportes, y 75% para el personal de la aduana. Estas cantidades, a su turno, deberán ser distribuidas por el Capitán del Resguardo de la Aduana de Barranquilla y por el Administrador de dicha Aduana, a prorrata del sueldo mensual que devengan los empleados que presten el servicio extraordinario a que se refiere el presente Decreto.

Caso de que las necesidades del tráfico en días no señalados en los itinerarios la Pan American Airways Inc., despachara aviones extras, sin correo ni carga y que tales aviones exigieran que los empleados presten servicio para su recibo y despacho en horas extraordinarias, la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos pagará como compensación de dichas horas extraordinarias para estos aviones extra, la suma de treinta pesos (\$ 30.00) para cada avión, la que, a su turno, será repartida en las mismas proporciones y forma expresados anteriormente.

---

**Reglamento General de Aduanas número 86.** Reconocimiento y despacho de paquetes expresos que lleguen por las vías aéreas.

Artículo 1º Los paquetes expresos aéreos, llegados a la República en la forma contemplada por el Decreto número 37 de 1932 (art. 1º), a partir de la fecha del presente Decreto, quedan eximidos de la formalidad de presentar facturas consulares los paquetes transportados por vías aéreas, y consignados extraordinariamente, los cuales serán denominados para los efectos fiscales y del servicio, como paquetes expresos aéreos. Art. 2º En lugar de la factura consular los paquetes de que se trata serán presentados en las aduanas respectivas con facturas comerciales debidamente firmadas bajo juramento por los remitentes, y las cuales serán certificadas además por un agente de la Compañía Aérea Transportadora, en lo que se refiere al contenido, origen y valor de las mercancías. Art. 3º Las aeronaves que conduzcan paquetes expresos presentarán a su llegada al primer puerto colombiano en donde desciendan, copias no negociables de los conocimientos expresos y del sobordo de estos paquetes, con la anotación de paquetes transportados como expreso aéreo. Tales paquetes serán despachados rápidamente por las aduanas, de conformidad con los reglamentos que acuerde el señor Asesor Técnico de Aduanas sobre este servicio, aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, siendo mercancía llegada al país al amparo de sobordos y conocimientos de embarque, no se considerarán como encomiendas postales y, en consecuencia, no estarán sujetos a los recargos que gravan las importaciones hechas por conducto del correo.

Artículo 2º Las aduanas recibirán, aforarán y despacharán los paquetes de expresos aéreos, de acuerdo con las normas que a continuación se expresan:

1) Los paquetes se entregarán de acuerdo con los Reglamentos Generales, en la aduana del aeropuerto, si hubiere una establecida, o en la Sección de Equipajes de la Aduana del respectivo Distrito, por medio de un representante de la empresa, reconocido como tal por el Administrador de la Aduana. El funcionario que recibiere los paquetes extenderá un recibo al efecto, en el cual se hará constar la hora del recibo y el número de paquetes recibidos y sus marcas y números.

2) Una vez recibidos los paquetes, y mediante la presentación por parte del destinatario del ejemplar negociable del conocimiento de embarque, debidamente estampillado y endosado por el gerente de la empresa transportadora en autorización de la entrega de las mercancías y de las facturas comerciales que amparan las mercancías, debidamente estampilladas, firmadas bajo juramento por los remitentes y certificadas por los agentes de la empresa transportadora, de acuerdo con lo que dispone el artículo 2º del Decreto precitado, los aforadores, con la factura comercial en mano y en presencia del respectivo interesado o su representante, procederán a confeccionar el manifiesto, usando los modelos de manifiestos prescritos para el despacho de paquetes postales y equipajes.

3) Una vez preparado el manifiesto, el aforador procederá a verificar el contenido de cada paquete, para lo cual se regirá por las normas que sobre aforo fijan la ley y los Reglamentos Generales.

4) Efectuado que haya sido el aforo de las mercancías, se anotará el número del manifiesto y su fecha en la copia del sobordo entregado para tal fin, hecho lo cual se remitirá el manifiesto a la Sección de Liquidación, en donde será tramitado sin demora alguna y con preferencia sobre cualquier otro documento ordinario. La tramitación del manifiesto continuará con carácter de preferencia, en la forma acostumbrada para los manifiestos ordinarios, hasta que llegue a la oficina de caja, listo para su pago.

La tramitación aduanera de los paquetes expresos aéreos deberá completarse dentro de dos días hábiles contados desde la fecha en que se se haya hecho el aforo. Los Administradores de Aduana, los funcionarios encargados de la aduana en el aeropuerto, o cualquier otro funcionario que sea responsable de demora en la tramitación de los paquetes, serán penados en la forma como lo determine el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, pero no serán en ninguna forma responsables por demoras causadas por culpa del destinatario o de la empresa transportadora de los paquetes.

Artículo 3º Los manifiestos que amparen paquetes expresos aéreos se anotarán en los libros de registro de la Sección de Comprobación, con el fin de controlar el correcto despacho de la carga.

Artículo 4º El funcionario que hubiere efectuado la entrega de los paquetes enviará al Administrador de la Aduana una copia del sobordo en donde conste el despacho de ellos. El Administrador, a su turno obtendrá los informes necesarios para cerciorarse de que todos los paquetes fueron oportunamente despachados, y de no haberlo sido, adelantará las investigaciones del caso a fin de determinar a quién corresponda la responsabilidad de la demora.

Artículo 5º Los paquetes de expreso aéreo deberán venir sobordados, según lo prescrito en el Reglamento General número 34. En el encabezamiento del sobordo se pondrá en letras grandes una leyenda que diga: paquetes expresos aéreos.

Artículo 6º Las disposiciones de la Sección X de la 79 de 1931, y especialmente las provisiones de los capítulos 42, 43 y 44 de la misma Ley, serán aplicables a la clase de despachos aéreos que contempla el presente Reglamento, en cuanto no sean incompatibles con lo que este Reglamento dispone. De consiguiente, la empresa transportadora, los interesados y los funcionarios de aduana, deberán ceñirse estrictamente a las disposiciones en ellas consignadas.

Artículo 7º Los paquetes de expreso aéreo destinados a Bogotá o a ciudades que para los efectos de la entrega dependan de la oficina central de esta ciudad, serán trasbordados en el puerto en donde sea recibida la aeronave, mediante permiso expedido al efecto en cada caso por el respectivo Administrador de Aduana y de acuerdo con los reglamentos sobre la materia. Su inspección, aforo y demás trámites aduaneros se efectuarán en Bogotá.

(Véanse los Decretos 7 de 1932; 1588 de 1936; 1254, 1510 y 1629 de 1937, insertados en el capítulo CII, artículo 425).

## CAPITULO XXXII

### **Documentos que deben presentarse y su preparación**

Artículo 125. Los documentos cuya presentación exigen los Capítulos XXIX, XXX y XXXI a los Capitanes de todas las naves que toquen en puertos colombianos y a las personas encargadas de los vehículos y aeronaves que entren a la República, se preparan en la forma y en el número de ejemplares que por reglamento ordene el Director General, con la aprobación del Departamento de Contraloría.

---

**Reglamento General de Aduanas número 34.** Preparación de los sobordos.

Artículo 1º Será obligación de todas las naves, aeronaves y vehículos que lleguen a las aduanas o puertos colombianos con carga o lastre, presentar sobordos preparados en el formulario número 1, correspondientes a cada puerto donde haya recibido carga llenando las columnas en la

forma claramente indicada en la leyenda de cada una. Las últimas siete columnas deberán quedar en blanco, para uso de los empleados aduaneros. Asimismo se dejará una línea en blanco entre las distintas consignaciones. No se aceptarán sobordos que contengan enmendaduras. Las estampillas de timbre nacional exigidas por la ley sólo se exigirán para un ejemplar del juego de sobordos que debe presentarse a la aduana.

Artículo 2º El sobordo deberá venir preparado en seis copias, las cuales se distribuirán en la forma siguiente: una para la Sección de Estadística del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, dos para el Departamento de Comprobaciones, una para el jefe de almacenes, una para el Fiscal de la Contraloría General en la aduana respectiva, una para los muelles del Gobierno. El sobordo será preparado a bordo, vendrá firmado por el Capitán en certificación de la verdad de su contenido, y mostrará una relación exacta de la carga recibida en cada puerto, de acuerdo con los juegos de conocimiento de embarque; contendrá además el detalle en hojas por separado, de toda la carga sobordada, pero que no esté a bordo, como también una lista, preparada en la misma forma, de la carga sobrante por la cual no vienen los conocimientos de embarque respectivos.

Artículo 3º Toda aquella carga sobordada e incluída en conocimientos de embarque en viajes anteriores, pero que no hubiere sido embarcada en el puerto original en tales viajes anteriores, o sea shori-shipped, cuando fuere embarcada en viajes posteriores, se detallará en un sobordo separado cuyo encabezamiento rezará:

“Carga faltante del vapor..... viaje número..... de..... (lugar), fecha.....”, y a continuación se insertarán todos los detalles de la carga.

Esta clase de carga, habiendo sido incluída originalmente en las facturas consulares y en los conocimientos de embarque, no requiere nuevos documentos, sino solamente que se incluya en el sobordo. El mismo procedimiento debe adoptarse para la carga trasbordada en otras embarcaciones, o recibida en calidad de trasbordo en el Canal de Panamá, o en cualquier otro punto. El encabezamiento del sobordo será el que corresponda a las circunstancias, como por ejemplo:

“Carga trasbordada en Cristóbal (o cualquier otro punto). Nombre del vapor....., viaje número....., procedente de..... fecha.....”. El Capitán de la nave recogerá, para su entrega a la aduana, el sobre cerrado enviado por el Cónsul de Colombia, que corresponda a la carga sobordada.

Artículo 4º En todas las aduanas de la República se exigirá que toda la carga venga sobordada en el formulario número 1. En caso de que las naves no estén provistas de dichos modelos, será obligación del Capitán prepararlos y firmar los ejemplares necesarios, antes de zarpar del puerto.

Artículo 5º Aparte de los sobordos, todos los demás documentos exigidos por la ley y los reglamentos, de acuerdo con las estipulaciones de los capítulos 29, 30 y 31 de la Ley orgánica de aduanas, deberán pre-

sentarse en las aduanas en duplicado, salvo disposición especial. Asimismo es necesario que la lista de confrontación de la carga (libro de índice alfabético de la carga) sea presentada por duplicado, y por separado para cada escotilla o bodega de la nave en donde se halle almacenada carga destinada al puerto de que se trate.

---

Artículo 126. El Capitán firmará, en certificación de la verdad de su contenido, el sobordo, la lista de pasajeros, la del equipaje no acompañado de su dueño, la de la tripulación, la del rancho, la del material y equipo y la de los sacos de correo y encomiendas postales.

Artículo 127. En todo caso, el sobordo contendrá, entre otras cosas:

1º El nombre, descripción y estructura de la nave, el nombre de su consignatario o agente, su tonelaje registrado, el puerto a que pertenece, y el nombre del Capitán; tratándose de aeronave, su dueño, su piloto o pilotos, su tipo y la Nación donde haya sido expedida la licencia, y tratándose de vehículos, la descripción de su tipo, y el nombre de su propietario y de su conductor.

2º Los nombres de los puertos o lugares donde se tomó a bordo la carga consignada al puerto o lugar de llegada.

3º Una relación detallada de toda esa carga, con las marcas y números de cada bulto, la cantidad y naturaleza de cada bulto con el nombre o denominación acostumbrada y la descripción de su contenido. Tal descripción concordará sustancialmente con la que de la respectiva mercancía den los conocimientos de embarque.

4º Los nombres de las personas a quienes llegue consignado cada bulto, de acuerdo con los respectivos conocimientos de embarque. Cuando llegue mercancía consignada a la orden, así constará en el sobordo.

5º El valor de cada uno de tales bultos, con totales parciales al pie de cada página, y un total general del valor de toda la mercancía que figure en el sobordo.

Artículo 128. Cuando una nave llegue en lastre, esa circunstancia constará en el sobordo, a menos que el lastre tenga valor comercial, y deba descargarse en el puerto de llegada, caso en el cual se hará figurar en el sobordo lo mismo que cualquiera otra mercancía.

Artículo 129. Se harán sobordos aparte para la mercancía extranjera y para la mercancía nacional o nacionalizada.

Artículo 130. El Capitán o la persona encargada de la nave, vehículo o aeronave, llamará especialmente la atención sobre la mercancía valiosa, como oro o joyas, y sobre los explosivos o cualquiera otra mercancía de manejo peligroso, que deba tratarse o almacenarse con precauciones especiales. La omisión de este requisito hará incurrir al responsable de ella en una multa de cien pesos (\$ 100).

Artículo 131. El sobordo podrá acompañarse de las listas de faltas o excesos, o los demás documentos suplementarios que fueren necesarios.

para corregir o explicar cualquier diferencia entre la mercancía relacionada en el sobordo y la que se halle a bordo de la nave, vehículo o aeronave con destino al puerto o lugar de llegada, y la aduana no aceptará ningún otro documento en corrección de la lista de mercancía declarada en el sobordo.

---

**Reglamento General de Aduanas número 35. Suplemento del sobordo.**

Artículo 1º De acuerdo con la ley se autoriza a los Capitanes de naves, aeronaves y vehículos, para acompañar al sobordo las listas de carga faltante o sobrante, juntamente con cualquier otro documento que sea necesario para comprobar la diferencia entre la carga que figure en el sobordo y la que se halle a bordo de la nave, aeronave o vehículo con destino al puerto o lugar de llegada. Asimismo se prohíbe a las aduanas aceptar cualquier otro documento como corrección a la lista de mercancía declarada en el sobordo, salvo aquellos a que se refiere el Capítulo XXXII de la Ley 79 de 1931.

Parágrafo. Tales documentos deberán ser certificados y presentados por el Capitán de la respectiva nave o por el agente de ella con su autorización.

Las aduanas no recibirán posteriormente otros documentos relativos a correcciones en los sobordos sin perjuicio del memorial de explicaciones que puede presentar el agente de la nave, según el artículo 164.

Artículo 2º Derogado por el artículo 6º del Reglamento General de Aduanas número 142.

## SECCION IX

### Control del descargue, movimiento y entrega de la mercancía

#### CAPITULO XXXIII

##### Responsabilidad de la entrega

Artículo 132. La nave, vehículo o aeronave, según fuere el caso, y su respectivo consignatario o agente, serán individual y solidariamente responsables de la entrega de toda la mercancía descargada de dicha nave, vehículo o aeronave, o relacionada en su respectivo sobordo como consignada al puerto o lugar de su llegada, a la aduana o a quien la ley, los reglamentos ó un contrato autorizaren para recibirla. La persona autorizada para recibir la mercancía y que la recibiere de conformidad con este artículo, será responsable de su presentación a la aduana.

---

**Reglamento General de Aduanas número 60. Término para la entrega de mercancías a la aduana.**

Artículo 1º En el puerto de Barranquilla todas las mercancías llegadas por naves deberán ser puestas a la disposición de la aduana para su recepción en la bodega o bodegas indicadas por el Administrador, den-

tro del término de tres días hábiles, después de terminada la descarga, y en los demás puertos habilitados de la República, dentro del término máximo de dos días hábiles. La mercancía llegada al país en vehículos o aeronaves, deberá ponerse a la disposición de la aduana dentro del término de un día hábil después de terminada la descarga.

Artículo 2º Las personas responsables de la entrega de mercancías a las aduanas en cada puerto, serán aquellas que por contrato o reglamento estén encargadas de la recepción de la mercancía al lado de la nave.

Artículo 3º Para los efectos del artículo anterior, en Barranquilla los responsables serán The Barranquilla Railway & Pier Company, Ltd.; en Cartagena serán el Ferrocarril o la Sección de Muelles y Bodegas; en Buenaventura, la entidad transportadora de la carga, y los demás puertos, como lo estipula el artículo 2º del presente Reglamento, las personas o entidades encargadas de recibir la mercancía al lado de la nave.

Artículo 4º Las disposiciones de este Reglamento General no excluyen el derecho que el Gerente (o su representante) de la empresa transportadora tiene para presenciar la entrega de la carga a la aduana, ya que la empresa es responsable por toda la carga que figure en el sobordo para el puerto de que se trata.

---

Artículo 134. El lastre sin valor comercial podrá descargarse de acuerdo con las reglas que al efecto dicte el Director General.

Artículo 135. toda la mercancía que deba entregarse a la aduana, será presentada para esa entrega en los lugares y al tiempo que dispongan los reglamentos.

---

**Reglamento General de Aduanas número 38.** Término y lugar para efectuar la entrega de la mercancía a la aduana.

Artículo 1º Toda la carga traída por naves con destino a puertos colombianos, deberá ser presentada para su entrega a las aduanas dentro del término fijado en el Reglamento General de Aduanas, número 36. Su entrega se verificará en la bodega o bodegas que para tal fin indicará, en cada caso, el Administrador de la Aduana correspondiente.

Artículo 2º La carga traída por vehículos o aeronaves será entregada por los gerentes de tales empresas o por quien ellos deleguen para tal fin, en las bodegas indicadas por el Administrador de Aduana, a más tardar durante el día siguiente al de la llegada de la carga al aeropuerto o aduana.

Artículo 3º La violación a las disposiciones del presente Reglamento, se castigarán por el Administrador de la Aduana respectiva mediante la imposición de la multa de que trata el artículo 133 de la ley.

Cuando se trate de un caso de contrabando dará aviso oportunamente el Administrador de la Aduana, al Personero Municipal, al Fiscal del

Tribunal o al Capitán del Puerto, para la investigación y sanciones a que haya lugar, dando cumplimiento a las disposiciones pertinentes de la ley.

---

## CAPITULO XXXV

### **Transporte de mercancía bajo fianza**

Artículo 142. Toda empresa pública de transporte de mercancía, que posea o administre líneas férreas, líneas de vapores, u otras líneas de locomoción dentro de la República o entre los distintos puertos de la República, podrá, mediante solicitud y prestación de fianza al efecto, recibir el carácter de transportador de mercancía bajo fianza, con sujeción al control de la aduana.

---

**Reglamento General de Aduanas número 43. Fianzas para transportadores.**

Artículo 1º Los transportadores de mercancía sujeta a derechos de aduana, que posean o administren líneas férreas, líneas de vapores u otros medios de locomoción dentro de la República, o entre los distintos puertos de la República, mediante solicitud y prestación de fianza al efecto, podrán recibir el carácter de “transportadores de mercancía bajo fianza”, bajo el control de la aduana. Para la expedición de los certificados de que se habla será requisito indispensable que los medios de transporte de que se trate estén en condiciones tales que garanticen la seguridad de la mercancía y protejan los intereses del Fisco.

Artículo 2º El monto de la fianza será fijado en cada caso por el respectivo Administrador de Aduana, con aprobación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

La aceptación de la fianza la otorgará bajo su responsabilidad y la de sus fiadores el Administrador de la Aduana.

Cuando las condiciones sean iguales la cuantía será la misma para todos los casos que se presenten en determinada aduana o puerto.

---

Artículo 143. Sólo los transportadores de mercancía bajo fianza debidamente autorizados, podrán recibir de la aduana mercancía sujeta a derechos de aduana, para su transporte a otras aduanas o transportarla por cualquiera otra razón dentro de la República, o dentro de los puertos de la República.

Artículo 144. La mercancía extranjera que llegue bajo fianza a cualquier aduana, será verificada y revisada a su llegada, de acuerdo con los reglamentos.

Cuando la primera llegada, de esa clase de mercancía a la República sea por mar, la aduana a donde llegue consignada recibirá una copia

autenticada del sobordo de la nave relativa a su embarque original, junto con los demás documentos a que esté obligado el transportador.

.....

## CAPITULO XLI

### **Confrontación de los sobordos**

Artículo 163. Los documentos comprobatorios del recibo de mercancía se confrontarán con el sobordo de la respectiva nave, vehículo o aeronave, o cuando se tratare de mercancía recibida por correo o encomienda postal, con los correspondientes documentos postales, y del resultado se rendirá el informe que prescriban los reglamentos.

## CAPITULO XLII

### **Cancelación del sobordo**

Artículo 164. En el término de cinco días útiles después de recibida la mercancía en la aduana, el consignatario o agente de la nave, vehículo o aeronave que la trajo, elevará al Administrador de Aduana un memorial en que pida la cancelación del sobordo y en el cual se detallarán todas las diferencias halladas entre la mercancía relacionada en el sobordo y la entregada a la aduana, junto con las explicaciones que al respecto se creyeren convenientes. Si se comprobare que tales diferencias se debieron a errores en la transcripción de las marcas o números o demás elementos de identificación de la mercancía misma, el Administrador de Aduanas permitirá la rectificación de esos errores en los documentos de las aduanas.

Artículo 165. En el término de siete días útiles después de terminada la entrega de la mercancía a la aduana, el Administrador de Aduana cancelará el sobordo teniendo en cuenta el memorial correspondiente y plicando las multas a que hubiere lugar por todas las diferencias entre la mercancía declarada en el sobordo y la mercancía entregada.

Artículo 166. Las disposiciones de los artículos 164 y 165 no serán aplicables al correo ni a las encomiendas postales.

## CAPITULO XLIII

### **Multas por la entrega de mercancía no detallada en el sobordo y por la no entrega de mercancía detallada en el mismo.**

Artículo 167. La persona responsable de la entrega de mercancía a la aduana incurrirá en una multa igual al doble del valor de los derechos correspondientes a toda aquella que, estando relacionada con el sobordo y en las facturas consulares, acompañadas de conocimientos de embarque, dejen de entregarse a la aduana.

Artículo 168. Cuando una persona responsable de la entrega de mercancía a la aduana no presentare el conocimiento de embarque o cual-

quier otro documento que el Administrador de la Aduana exija para determinar la naturaleza, el peso, la cantidad, la medida o el valor de la mercancía no entregada, el Administrador podrá tasar y cobrar los derechos correspondientes sobre la base de los datos que tenga en su poder.

Artículo 169. Cuando se entregare a la aduana mercancía no comprendida en el sobordo de la nave, la persona responsable incurrirá en una multa igual al doble del valor de los derechos aplicables a esa mercancía.

Artículo 170. Las disposiciones de los artículos 167 y 169 no serán aplicables al correo ni a las encomiendas postales.

.....

## CAPITULO XLV

### Reembarque y trasbordo

Artículo 174. No podrá embarcarse o reembarcarse mercancía procedente de la aduana, sino mediante solicitud al efecto hecha en la forma exigida por la ley .

Artículo 175. Salvo los trasbordos de mercancía entre buque o transportes de guerra de naciones amigas, no se permitirá trasbordar mercancía entre naves o aeronaves dentro de las zonas aduaneras, sino mediante solicitud al efecto hecha de conformidad con los reglamentos.

Artículo 183. Las naves nacionales que hagan exclusivamente el comercio de cabotaje y el costanero, y que conduzcan mercancía extranjera pagarán el impuesto de tonelaje por solo el peso total que arrojen dichas mercancías extranjeras.

Artículo 185. El trasbordo de las mercancías extranjeras que se haga de los buques procedentes del exterior a los buques nacionales mercantes que hacen el comercio de cabotaje, sólo podrá hacerse en los puertos en donde haya Administración de Aduana establecida, bajo la inmediata vigilancia del resguardo de dichos puertos, merced a la presentación que se haga a dicha Administración de Aduana de las facturas consulares, sobordos y demás documentos que acompañen a la importación, y la refrendación de estos documentos con el pase correspondiente para el puerto de su destino, del Administrador de la Aduana del puerto de donde se hace el trasbordo, de acuerdo con los reglamentos que dicte el Director General de Aduanas.

Artículo 186. Los barcos que hagan el servicio de cabotaje y no lleguen al puerto de su destino final, o no desembarquen la totalidad de su cargamento, incurrirán en la pena del pago de los derechos de la mercancía extranjera no nacionalizada que dejen de desembarcar.

Artículo 187. Sólo serán consideradas como naves nacionales las que pertenezcan a individuos o compañías colombianas, o a compañías que si tienen accionistas extranjeros, éstos no posean más del 40 por 100 del total de las acciones. El 25 por 100 del personal de las naves nacionales, deberá ser de colombianos, proporción que se aumentará anualmente has-

ta llegar al 75 por 100. En consecuencia el sólo hecho de izar la bandera colombiana de acuerdo con las disposiciones vigentes que regulan la materia, no da derecho a la concesión del artículo 183 de esta Ley, ni a efectuar el comercio de cabotaje entre los puertos de la República.

---

**Reglamento General de Aduanas número 52.** Procedimiento para embarque, reembarque y trasbordo de mercancías.

Artículo 1º Cuando el interesado desee embarcar o reembarcar mercancía procedente de la aduana, o trasbordarla de una nave o aeronave a otra, le será obligatorio presentar solicitud al efecto en el formulario que se acuerde, y acompañarla de cuatro copias de manifiestos de embarque o reembarque, el cual debe prepararse de acuerdo con la ley los reglamentos. En caso de trasbordo, la solicitud deberá ir acompañada de dos copias del sobordo en donde se detalle la mercancía. Una vez trasbordada la mercancía, el capitán o encargado de la nave o aeronave que reciba la mercancía, firmará constancia de haberla recibido en orden. Los ejemplares del sobordo que se deben acompañar a la solicitud, con la certificación del capitán o encargado de la nave o aeronave de haber recibido la mercancía, servirán como comprobantes al Administrador de Aduana y al Fiscal de la Contraloría, para descargar la mercancía de los sobordos.

Artículo 2º En todos los casos en que la mercancía embarcada o reembarcada esté sujeta al pago de derechos de aduana los Administradores de Aduana deben disponer que cada bulto sea marcado con el símbolo Remb en letras grandes, y se mostrarán además el puerto y la fecha.

Artículo 3º Cuandoquiera que se presenten solicitudes de embarque o reembarque de mercancías, la aduana cumplirá estrictamente las provisiones del artículo 177 de la Ley de Aduanas.

Artículo 4º Las Administraciones de Aduanas cumplirán estrictamente con las provisiones de los artículos 178 y 179 de la Ley Orgánica de Aduanas, en cuanto hace relación con las sanciones relativas a la recepción de carga teniéndose especial cuidado en lo dispuesto por los artículos 167 y 169 de la Ley.

Artículo 5º De acuerdo con las provisiones del artículo 182 de la citada Ley, los Administradores de Aduana no permitirán el embarque o reembarque de mercancías abandonadas sino mediante el previo pago de todos los derechos de importación, bodegaje, y demás gravámenes que pesen sobre ella.

Artículo 6º El trasbordo de mercancías extranjeras verificado de buques procedentes del exterior a los buques mercantes nacionales, dedicados al comercio de cabotaje, solamente podrá hacerse en los puertos donde haya Administrador de Aduana establecido y bajo la inmediata vigilancia del Resguardo de Aduanas. Todo lo anterior se hará mediante la presentación a la aduana respectiva de las facturas consulares, sobordos y demás documentos que acompañe la mercancía importada. Es-

tos documentos serán refrendados con el correspondiente pase para el puerto de destino y bajo la condición de que el buque nacional haya sido licenciado para recibir y conducir mercancía no nacionalizada y por ello sujeta al pago de derechos de aduanas.

Artículo 7º Cuando un buque nacional que haga el servicio de cabotaje y con la respectiva licencia transporte mercancía no nacionalizada, reembarcada o trasbordada y no llegue al puerto de su destino final, podrá acreditar el Capitán de la nave ante el Administrador de la Aduana de la zona en donde se hizo el reembarque o trasbordo, que por fuerza mayor o caso fortuito no pudo llegar al puerto final, y en este caso quedará libre de la sanción de que trata el artículo 186, siempre que también se acredite suficientemente que la mercancía no nacionalizada que transportaba, se desembarcó totalmente en otro puerto de la República o se trasbordó totalmente a otra nave que tuviera la licencia necesaria para aceptar el trasbordo.

---

## CAPITULO XLVII

### **Nafragios y mercancía procedente de ellos**

Artículo 192. En caso de naufragio en aguas territoriales o de naufragio aéreo dentro del territorio de la República, el Administrador de Aduana dentro de cuya jurisdicción ocurra el accidente, prestará toda la ayuda posible para la salvación de los tripulantes, pasajeros y carga y tomará en su poder toda la mercancía que se logre salvar, la cual se inventariará en debida forma.

Artículo 193. La mercancía procedente de naves o aeronaves víctimas de siniestro fuera de las aguas territoriales de la República, que se hallare en alta mar, podrá ser presentada con su correspondiente sobor-do a cualquier aduana marítima y almacenada allí hasta que sea reclamada de acuerdo con la ley, y si en el término de seis meses no fuere reclamada se la considerará abandonada.

Artículo 194. La mercancía que se hallare en alta mar o arrojada a la ribera, procedente de algún naufragio, será tenida por mercancía extranjera. Quienquiera que la presente declarándola como mercancía nacional o nacionalizada, deberá presentar las pruebas que el Administrador de Aduana exija.

Artículo 195. Si el dueño de cualquier nave o aeronave víctima de siniestro en el territorio o en aguas territoriales de la República, desea exportar o reexportar los restos de la carga salvada, podrá hacerlo mediante permiso dado por el Administrador de Aduana de conformidad con los reglamentos. Si la nave o aeronave o su carga fueren abandonadas por los respectivos dueños, el consignatario o los aseguradores podrán pedir la reexportación de su totalidad o parte cualquiera. Por restos se entenderá el casco y aparejos, con todos los accesorios como ca-

bles, cadenas, anclas y demás elementos de la nave, tratándose de buques marítimos; y el fuselaje, motor, instrumentos y demás aparatos, tratándose de aeronaves.

## SECCION XI

### Procedimiento para entrega de mercancía

#### CAPITULO XLVIII

##### Forma y contenido de los manifiestos de aduana

**Reglamento General de Aduanas número 57.** Certificación de los conocimientos de embarque por empresas de transportes.

Artículo 1º Los manifiestos de importación deberán presentarse a los Administradores de Aduana en seis ejemplares acompañados de original o copia negociable del conocimiento de embarque, del original o copia certificada por el Cónsul respectivo o por el Administrador de la Aduana a quien le haya llegado, de la factura consular o del original o copia certificada en la misma forma de los demás documentos que la ley o los reglamentos determinen.

No se exigirá que el manifiesto de importación se presente acompañado del conocimiento de embarque cuando se trate de equipajes, correos o encomiendas postales para cuyo transporte la ley no exige tal documento, excepción hecha de los "paquetes de expreso aéreo" que sí requieren conocimiento de embarque.

Tampoco se exigirá que los manifiestos de importación se presenten junto con la factura consular cuando las disposiciones legales al respecto no exijan que el transporte del embarque de que se trate debe llegar amparado por factura consular.

Artículo 2º Para evitar posibles reclamos por parte de las agencias de transportes, ocasionados por la falta de pago de fletes, averías gruesas u otras cuentas de esta naturaleza, todos los conocimientos de embarque presentados para obtener la entrega de mercancías, deberán estar certificados por el apoderado de la compañía transportadora. En los casos en que no lleguen los conocimientos de embarque y que haya que prestar fianza o garantía para su futura presentación, las compañías de transporte pondrán al pie del respectivo manifiesto la autorización para la entrega.

Artículo 3º Los Administradores de Aduana no entregarán ninguna mercancía sin el cumplimiento estricto de las disposiciones del presente Reglamento.

#### CAPITULO LII

##### Aplicación de los derechos de aduana

Artículo 234. Se considera que la mercancía ha llegado al territorio nacional en el día y a la hora en que se pase la visita oficial a la

nave, vehículo o aeronave; y en consecuencia, las tasas de derechos aplicables a las mercancías serán las que estén en vigencia en el momento de practicarse tal visita. Cuando en el mismo viaje de la nave, pero en fechas distintas llegue a diferentes puertos mercancía consignada a importadores de la República, la fecha de la llegada al primer puerto de ésta, se tendrá como fecha de llegada al territorio nacional de la mercancía que esa nave traiga consignada para el país.

.....

## SECCION XII

### Procedimiento especial para la entrega de cierta clase de mercancía

#### CAPITULO LX

##### Paquetes postales

Artículo 261. Todos los correos y paquetes postales que lleguen al territorio de la República se someterán, antes de su distribución, a la inspección de funcionarios aduaneros designados al efecto, quienes presenciarrán la apertura de los sacos u otros recipientes postales y harán de su contenido las anotaciones que requieran los reglamentos de la aduana. Toda correspondencia y paquetes postales que sean sospechosos de contener mercancía gravable, se separarán para su aforo.

Artículo 262. La correspondencia o paquete postal que no demuestre contener mercancía gravable, se marcará especialmente y podrá entregarse al destinatario sin más intervención de las aduanas. Pero cuando algún Administrador de Correos tenga razones para sospechar que hay mercancía gravable dentro de cualquier paquete postal provisto de la marca de que aquí se trata, podrá exigir que el paquete en cuestión sea abierto antes de su entrega; si se hallare mercancía gravable dentro de él, lo enviará a la aduana más próxima para que se declare de contrabando mediante la tramitación correspondiente. Los paquetes recomendados sólo serán examinados por los funcionarios aduaneros en presencia de los empleados postales que los tengan bajo su custodia.

---

#### Resolución número 23 de 1930. Contraloría General.

Artículo 5º Los derechos causados por las encomiendas postales, una vez conocida la liquidación, serán consignados directamente por los interesados en las Cajas de las Administraciones o Recaudaciones respectivas, y las encomiendas no podrán ser entregadas sino mediante la presentación de los recibos que tales oficinas expidan. Dichos recibos servirán también de comprobantes de los descargos que, en forma de traspaso de fondos, efectúen en sus cuentas los responsables de las oficinas liquidadoras. En ningún caso y por ningún concepto podrán estos em-

pleados aceptar consignaciones en efectivo, y así su responsabilidad queda limitada a la liquidación y manejo de las encomiendas postales.

Artículo 6º Para efectos de la responsabilidad de los jefes de las oficinas liquidadoras de encomiendas postales y de los oficiales a cuyo cargo están estas funciones en algunas Administraciones, deberán tales empleados asegurar su manejo en la forma prescrita por la Contraloría para los demás responsables del erario.

#### **Decreto número 1865 de 1928.**

Artículo 1º el Servicio Postal Colombiano admite encomiendas postales del exterior, sin valor declarado, hasta con el peso máximo de diez kilogramos cada una.

Artículo 2º No se admiten encomiendas embarazosas, considerándose como tales las que excedan del peso indicado, las que por la naturaleza de su contenido, forma de empaque o dimensiones, exijan cuidados especiales para su transporte, o dificulten su embalaje con las demás encomiendas que hayan de transportarse a los lugares de destino. Tampoco son admisibles las encomiendas que contengan artículos de prohibida importación al país, y las que estén comprendidas en las excepciones señaladas en el artículo 14, Capítulo II, del Convenio de Estocolmo, sobre canje de encomiendas postales. Las encomiendas de que se trata, y que por error lleguen al país, se manejarán como adelante se dirá.

#### **Resolución número 358 de 1935. Ministerios de Hacienda y Crédito Público y Correos y Telégrafos.**

Artículo 1º No se les dará curso a las encomiendas postales del interior, consignadas en las oficinas de correos de San Andrés y Providencia, Arauca, Puerto Carreño, La Pedrera, Yavaraté, Puerto Asís, Leticia y puertos intermedios del río Putumayo con destino a algún Departamento de la República, sin que el remitente haya hecho previa declaración escrita ante el jefe de la respectiva oficina de correo del contenido de cada paquete indicando en ella si se trata de artículos de producción nacional o de mercancía extranjera nacionalizada. El empleado respectivo puede reconocer la mercancía con el objeto de comprobar la veracidad de la declaración y deberá acompañar un ejemplar de ésta a cada paquete.

## CAPITULO LXI

### **Mercancía importada para fines temporales o provisionales**

Artículo 269. Podrá introducirse a la República sin pagar derechos, conforme a los reglamentos que apruebe la Junta General de Aduanas, bajo fianza para responder a su reexportación dentro de los seis meses siguientes a la fecha de su importación, los siguientes artículos no importados para la venta o cuando su venta se haga en la forma que expresamente se expone adelante:

(1) Los artículos y la maquinaria que se introduzcan para modificarlos y repararlos.

(2) Los modelos de artículos de uso personal importados por los fabricantes para usarlos únicamente como muestras, y no para la venta.

(3) Las muestras destinadas únicamente a obtener pedidos de mercancía o a su examen para hacer reproducciones.

(4) Los artículos destinados exclusivamente a fines experimentales. La fianza respectiva podrá cancelarse sin necesidad del pago de los derechos, mediante presentación al Director General de prueba satisfactoria de que tales artículos han quedado destruidos por razón de su empleo en los experimentos a que estaban destinados.

(5) Los automóviles, motocicletas, bicicletas, aeroplanos, dirigibles, globos, botes de vapor y demás vehículos y embarcaciones similares, y las bestias de tiro o de silla, que traigan temporalmente a la República gentes no residentes en ella con fines de turismo o de recreo o para tomar parte en carreras u otras clases de concurso o exhibiciones autorizados.

(6) Las locomotoras, carros y coches, y el equipo de repuestos, pertenecientes a ferrocarriles que funcionen en países limítrofes, cuando entren a la República con el fin de remover obstáculos, combatir incendios, o ejecutar cualesquiera otras labores de emergencia en vías férreas que funcionen dentro de la República.

(7) La mercancía importada para ferias, conferencias y exposiciones.

(8) Los elementos, equipo y utilería de teatros y circos y los instrumentos musicales de bandas y orquestas que visiten la República, cuando todo ello tenga señales visibles de uso. Los efectos personales de las gentes que lleguen a la República con el objeto de dar conciertos o exhibiciones teatrales o de otra naturaleza, se considerarán como equipaje.

.....

## CAPITULO LXIII

### Equipajes de viajeros

Artículos 275. Los equipajes de los viajeros estarán sujetos a todos los derechos de aduana que les fueren aplicables, con las siguientes excepciones:

- a) Los libros y manuscritos.
- b) Las herramientas y utensillos que emplee el introductor en su arte u oficio.
- c) El tabaco manufacturado en cantidad menor de quinientos (500) gramos.
- d) Una máquina de escribir portátil, una máquina de calcular portátil, y una cámara fotográfica de aficionado, con sus accesorios.
- e) Los fotografías o grabados no comerciales.
- f) Los enseres de viaje, prendas de uso o adorno personal, aparatos eléctricos de tocador y artículos deportivos, siempre que tengan señales

evidentes de uso, que sean de tal naturaleza que no se puedan vender como nuevos y que se presten adecuadamente al uso y a las necesidades de quien los importe. Esta excepción no comprende muebles de ninguna clase, servicio de mesa, cuadros, instrumentos musicales, aparatos fotográficos comerciales, aparatos para producir la voz, la música o la visión, aparatos de radio, mobiliario o dotación de oficina o taller, ni aparatos eléctricos distintos de los de tocador mencionados arriba.

g) Decláranse libres de derechos el mobiliario doméstico, las herramientas y los utensilios agrícolas de propiedad de inmigrantes que lleguen a la República con intención de establecerse en ella. La aplicación de este inciso se reglamentará de acuerdo con el Ministerio de Industrias.

---

**Reglamento General de Aduanas número 129.** Sobre equipajes de viajeros.

Artículo 1º Para los efectos de los artículos 275 y 276 de la Ley 79 de 1931, en armonía con el artículo 12 del Decreto 1050 de 1932 (que adelante se inserta) se considerarán como "viajeros" únicamente las personas que lleguen al país por primera vez o que regresen a él después de una ausencia continua en el exterior no menor de noventa (90) días, circunstancia esta última que deberá acreditarse a entera satisfacción del respectivo Administrador de Aduana. En consecuencia, las personas que lleguen al país procedentes del exterior y que no se encuentren dentro de dichas circunstancias, no tendrán derecho a gozar de los beneficios que se relacionan en los artículos 275 y 276 ya citados. Quienes acrediten satisfactoriamente su carácter de "viajeros" según lo ordenado en el inciso anterior, sólo podrán disfrutar de la rebaja que trata el artículo 276 de la Ley 79 de 1931, dos veces al año, siempre que hayan mediado, por lo menos seis meses, entre cada solicitud.

Artículo 2º De conformidad con lo dispuesto en el ordinal f) del artículo 275 de la Ley 79 de 1931, para que los enseres de viaje, prendas de uso o adornos personales, aparatos eléctricos de tocador y artículos deportivos, se consideren libres de derechos de importación, es necesario que tengan señales evidentes de uso, y que sean de tal naturaleza que no se puedan vender como nuevos, y que manifiestamente sean adecuados al uso y a las necesidades del viajero respectivo. En consecuencia, cuando los objetos de que se trata no tengan las características expresadas se considerarán como mercancía gravable de acuerdo con la ley.

Artículo 3º Cuando la declaración de equipaje de que trata el artículo 3º del Reglamento General de Aduanas número 64 (insertado en el artículo 285), no contenga el detalle preciso y claro de la clase y número de los objetos o artículos nuevos o gravables, con su descripción completa y su valor exacto, el aforador a quien corresponda hacer el examen de tal equipaje, cuando dé cumplimiento al artículo 2º del Regla-

mento General de Aduanas número 75, (insertado en el artículo 364) exigirá del respectivo interesado que aclare y precise su declaración sobre los artículos nuevos o gravables; y si el interesado no cumpliera tal orden a los artículos nuevos o gravables que se encuentren en dicho equipaje se les aplicarán las disposiciones contenidas en los artículos 299 y 300 de la Ley 79 de 1931.

Artículo 4º De conformidad con el numeral 18 del artículo 374 de la Ley 79 de 1931, en armonía con el artículo 17 del Decreto 1050 de 1932 (insertado en el artículo 307), cuando el aforo de una mercancía que se traiga como equipaje revele que los derechos correspondientes exceden en más del 100 por 100 a los derechos tasables según la declaración hecha por el interesado, se presumirá contrabando a menos que el texto de la declaración o el numeral del arancel bajo el cual declare el interesado la mercancía, indiquen la intención de hacer que ésta se afo-re y clasifique de acuerdo con su verdadera naturaleza, pero en este último caso se aplicará el recargo de que trata el artículo 15 del propio Decreto 1050 de 1932 (insertado en el artículo 307).

Artículo 5º De conformidad con el artículo 147 de la Ley 79 de 1931, los bultos que formen los equipajes de los viajeros que entren al país, procedentes del exterior, deberán llegar a la respectiva aduana debidamente marcados con el nombre de su dueño y el lugar de su destino, de manera visible e inconfundible.

Artículo 6º Cada Administrador de Aduana está en la obligación de comunicar quincenalmente, a los demás Administradores de Aduana los nombres de las personas a cuyo favor se haya concedido el descuento de que trata el artículo 276 de la Ley 79 de 1931. En dicha comunicación se especificarán con claridad los nombres de los viajeros, su procedencia, número de pasaporte y cédula de identidad o de ciudadanía, y la fecha en que se haya concedido el descuento antes mencionado.

---

Artículo 276. La mercancía no sujeta a las exenciones arriba expresadas, se aforará y se le tasarán derechos, pero en todo caso se omitirá el cobro de los primeros cincuenta pesos (\$ 50).

Artículo 277. Todo pasajero deberá probar satisfactoriamente ante el Administrador de la Aduana que el equipaje que no llegue consigo es de su propiedad y de lícita importación.

Artículo 278. Con excepción de los funcionarios diplomáticos y consulares extranjeros, toda persona que llegue al país por mar o por aire, presentará, en la forma que los reglamentos prescriban, una declaración de la clase y número de las varias piezas de equipaje que le pertenezcan. Igual declaración se exigirá a toda persona que entre a la República por otros medios de transporte cuando importen artículos gravables junto con los que este capítulo exime de derechos.

Las declaraciones de equipaje de menores podrán ser presentadas por los padres, tutores o personas que los acompañen.

Artículo 279. Las declaraciones de equipajes que deben hacer los viajeros por mar, serán presentadas al contador del buque antes de llegar la nave al primer puerto colombiano. Las que deben hacer los viajeros por aire serán presentadas al piloto o a la persona encargada de la aeronave antes de llegar a territorio colombiano. Las declaraciones de equipaje de los viajeros, junto con una lista de las mismas, serán puestas en manos de las autoridades aduaneras como parte de los documentos que debe entregarles la respectiva nave o aeronave.

Artículo 280. El equipaje que entre a la República por otros medios de transporte será entregado a la aduana más cercana y de él se hará en caso necesario la correspondiente declaración antes de su examen.

.....

## CAPITULO LXVI

### **Efectos domésticos de extranjeros y de colombianos que regresen al país**

Artículo 293. Estarán libres de derechos de importación las prendas personales y el menaje doméstico pertenecientes a extranjeros que lleguen al país a establecerse permanentemente en él, y a colombianos, domiciliados en el país, que regresen después de ausencia temporal no menor de tres años en el exterior, sin haber desempeñado cargo diplomático o consular de la República.

---

### **Reglamento General de Aduanas número 66. Importación de artículos de uso doméstico.**

Artículo 1º Los extranjeros que lleguen al país con ánimo de establecerse permanentemente en él, pueden solicitar del Administrador de la Aduana la exención de derechos de importación sobre los efectos domésticos, las herramientas y los utensilios agrícolas de su propiedad, siempre que todos tengan huellas inequívocas del uso y que no sean susceptibles de venderse como nuevos. Esta solicitud debe presentarse de acuerdo con los reglamentos expedidos por el Ministerio de Industrias. Una vez llenados los requisitos necesarios el Administrador concederá permiso para la libre introducción de los artículos. En casos de duda, el Administrador exigirá una fianza por el valor de los derechos que correspondan a los artículos que se desea introducir, fianza que se hará efectiva si los artículos se venden o salen del país antes del término de un año.

Artículo 2º En cuanto a las prendas personales y el menaje doméstico pertenecientes a colombianos que vuelvan a domiciliarse en el país y que regresen después de ausencia temporal no menor de tres años en el exterior, sin haber desempeñado cargo diplomático o consular de la República, tales prendas y menaje estarán libres de derechos de importación, siempre que tengan huellas inequívocas de uso y que no sean susceptibles de venderse como nuevos.

La solicitud de exención de derechos de aduana, bajo las provisiones de estos artículos, debe venir acompañada de un certificado del Cónsul colombiano en el país en donde haya residido el solicitante, donde conste el tiempo de residencia y el uso de los artículos. A falta de pruebas, el Administrador de Aduana procederá a hacer efectivos los derechos de importación de acuerdo con la ley.

Artículo 3º El menaje doméstico perteneciente a funcionarios diplomáticos o consulares colombianos y a sus respectivas familias, usado por ellos durante su permanencia de carácter oficial en el exterior, puede introducirse al país libre de derechos de importación, mediante permiso expedido al efecto. Para lograr tal fin, el interesado presentará la solicitud correspondiente ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores. Esta solicitud deberá acompañarse de un certificado del Diplomático o Cónsul colombiano, donde conste que los artículos en cuestión fueron de su uso personal o del de su familia durante su permanencia oficial en el exterior, y que se traen al país para continuar usándolos y no para venderlos.

.....

## SECCION XVII

### Disposiciones para el cumplimiento de la Ley de Aduanas

#### CAPITULO LXXVIII

##### De la visita a los buques

Artículo 363. Los funcionarios de la aduana o del resguardo, y las personas autorizadas al efecto por el Director General de Aduanas, o nombradas para ello por escrito por cualquier Administrador de Aduana, podrán en cualquier momento subir a bordo de una nave, vehículo o aeronave que se encuentre en territorio de la República o en las aguas territoriales hasta 20 kilómetros de la costa, y dentro o fuera de sus respectivos distritos, con el fin de examinar el sobordo e inspeccionar, registrar cuidadosamente la nave, vehículo o aeronave y cada una de sus partes, así como las personas, baúles o bultos que se encuentren a bordo. Para este efecto, podrán dar orden de parar la nave, vehículo o aeronave, si estuviere en movimiento, y apelar a la fuerza que fuere necesaria para hacer obedecer la orden. Si apareciere que se ha cometido alguna violación de las leyes de la República en cuya virtud o a consecuencia de la cual haya incurrido en la pena de secuestro la nave, vehículo o aeronave, o la totalidad o cualquier parte de la mercancía que se encuentre a bordo, tales funcionarios tendrán la obligación de secuestrarla, o de arrestar, o en caso de fuga o de tentativa de fuga, perseguir o arrestar a toda persona culpable de la violación.

---

**Reglamento General de Aduanas número 75. Registro de personas y equipajes.**

Artículo 1º Cuandoquiera que el Administrador de Aduanas estime conveniente registrar a las personas que lleguen en naves, vehículos o aeronaves procedentes del exterior, o a visitantes que hayan ido a bordo con permiso extendido por él, podrá hacerlo por medio del subalterno que al efecto designe en un cuarto o lugar privado y alejado de la vista general. En los casos en que así lo requieran, podrá designar mujeres, al servicio de la aduana, para el examen y registro de pasajeros y personas de su sexo. El registro de que se habla deberá practicarse con delicadeza y cultura, pero con la debida firmeza.

La correspondencia que traigan los pasajeros, en sus equipajes o en su persona, no podrá leerse por quien hace el registro. En caso de contrabando el respectivo funcionario de instrucción podrá incautar la correspondencia y documentos de los pasajeros de acuerdo con las leyes procedimentales en materia de investigación criminal.

Artículo 2º Antes de proceder al examen del equipaje, las aforadores preguntarán al interesado si ha declarado todos aquellos artículos que pueden ser gravables, para darle así oportunidad de hacerlo en caso de omisión. Una vez principiado el examen del equipaje, no se podrá hacer ninguna enmienda a la declaración original, y estará sujeta a todas las penas y multas que correspondan a las faltas u omisiones cometidas.

Artículo 3º Con la declaración original en mano, los aforadores procederán en forma caballerosa pero con firmeza a verificar el examen del equipaje, llenando en el acto el manifiesto que se acuerde, por cuadruplicado. Tasarán los artículos nuevos sujetos a derechos, sin omitir la anotación de los artículos declarados libres. Al terminar la preparación del manifiesto de equipajes, se enviará cuanto antes al Departamento de Liquidación para su rápida liquidación definitiva, una vez hecha la cual se pasará el manifiesto a la revisión y luégo al cajero para permitir el pago inmediato de los derechos. Se otorgará exención por los primeros \$ 50 de derechos y el exceso deberá pagarse al cajero. (Artículo 276 de la Ley 79 de 1931).

.....

## CAPITULO LXXX

### Exhibición del sobordo

Artículo 365. El Capitán de cualquier buque destinado a algún puerto o lugar en Colombia, y la persona a cuyo mando se halle un vehículo o aeronave que entre a la República procedente de país extranjero, tendrá la obligación de exhibir a los funcionarios aduaneros autorizados que se lo pidan, el sobordo que ampare la mercancía transportada en la nave, o, tratándose de vehículos o aeronaves, hacer las declaraciones que sobre la mercancía en ellos transportada exija el funcionario aduanero.

.....

## CAPITULO LXXXII

### **Descargue y cargue ilegal de mercancía**

Artículo 367. El Capitán de una nave y la persona que se hallare al mando de cualquier aeronave, procedente de puerto o lugar extranjero, que permitiere descargar mercancía de su nave o aeronave después de su llegada a distancia de 20 kilómetros de la costa colombiana, y antes de haber recibido permiso para descargar esa mercancía conforme a la ley, y el Capitán de la nave o la persona que se hallare al mando de una aeronave, que sin permiso para hacerlo, cargare mercancía sujeta a derechos de exportación, incurrirán en una multa igual al doble del valor de la mercancía, pero en ningún caso inferior a mil pesos (\$ 1.000.00), y la mercancía quedará sujeta a secuestro. Pero cuando una parte de la carga de nave o aeronave se descargare, arrojaré por la borda, o trasbordare por causa de accidente, temporal u otro caso fortuito, el Capitán de la nave o la persona que mande la aeronave, avisará tan pronto como le sea posible, al Administrador del primer distrito aduanero a donde llegue, y suministrará pruebas de que el descargue, arroje o trasbordo fue obligado por accidente, temporal o caso fortuito, no habiendo lugar a las multas señaladas si el Administrador acepta como justas las circunstancias apuntadas.

## CAPITULO LXXXIII

### **Trasbordo ilegal**

Artículo 368. Cuando cualquier mercancía descargada con violación de las disposiciones del Capítulo LXXXII, fuere trasbordada o colocada o recibida a bordo de otra nave o aeronave, el Capitán de la nave o la persona que mande la aeronave y cualquier otra persona que colabore en el hecho, incurrirán en una multa igual al doble del valor de la mercancía, pero en ningún caso inferior a mil pesos (\$ 1.000.00) y dicha nave, aeronave y mercancía quedarán sujetas a embargo y secuestro.

## CAPITULO LXXXIV

### **Reimportación ilegal**

Artículo 369. Cuando una mercancía sea reexportada sin haber pagado los derechos de aduana, o habiéndolos pagado se haya pedido la devolución para la reexportación, fuere desembarcada de nuevo en cualquier lugar del territorio nacional sin las formalidades de la ley, será considerada como de contrabando; y las personas que en ello tomaren parte a sabiendas, serán consideradas como contrabandistas y castigadas de conformidad con el Capítulo LXXXVII.

## CAPITULO LXXXVII

### **Del contrabando**

Artículo 373. La persona que con intención de defraudar el Fisco Nacional, sacare de la República de modo clandestino mercancía sujeta a

derechos, o introdujere a ella mercancía sin someterse a los requisitos legales o hiciere, presentare o pasare por la aduana cualquier manifiesto, factura, papel o documento falso, o que fraudulentamente, o a sabiendas, importare o trajere, o ayudare a importar o a traer al país, mercancía en contravención a la ley, o que recibiere, ocultare, comprare, vendiere, o de cualquier manera facilitare el transporte, ocultación o venta de tal mercancía después de importada, sabiendo que ha sido importada o traída a la República en contravención a la ley, incurrirá en una multa hasta de cinco mil pesos (\$ 5.000.00), y la mercancía en cuestión quedará sujeta a decomiso.

Artículo 374. Las siguientes circunstancias hacen presumir contrabando:

1ª La importación de mercancía de nación en guerra con la República, o la exportación de mercancía a nación en la misma condición.

2ª La importación de mercancía por puerto o lugar que esté en rebelión contra las autoridades legítimamente constituidas, o el despacho de mercancía a tal puerto o lugar.

3ª La importación o exportación de mercancía de prohibida exportación e importación.

4ª La importación de mercancía cuya introducción al país constituya monopolio oficial.

5ª La importación de mercancía sujeta a disposiciones especiales sin cumplir lo que ellas ordenen.

6ª La importación o exportación de mercancía en lugares, horas o circunstancias no permitidas por ley o reglamento.

7ª La importación o exportación de mercancía en cualquier forma clandestina, o de mercancía oculta de manera que se eluda o tienda a eludirse la intervención de la aduana, aunque tal importación o exportación se haga por los lugares y dentro las horas y circunstancias permitidas por la ley o los reglamentos.

8ª La entrega de mercancía extranjera a personas distintas de los funcionarios aduaneros competentes o de las personas a quienes la ley autoriza a recibirla.

9ª El encuentro de mercancía de prohibida exportación a bordo de cualquier nave dentro de las aguas territoriales de la República.

10. El encuentro de mercancía sujeta a derechos de exportación, a bordo de naves que hayan zarpado de un puerto de la República sin pagar los derechos correspondientes.

11. El retiro de mercancía de la custodia de la aduana por medios violentos o en connivencia con cualquier funcionario aduanero o por cualquier medio ilegal.

12. La entrega, en lugar distinto del señalado, de mercancía expedida por una aduana para su traslado a otra aduana, o el cambio o manipuleo de dicha mercancía en tránsito.

13. La venta u oferta de venta de mercancía gravable, importada al

amparo de cualquier ley o contrato que autorice su importación en franquicia.

14. Retirar mercancía extranjera de cualquier medio de transporte en que se la despache de una aduana o almacén general de depósito a otra aduana o almacén general de depósito.

15. La importación o exportación de mercancía en recipientes contruídos de manera que denuncie la intención de ocultar toda o parte de la mercancía o su naturaleza.

16. No declarar de acuerdo con los requisitos de la ley, la mercancía retirada de a bordo de un barco, nave náufraga, o hallada a bordo de nave que entre de arribada.

17. El transporte, tráfico o tenencia de mercancía, cuya importación o uso dentro de la República sólo se permita mediante el cumplimiento de requisitos especiales, cuando tales requisitos no se hayan cumplido.

18. Aforo que revele que los derechos correspondientes a la mercancía excedan en más del 100 por 100 a los derechos tasables según la declaración hecha en el manifiesto. No podrá, sin embargo, hacerse el cargo de contrabando si el texto de la declaración o el numeral del arancel bajo el cual declare el importador la mercancía, indica la intención de hacer que la mercancía se afore y clasifique de acuerdo con su verdadera naturaleza.

19. Ocultar o reempacar en cualquier almacén general de depósito o retirar de él cualquier mercancía, de manera fraudulenta; o alterar, desfigurar o borrar fraudulentamente cualquier marca o número puesto sobre bulto depositado en tales almacenes, quedando entonces la mercancía y el bulto sujetos a secuestro o confiscación.

## CAPITULO LXXXVIII

### **Captura de naves o vehículos**

Artículo 375. Cuando el propietario, capitán, conductor, maquinista, piloto o encargado del comando de una nave, vehículo o aeronave, incurriere en cualquier pena por violación de esta sección, la nave, vehículo o aeronave, será retenida para asegurar el pago de la pena, y se le podrá embargar y proceder sumariamente contra ella para ese efecto, a menos que dé fianza suficiente para atender al pago de la pena. Pero no habrá lugar al embargo o secuestro de la nave, vehículo o aeronave que con carácter de órgano público de transporte, esté prestando los servicios de tal a terceros en el desarrollo de los negocios de éstos, sino cuando apareciere que su respectivo propietario, capitán, conductor, maquinista, piloto o encargado de su comando, en el momento del acto tenido como ilegal, lo consentía o era cómplice de él.

## CAPITULO LXXXIX

### **Registro y examen dentro de las zonas aduaneras**

Artículo 376. Los funcionarios que al efecto designe el Administra-

dor de la Aduana estarán especialmente autorizados para registrar e inspeccionar en cualquier momento la mercancía extranjera que se encuentre dentro de la zona aduanera. Los libros y demás documentos de las naves, vehículos y aeronaves, y de sus propietarios o administradores, y de las personas que se ocupen en el transporte de mercancía extranjera gravable, podrán ser minuciosamente requisados en cualquier momento por dichos funcionarios con tal objeto.

Artículo 377. Toda persona que estorbe tales registros o exámenes, y toda persona que, cuando se le exigiere, no prestare a ellos las facilidades razonables, incurrirá en una multa no mayor de doscientos pesos (\$ 200), ni menor de cien pesos (\$ 100).

.....

## CAPITULO XCI

### **Infracciones relativas a cierres y sellos**

Artículo 381. La persona que, sin autorización fije o adhiera o en cualquier forma ayude o incite voluntariamente a fijar o adherir un sello, cierre o amarre aduanero a cualquier nave, vehículo o aeronave, o un sello, cierre, amarre o marca que aparente ser de la aduana; la persona que, sin autorización y voluntaria o maliciosamente retire, rompa, dañe, o desfigure cualquier sello, cierre o amarre aduanero colocado en una nave, vehículo, bodega o bulto que contenga mercancía bajo fianza o bajo la custodia de la aduana; la persona que voluntaria o intencionalmente incite a cualquier otra persona a ejecutar cualquiera de esos actos; la persona que penetre en un almacén general de depósito, en una nave, vehículo o aeronave donde haya mercancía extranjera, con la intención de retirar tal mercancía ilegalmente; o la persona que ilegalmente retire o haga retirar cualquier mercancía que esté bajo la custodia de la aduana, o a ello ayude o coopere; o la persona que reciba o transporte mercancía ilegalmente retirada, de una nave, vehículo, aeronave o bodega, a sabiendas de que ese retiro ha sido ilegal, incurrirá en una multa hasta de cinco mil pesos (\$ 5.000).

.....

## CAPITULO XCV

### **Embargos y secuestros**

Artículo 385. De todo secuestro o embargo de mercancía, naves, vehículos y aeronaves, el respectivo funcionario aduanero informará al Administrador de Aduana del Distrito dentro del cual se hubiere hecho el embargo o secuestro.

.....

Artículo 388. La mercancía, equipaje nave, vehículos o aeronave decomisados según las disposiciones legales pertinentes, se pondrán bajo la

custodia del Administrador de Aduana del Distrito donde haya tenido lugar el decomiso o secuestro.

.....  
Artículo 390. De toda mercancía, equipaje, nave, vehículo y aeronave decomisada, dará al Administrador aviso por escrito a su propietario o representante de éste. Para los efectos de tal aviso se pondrá como propietario de la mercancía al consignatario o al tenedor del conocimiento de embarque debidamente endosado si el Administrador lo conociere, o el embarcador cuando se trate de mercancía consignada a la orden. Para los fines de este artículo, cuando no se conociere el propietario ni su paradero, y cuando la aduana no supiere quién es su agente autorizado, se tendrá por propietario a la persona en cuyo poder esté la mercancía o a la que tenga a su cargo la nave, vehículo o aeronave en el momento del secuestro.

.....  
**SECCION XVIII**  
**Comercio de cabotaje**

**CAPITULO XCVI**

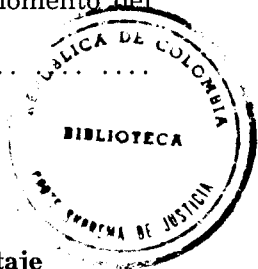
**Reglamentos de Aduanas sobre el comercio de cabotaje**

Artículo 394. Las naves que transporten mercancía nacional o nacionalizada entre los varios puertos de la República, estarán sujetas a los reglamentos de aduana que dicte el Director General.

**Reglamento General de Aduanas número 68. Comercio de cabotaje entre puertos habilitados.**

Artículo 1º Entiéndese por comercio de cabotaje el tráfico que hacen los buques nacionales o extranjeros en el transporte de mercancías nacionales o nacionalizadas, entre puertos habilitados de la República. Las naves nacionales que hagan exclusivamente el comercio de cabotaje y el costanero y que conduzcan mercancía extranjera pagarán el impuesto de tonelaje como lo prescribe el artículo 183 de la ley orgánica de aduanas.

.....  
Artículo 8º Cuando se trate de mercancía nacionalizada que se transporte de un puerto habilitado a otro, y no se presenten oportunamente en el puerto de destino las guías correspondientes, no se admitirá libre de derechos en ningún puerto de la República, y las autoridades aduaneras procederán a secuestrar la mercancía de que se trate, a menos que el interesado preste fianza por el doble del valor de la respectiva mercancía, en cuyo caso dispondrá de un término de sesenta días para producir las guías y pruebas correspondientes. De no presentarse oportunamente las guías y pruebas de que habla, se hará efectiva la fianza y se



procederá a tratar el caso como contrabando de acuerdo con la Sección XVII de la Ley orgánica de aduanas. Las aduanas remitirán oportunamente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público un informe detallado sobre los casos de esta naturaleza que se presenten en sus respectivas jurisdicciones.

.....

**Reglamento General de Aduanas número 69.**

Artículo 10. Todas las naves nacionales, ya sean las que se ocupen en el comercio de cabotaje, según se define en el Reglamento General de este comercio y en el presente, como las que se dediquen a la pesca de perlas o cualquier otra actividad y estén matriculadas como naves nacionales, deberán en cada caso obtener de la aduana respectiva el permiso de zarpe para cada salida y someterse a todas las formalidades y requisitos que la aduana y el correspondiente resguardo tengan establecidos para el control de las entradas y salidas de embarcaciones y de la carga que éstas transporten.

Artículo 11. Los artículos 12 y 13, inclusive, del Reglamento General sobre Cabotaje, son aplicables a las naves nacionales dedicadas al comercio de que trata el presente Reglamento.

Artículo 12. El tráfico definido en este Reglamento y el General sobre cabotaje quedan bajo la jurisdicción y vigilancia inmediatas de los Administradores de Aduana y de los respectivos resguardos. Los funcionarios y cuerpos a que se hace referencia deberán tomar todas las medidas permitidas por la ley, que consideren necesarias, a fin de impedir el contrabando.

**SECCION XIX**

**Fiscalización de la exportación**

**CAPITULO XCVII**

Artículo 395. Para exportar mercancía sujeta a derechos de exportación podrá presentarse un manifiesto provisional en que se exprese el peso, volumen, medida o cantidad total de la mercancía que se vaya a exportar. Mediante fianza que garantice el ciento cincuenta por ciento (150 por 100) del valor que se les calcule a los derechos correspondientes, permitirá el Administrador la exportación deseada, sin que se exceda el peso, volumen, medida o cantidad expresada en el manifiesto provisional.

Artículo 396. Cuando no se otorgue fianza para garantizar el pago de los derechos de exportación, será preciso presentar manifiesto definitivo para que la aduana despache la mercancía para su exportación.

Artículo 397. Los manifiestos definitivos de exportación se liquidarán y pagarán como lo disponen esta Ley y sus reglamentos.

**Reglamento General de Aduanas número 74.** Exportación de mercancías nacionales.

Artículo 1º Toda la mercancía nacional destinada a la exportación, esté o no sujeta a derechos de aduana, deberá despacharse por conducto de las aduanas nacionales.

Artículo 11. Será obligación de los Capitanes, gerentes o consignatarios de naves, aeronaves o vehículos que acepten carga de exportación, presentar al respectivo Administrador de Aduana el sobordo general de las mercancías embarcadas, al tiempo de solicitar la licencia de zarpe o de partida. La presentación del sobordo podrá posponerse hasta por dos días hábiles, contados desde la fecha de partida del medio de transporte, mediante solicitud escrita, elevada al efecto por los agentes respectivos y respaldada por la fianza general. El sobordo contendrá entre otros los siguientes datos: clase, nombre o número y nacionalidad del medio de transporte; nombre del Capitán, piloto o conductor; puerto de destino, cantidad, números, marcas, peso bruto, descripción y contenido de los bultos; valor comercial de las mercancías en la plaza de embarque, y destino final del embarque. Para llenar este requisito se empleará el modelo aprobado por el Contralor General de la República.

El sobordo de que se habla deberá ser presentado a la aduana, por cuadruplicado. Una vez certificado, se devolverá un ejemplar al interesado, se destinará otro para el Fiscal de la Contraloría General, el tercero se remitirá al Asesor Técnico de Aduanas, y el cuarto se archivará en la aduana respectiva.

Artículo 12. El sobordo de que trata el artículo anterior, deberá presentarse tanto en los casos en que la nave, aeronave o vehículo transporte mercancías de exportación como en aquellos en que las naves salgan en lastre, o las aeronaves o vehículos partan sin haber cargado mercancía de exportación. En tal caso, el sobordo contendrá tan sólo la constancia de que el medio de transporte de que se trata, sale sin llevar carga de exportación. Exceptuándose de los anteriores requisitos las naves, aeronaves y vehículos que salgan en viaje de placer, o que se ocupen exclusivamente en servicios no remunerados.

Artículo 13. Tanto las naves como las aeronaves y vehículos que salgan del país deberán presentar a la aduana, al tiempo de solicitar el permiso de zarpe o de partida, la lista de los pasajeros que transporten.

.....

## SECCION XX

### Zarpe de naves

#### CAPITULO XCVIII

##### Requisitos para la expedición de papeles de zarpe

Artículo 399. Los papeles de zarpe serán expedidos por el Administrador de Aduana, a solicitud del Capitán, agente o administrador de la nave, con arreglo a las siguientes condiciones:

1ª Que las autoridades sanitarias hayan expedido la correspondiente patente de sanidad.

2ª Que se hayan pagado o asegurado con fianza, de acuerdo con la ley, las sumas tasadas a la nave a su llegada.

3ª Que se hayan exhibido o presentado en debida forma los documentos que ordena la ley, o se haya otorgado fianza para garantizar la presentación.

4ª Que no haya pendiente contra la nave ningún cargo de infracción a la Sección XVII.

5ª Que se haya dado completa cuenta de toda la carga entrante, u otorgado fianza para asegurar el pago de multas por sobras o excesos.

6ª Que en la aduana se haya depositado el sobordo de la carga saliente, o se haya otorgado fianza para asegurar su presentación en el término de cinco días.

7ª Que ninguna autoridad superior haya dado traslado al Administrador de circunstancia que impida la expedición legal de los papeles de zarpe.

8ª Que, si la nave está matriculada bajo la bandera colombiana, se hayan cumplido debidamente los requisitos de la ley colombiana sobre la materia.

---

**Reglamento General de Aduanas número 67. Zarpe de naves y partida de aeronaves y vehículos.**

Artículo 1º Toda solicitud de licencia para el zarpe de naves o para partida de aeronaves y vehículos deberá presentarse al Administrador de Aduana del distrito respectivo, en los modelos preparados al efecto, o por medio de carta redactada en la forma y con los detalles que prescriban las disposiciones expedidas al efecto.

Artículo 2º Los Administradores de Aduana rehusarán el zarpe a las naves que no hayan llenado todos los requisitos que establece el artículo 399 de la ley de aduanas, y pedirán licencia de partida a las aeronaves y vehículos que no hayan cumplido con todos los requisitos que la ley y los reglamentos prescriban para el caso de que se trate, o que no estén a paz y salvo con la aduana.

Artículo 3º En cuanto hayan sido solicitados los papeles de zarpe, la aduana procederá a expedirlos sin exigir ninguna otra formalidad, a menos que cualquiera otra autoridad superior haya informado al Administrador de la Aduana sobre la existencia de circunstancias que impidan la expedición legal de los papeles.

.....

## CAPITULO C

### Fianzas y poderes

Artículo 403. El Director General determinará el texto de los poderes que hayan de otorgar los importadores a sus respectivos agentes de

aduana para la representación de sus intereses. Para que los agentes de aduana puedan presentar manifiestos de aduana en nombre de terceros, será siempre condición indispensable que el poder presentado al efecto a la aduana o el depositado en ella por el agente, comprometa a éste a responder plenamente de toda pérdida o daño que sufriere el importador por equivocaciones, errores, incumplimiento o negligencia del agente.

---

**Reglamento General de Aduanas número 78.** Texto de los poderes que otorgarán los importadores a sus respectivos agentes de aduana.

Artículo 1º Los poderes que otorguen los importadores a sus respectivos agentes de aduana para la representación de sus intereses, podrán constituirse por medio de escritura pública o memorial autenticado. Los términos del documento serán sustancialmente los siguientes:

Señor Administrador de la Aduana de.....

“Yo N. N., mayor de edad, vecino de..... en mi propio nombre (o como Director, Gerente o apoderado de..... según lo acredito con los documentos adjuntos), por el presente memorial confiero poder especial, amplio y suficiente al señor..... mayor de edad y domiciliado en esa ciudad, para que, en la aduana a cargo de usted represente mis intereses (o los de.....), en calidad de agente de aduana reconocido para todo lo que se relacione con el manejo de las importaciones, exportaciones, depósitos, reembarques, pago recibo y entrega o traspaso de cargamentos que yo deba atender personalmente, firma de documentos, protesta de aforos y demás reclamaciones en defensa de mis derechos; el señor..... se compromete expresamente a responder para con el mandante al tenor del artículo 403 de la Ley 79 de 1931 y en prueba de su compromiso suscribe conmigo el presente poder en la ciudad de..... a..... de mil novecientos treinta y dos.

Firma del poderdante.

Acepto: firma del agente de aduana”.

Artículo 2º Los poderes deberán extenderse en papel sellado y presentarse al Administrador, personalmente por quien lo otorga. Si fuere extendido en un lugar distinto al de la residencia del Administrador de la Aduana, será presentado por el otorgante en persona ante un funcionario judicial o ante la primera autoridad política del lugar para su autenticación; una vez autenticado el poder, deberá presentarse al Administrador por el apoderado. En cualquier forma que sea constituido el poder se le acompañará copia registrada de la escritura social, o del certificado que acredite la personería del poderdante, si habla en nombre de una tercera persona.

---

**Reglamento General de Aduanas número 79.** Fianza adicional que deben prestar los agentes de aduana cuando obren como consignatarios o agentes de naves, aeronaves o vehículos.

Artículo 1º Los agentes de aduana, que obren como agentes o consignatarios de naves, aeronaves o vehículos que lleguen a territorio colombiano procedentes del exterior, otorgarán una fianza a satisfacción del respectivo Administrador de Aduana del Distrito en donde desean gestionar, para garantizar el cumplimiento estricto de las leyes y reglamentos de aduanas por parte de los Capitanes o personas encargadas de las naves, aeronaves o vehículos.

Artículo 2º En los puertos de Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Santa Marta el monto de la fianza de que trata el artículo anterior será de diez mil pesos (\$ 10.000) cuando se trate de naves. En los demás puertos marítimos de la República se prestará fianza por la suma de cinco mil pesos (\$ 5.000), cuando se trate de naves. Los agentes de aduana que obren como agentes o consignatarios de aeronaves o de vehículos, prestarán fianza por la cantidad de dos mil pesos (\$ 2.000), para cada clase de transporte.

(Modificado por el Reglamento número 100 insertado más adelante). \$ 5.000.00. (Ley N° 100).

## SECCION XXII

### De las facturas consulares

#### CAPITULO CII

##### Su preparación

**Decreto número 37 de 1932 (enero 11).** Sobre el servicio de paquetes expresos transportados por vías aéreas.

Artículo 1º A partir de la fecha del presente Decreto quedan eximidos de la formalidad de presentar facturas consulares los paquetes transportados por vías aéreas y consignados extraordinariamente, los cuales serán denominados para los efectos fiscales y del servicio, como **paquetes expresos aéreos**.

.....

Artículo 3º Las aeronaves que conduzcan paquetes expresos presentarán a su llegada al primer puerto colombiano en donde desciendan copias no negociables de los conocimientos expresos y del sobordo de estos paquetes, con la anotación de **paquetes transportados como expreso aéreo**. Tales paquetes serán despachados rápidamente por las aduanas, de conformidad con los reglamentos que acuerde el señor Asesor Técnico de Aduanas sobre este servicio, aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

(Véase Reglamento número 86 inserto al pie del capítulo 31).

## PESAS Y MEDIDAS

### DECRETO NUMERO 956 DE 1931 (1)

#### Capítulo 1º

Del uso obligatorio de las pesas y medidas del sistema métrico decimal.

Artículo 1º En todos los asuntos oficiales y comerciales y en todos los actos y contratos que se efectúen en el territorio de la República, es obligatorio el uso de las siguientes unidades de peso y medida del sistema métrico decimal: el metro, el área, el litro y el gramo.

El metro es la unidad nacional de las medidas de longitud. Se divide en diez decímetros, cien centímetros y mil milímetros. Diez metros hacen un decámetro; ciento, un hectómetro, mil, un kilómetro y diez mil un mirámetro.

El área o decámetro cuadrado es una unidad nacional de las medidas agrarias de superficie. Se divide en diez deciáreas, cien centiáreas, mil miliáreas. Diez áreas hacen una decárea; ciento, una hectárea; mil, una kiliárea y diez mil, una miriárea.

El litro o decímetro cúbico es una unidad nacional de las medidas de capacidad, para líquidos. Se divide en diez decilitros, cien centilitros y mil mililitros. Diez litros hacen un decalitro; ciento, un hectolitro; mil, un kilolitro; diez mil, un mirialitro.

El gramo o centímetro cúbico de agua destilada es la unidad nacional de medida de peso. Se divide en 10 decigramos, cien centigramos y mil miligramos. Diez gramos hacen un decagramo; ciento, un hectogramo; mil, un kilogramo y diez mil, un miriagramo.

#### Capítulo 2º

Del uso de pesas y medidas que comúnmente se emplean, permitido solamente a los particulares.

#### Equivalencias

Artículo 2º Para facilitar el uso de las pesas y medidas que comúnmente se emplean, distintas de las a que se refiere el capítulo anterior, se permite, solamente a los particulares, el uso de las siguientes:

La tonelada, unidad de peso, equivale a mil kilogramos, y se divide en veinte quintales.

El quintal equivale a cincuenta kilogramos, y se divide en cuatro arrobas.

La arroba equivale a doce y medio kilogramos, y se divide en veinticinco libras.

La libra equivale a quinientos gramos, o sea medio kilogramo, y se divide en dieciséis onzas.

---

(1) Consultar: Ley 33 de 1905.

La onza tiene dieciséis adarmes, y el adarme cuarenta gramos.

El castellano, unidad de peso que los joyeros emplean especialmente para el oro, es la centésima parte de una libra de cuatrocientos sesenta gramos, que sólo pueden usar como tal los joyeros. Un castellano equivale, pues, a cuatro gramos y seis decigramos.

El quilate, unidad de peso usada para medir el grado de pureza del oro y de las piedras preciosas, es la quinta parte de un gramo. Dos mil quinientos quintales hacen una libra.

La vara, unidad de longitud, equivale a ochenta centímetros, y se divide en cuatro cuartas.

La yarda, unidad inglesa de longitud, equivale aproximadamente a noventa y un centímetros.

La legua, unidad de longitud para las distancias, equivale a cinco mil metros, o sean cinco kilómetros. Se divide en sesenta y dos y media cuerdas, y la cuerda en cien varas.

La fanegada, que en algunas regiones del país se denomina plaza, unidad de superficie, es un cuadrado que tiene por cada lado cien varas. Se divide en diez mil varas cuadradas y equivale a 6.400 metros cuadrados.

El almud, unidad de capacidad para los gramos, es un cajón que tiene de base un cuadrado interior de treinta centímetros por lado, y encerrado entre cuatro rectángulos iguales de veinte centímetros de altura.

El medio almud, es un cajón que tiene de base un cuadrado interior de quince centímetros por lado, encerrado por cuatro rectángulos de diez centímetros de altura en la parte interior.

La pacha o palito es un cajón que tiene por base un cuadrado interior de quince centímetros por lado, encerrado por cuatro rectángulos de cinco centímetros de altura interior.

El galón, unidad de capacidad, empleada generalmente para los aceites, equivale a tres litros, y setenta y ocho centilitros (3.78).

La cuartilla, medida usada generalmente en las haciendas para medir café en cereza, es un cajón que tiene por base un cuadrado interior de treinta centímetros por lado, y encerrado por cuatro rectángulos, cada uno de los cuales tiene cincuenta y dos centímetros de altura en su parte interior.

Artículo 3º Sólo para la venta por mayor de efectos introducidos al territorio nacional se permiten los cómputos o cálculos en pesas o medidas extranjeras distintas de las mencionadas en este capítulo y en el anterior. Pero es obligatorio para el vendedor, indicar, bajo su responsabilidad la equivalencia con las pesas y medidas de que trata este Decreto.

(Código de Aduanas. Edición de 1938).

**TITULO XVIII**  
**CONVENCIONES INTERNACIONALES**

ACUERDO RELATIVO AL MUTUO PERMISO PARA VOLAR  
AERONAVES COMERCIALES

**Celebrado entre Colombia y los Estados Unidos. Cambio de notas,  
23 de febrero de 1929.**

Estados Unidos de América—Departamento de Estado—Washington, D.C.  
23 de febrero de 1929.

Señor:

Con referencia a las conversaciones que usted ha tenido recientemente con el Departamento de Estado respecto a las facilidades que para los servicios de aviación comercial gozarán en Colombia las aeronaves matriculadas en los Estados Unidos, y recíprocamente en los Estados Unidos incluyendo la Zona del Canal de Panamá, las aeronaves de matrícula colombiana, tengo el placer de confirmar, por la presente nota, el acuerdo a que hemos llegado; es a saber:

Las aeronaves comerciales de matrícula de los Estados Unidos tendrán permiso para volar a lo largo de las costas colombianas del Atlántico y del Pacífico y sobre el territorio inmediatamente adyacente a ellas; aterrizar y acuatizar, tomar combustible, hacer reparaciones, dejar y recibir pasajeros, correo y carga en los puertos colombianos en donde haya autoridades encargadas de cumplir las formalidades reglamentarias, sujetas a reglamentos y disposiciones equivalentes a los establecidos para las aeronaves comerciales de matrícula colombiana en los anexos a esta nota.

Recíprocamente, las aeronaves de matrícula colombiana tendrán permiso para aterrizar y acuatizar en los puertos del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos, incluyendo los de la Zona del Canal de Panamá; para volar entre los puertos de la Zona del Canal, siguiendo la ruta designada por el Gobernador del Canal de Panamá, tomar combustibles, hacer reparaciones, dejar y recibir pasajeros, correo y carga, sujetos a los reglamentos y disposiciones que van inclusos con la presente nota, como sigue:

Para los Estados Unidos, el Air Commerce Act. de 1926 y los reglamentos promulgados en su desarrollo; para la Zona del Canal de Panamá, las órdenes ejecutivas números 4971 y 5047 de 28 de septiembre de 1928 y 18 de febrero de 1929, respectivamente y los reglamentos provisionales del Gobernador del Canal de Panamá, dictados en su desarrollo.

Todas las aeronaves deberán cumplir los respectivos reglamentos gubernamentales de ambos países.

Si alguno de los dos Gobiernos resolviera poner término a los permisos a que se refiere este acuerdo o modificar los reglamentos o disposiciones, dará aviso de ello al otro Gobierno con una anticipación de noventa días.

Es entendido que los dos Gobiernos convienen y se esforzarán en dar las mayores facilidades posibles para que las aeronaves que se ocu-

pen en los servicios de comunicación comercial internacional puedan aterrizar, acuatizar, tomar combustibles y prestar los demás servicios arriba mencionados, con toda la eficacia y rapidez deseables.

Acepte, señor, las renovadas seguridades de mi más alta consideración.

**Frank B. Kellog**

Doctor Enrique Olaya Herrera, Ministro de Colombia—Washington, D.C.

---

Legación de Colombia en los Estados Unidos de América—Número 327—  
Washington, 23 de febrero de 1929.

Señor:

En respuesta a la nota que en esta misma fecha me ha dirigido Vuestra Excelencia sobre las conversaciones que he tenido recientemente en el Departamento de Estado respecto a las facilidades que para los servicios de aviación comercial gozarán en Colombia las aeronaves matriculadas en los Estados Unidos, y recíprocamente en los Estados Unidos, incluyendo la Zona del Canal, las aeronaves de matrícula colombiana, tengo el honor de confirmar, debidamente autorizado por mi Gobierno el acuerdo a que hemos llegado, es a saber:

Las aeronaves comerciales de matrícula de los Estados Unidos tendrán permiso para hacer vuelos a lo largo de las costas colombianas del Atlántico y del Pacífico y sobre el territorio inmediatamente adyacente a ellas; aterrizar y acuatizar, tomar combustible, hacer reparaciones, dejar y recibir pasajeros, correo y carga en los puertos colombianos en donde haya autoridades encargadas de cumplir las formalidades reglamentarias, sujetas a reglamentos y disposiciones iguales a los establecidos para las aeronaves comerciales colombianas en los anexos que acompañan a la nota de Vuestra Excelencia que tengo el honor de contestar.

Recíprocamente, las aeronaves comerciales de matrícula colombiana tendrán permiso para aterrizar y acuatizar en los puertos del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos, incluyendo los de la Zona del Canal de Panamá; para volar entre los puertos de la Zona del Canal de Panamá, siguiendo la ruta señalada por el Gobernador de ella; tomar combustible, hacer reparaciones, dejar y recibir pasajeros, correo y carga, sujetos a los reglamentos y disposiciones anexos a la nota de Vuestra Excelencia, que tengo el honor de contestar.

Todas las aeronaves deberán cumplir los respectivos reglamentos gubernamentales de ambos países.

Si alguno de los dos Gobiernos resolviera poner término a los permisos a que se refiere este acuerdo o modificar los reglamentos o disposiciones, dará aviso de ello al otro Gobierno con una anticipación de noventa días.

Es entendido que los dos Gobiernos convienen y se esforzarán en dar las mayores facilidades posibles para que las aeronaves que se ocu-

pen en los servicios de comunicación comercial, internacional, puedan aterrizar, acuatizar, tomar combustible y prestar los demás servicios arriba mencionados con toda la eficacia y rapidez deseables.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más distinguida consideración.

**Enrique Olaya**

A su excelencia el señor Frank B. Kellog, Secretario de Estado—Washington, D. C.

---

## CONVENIO

### **entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno de la República de Colombia para el establecimiento de servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos**

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte deseosos de celebrar un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos tan pronto como sea posible entre los territorios de Colombia y del Reino Unido y más allá de los mismos, han designado al efecto a los Plenipotenciarios abajo firmados los cuales, debidamente autorizados a este fin por sus respectivos Gobiernos, han acordado lo siguiente:

#### **Artículo 1º**

Cada una de las partes contratantes otorga a la otra los derechos que se especifican en el Anexo al presente Convenio con el objeto de establecer los servicios aéreos que en dicho Anexo se describen (y que en adelante se denominarán en este instrumento “servicios acordados”).

#### **Artículo 2º**

Para los fines del presente Convenio y del Anexo al mismo, a menos que el texto indique otra cosa:

a) La expresión “Autoridades de Aeronáutica” designará, en el caso del Reino Unido, al Ministro, a la sazón, de Aviación Civil y a cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar cualquiera de las funciones que en la actualidad ejerce el citado Ministro o funciones similares, y en el caso de la República de Colombia al Director General de Aeronáutica Civil y a cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones que ejerce en la actualidad el citado Director General o funciones similares.

b) La expresión “Líneas aéreas designadas” significará las Empresas de Transportes Aéreos que las autoridades de Aeronáutica de una de las partes contratantes hayan notificado por escrito a las autoridades de Aeronáutica de la otra parte contratante como líneas aéreas designadas

por ella de conformidad con el artículo 3º del presente Convenio, para las rutas especificadas en dicha notificación.

c) La expresión "territorio" tendrá el significado que se le da en el artículo 2º de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

d) Tendrán aplicación las definiciones contenidas en los párrafos a), b) y d) del artículo 96 de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

### **Artículo 3º**

1—Los servicios acordados pueden ser inaugurados inmediatamente o en una fecha ulterior a opción de la parte contratante a la cual se hayan otorgado los derechos, pero no antes que:

a) La parte contratante a la cual se hayan otorgado los derechos designe una línea o líneas aéreas para la ruta o rutas especificadas; y

b) La parte contratante que otorga los derechos haya dado el correspondiente permiso de operación a la línea o líneas aéreas designadas en esta forma. A reserva de lo estipulado en el párrafo 2 de este artículo 7º, este permiso será concedido sin demora.

2—A cada línea aérea designada puede exigirse que compruebe satisfactoriamente ante las autoridades de Aeronáutica de la parte contratante que concede los derechos, que está capacitada para cumplir los requisitos establecidos por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades para la operación de líneas aéreas comerciales.

### **Artículo 4º**

1—Los gravámenes que cualquiera de las partes contratantes imponga o permita que se impongan a la línea o líneas aéreas designadas de la otra parte contratante por el uso de aeropuertos y otras facilidades, no serán superiores a los que serían pagados por el uso de tales aeropuertos y facilidades por sus líneas aéreas nacionales o por las líneas aéreas de la nación más favorecida, dedicadas a servicios internacionales similares.

2—Respecto de combustibles, aceites lubricantes y piezas de repuestos introducidos o llevados a bordo de aeronaves en el territorio de una parte contratante por, o por cuenta de, la otra parte contratante o de su línea o líneas aéreas designadas y destinadas únicamente al uso de las aeronaves de la línea o líneas aéreas de la otra parte contratante, la línea o líneas aéreas designadas de la otra parte contratante gozarán de un tratamiento que no será menos favorable que el que se conceda a las líneas aéreas nacionales o a la línea aérea de la nación más favorecida, dedicadas a servicios internacionales similares.

3—Las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de una parte contratante y los abastecimientos de combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo regular y provisiones de las aeronaves que

permanezcan a bordo de tales aeronaves estarán exentos en el territorio de la otra parte contratante de derechos de aduana, derechos de inspección o derechos o gravámenes similares, aun cuando tales abastecimientos sean utilizados por dichas aeronaves en vuelos en ese territorio.

#### **Artículo 5º**

Los certificados de navegabilidad aérea, certificados de aptitud y licencias expedidas o validados por una parte contratante y que se hallen aún vigentes serán reconocidos como válidos por la otra parte contratante para el funcionamiento de los servicios acordados. Cada parte contratante se reserva sin embargo el derecho de negarse a reconocer, para los fines de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra parte contratante o por cualquier otro Estado.

#### **Artículo 6º**

1—Las leyes y reglamentos de una parte contratante relativos a la entrada a su territorio o a la salida del mismo de aeronaves empleadas en navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de tales aeronaves mientras están dentro de su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de la línea o líneas aéreas nacionales designadas por la otra parte.

2—Las leyes y reglamentos de una parte contratante relativos a la entrada a su territorio y a la salida del mismo de pasajeros, tripulaciones o carga de aeronaves (tales como reglamentos relativos a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena), serán aplicables a los pasajeros, tripulantes o cargamento de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la otra parte contratante mientras se hallen en el territorio de la primera parte contratante.

#### **Artículo 7º**

1—Cada una de las partes contratantes tendrá el derecho, previa consulta con la otra parte contratante de negarse a aceptar la designación de una línea aérea y de negar o revocar la concesión a una línea aérea de los derechos especificados en el anexo al presente Convenio o de imponer las condiciones que estime necesarias respecto del ejercicio de tales derechos por parte de una línea aérea, en cualquier caso en que la parte principal de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la parte contratante que haya designado la línea aérea o a nacionales de la misma parte contratante.

2—Cada parte contratante tendrá el derecho, previa consulta con la otra parte contratante, de suspender a una línea aérea el ejercicio de los derechos especificados en el Anexo al presente Convenio o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de tales derechos por una línea aérea, en cualquier caso en que la línea aérea no cumpla las leyes y los reglamentos de la parte contratante que otorga ta-

les derechos u opere de manera distinta de las condiciones descritas en el presente Convenio y en el Anexo al mismo.

### **Artículo 8º**

El presente Convenio será registrado en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional establecida por la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

### **Artículo 9º**

Si cualquiera de las partes contratantes considera conveniente modificar las condiciones del presente Convenio y del Anexo al mismo, puede solicitar una consulta entre las autoridades de aeronáutica de las dos partes contratantes, la que se iniciará dentro de un período de 60 días contados desde la fecha de la solicitud. Cuando dichas autoridades acuerden modificaciones en el Anexo, estas modificaciones entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante un canje de notas por la vía diplomática.

### **Artículo 10**

1—En caso de cualquier disputa entre las partes contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio o del Anexo al mismo, las partes contratantes procurarán en primer término llegar a un arreglo mediante negociaciones entre sí.

2—En el caso de que las partes contratantes no logren llegar a un acuerdo por negociación,

a) Podrán convenir en someter la disputa a la decisión de un tribunal de arbitramento designado por convenio mutuo entre las dos partes contratantes o de alguna otra persona o entidad; o

b) En el caso de que no acuerden hacer lo anterior o de que habiendo convenido en someter la disputa a un tribunal de arbitramento no logren ponerse de acuerdo en cuanto a su composición, cualquiera de las partes contratantes podrá someter la disputa a la decisión de cualquier tribunal competente para resolverla, que posteriormente pueda ser establecido dentro de la Organización de Aviación Civil Internacional, o, caso de que tal tribunal no existiere, al Consejo de dicha Organización.

3—Las partes contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión rendida según el parágrafo 2 de este artículo.

4—Caso de que y, mientras una de las partes contratantes o una línea aérea designada de cualquiera de ellas deje de cumplir con una decisión rendida de acuerdo con el parágrafo 2 de este artículo, la otra parte contratante podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos que haya concedido, en virtud del presente Convenio y del Anexo al mismo, a la parte contratante que haya incurrido en incumplimiento o a la línea o líneas aéreas designadas de dicha parte contratante o a la línea aérea designada responsable de tal incumplimiento.

## Artículo 11

Si una Convención Multilateral General sobre derechos de tráfico para servicios aéreos internacionales de itinerario regular entra en vigor respecto de ambas partes contratantes, este Convenio será modificado a fin de conformarlo con las disposiciones de esa Convención.

## Artículo 12

Cada parte contratante podrá en cualquier momento notificar a la otra parte si desea poner término al presente Convenio. Dicha notificación será comunicada simultáneamente al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. En el caso de hacer tal notificación, el presente Convenio terminará 12 meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra parte contratante, a menos que la notificación haya sido retirada de común acuerdo antes de la expiración de este período. En caso de que la otra parte contratante no avise recibo de la notificación, ésta se considerará recibida 14 días después de su recibo por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

## Artículo 13

a) El presente Convenio será ratificado, y los instrumentos de ratificación serán depositados en Bogotá, tan pronto como sea posible. El Convenio entrará en vigencia inmediatamente después que sean depositados ambos instrumentos de ratificación.

b) Mientras se hace el depósito de los instrumentos de ratificación y entra definitivamente en vigencia este Convenio, se comprometen las partes contratantes a hacer efectivas, hasta donde lo permitan sus facultades constitucionales, las disposiciones del mismo a partir de la fecha de su firma.

**En fe de lo cual** los suscritos Plenipotenciarios, debidamente autorizados a este efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio y ponen aquí sus sellos:

Firman: **Domingo Esguerra—Fabio Lozano y Lozano—Philip Mainwaring Broadmead—R. P. Willock.**

Dado hoy día 16 de octubre de 1947, en duplicado en Bogotá, en las lenguas inglesa y castellana, textos ambos igualmente auténticos.

## ANEXO

Para los fines de la explotación de los servicios aéreos en las rutas especificadas en las tablas de itinerarios adjuntos a este Anexo, las líneas aéreas designadas de una de las partes contratantes disfrutará en el territorio de la otra parte contratante del uso en dichas rutas de los aeropuertos destinados a servicios aéreos internacionales (así como de las facilidades suplementarias) derechos de tránsito, de escalas con fines no comerciales y de escalas para recoger y dejar tráfico internacio-

nal de pasajeros, carga y correo, mediante el cumplimiento de los siguientes principios:

a) La capacidad de transporte aéreo que se provea guardará estrecha relación con el tráfico disponible;

b) Habrá una equitativa e igual oportunidad para las líneas aéreas de las dos partes contratantes para operar en las rutas especificadas en los itinerarios. Si la línea o líneas aéreas designadas de una parte contratante se encontraran transitoriamente impedidas, por razones que se hallen dentro del control de la otra parte contratante, para aprovecharse de esta disposición, las partes contratantes estudiarán la situación con el objeto de prestar ayuda a dicha línea o líneas aéreas de modo que puedan aprovecharse debidamente de la oportunidad equitativa e igual de participar en los servicios;

c) Los servicios que preste una línea aérea designada según este Convenio y su Anexo tendrán como objetivo principal proporcionar una capacidad de transporte adecuada a las demandas de tráfico entre la Nación que haya designado la línea aérea y el país de último destino del tráfico.

d) El derecho de embarcar y desembarcar en el tráfico internacional hacia o desde otros países en un punto o puntos en las rutas especificadas en las tablas de itinerarios adjuntas a este Anexo se aplicará de acuerdo con los principios generales de un desarrollo ordenado a los cuales ambos Gobiernos suscriben y estará sujeto al principio de que la capacidad deberá estar relacionada con:

I—Las necesidades de tráfico entre el país de origen y los países de destino;

II—Las necesidades de explotación de líneas aéreas que, a lo largo de su ruta, cubren el territorio de otros países;

III—Las necesidades de tráfico de la región a través de la cual pasa la línea aérea habida cuenta de los servicios locales y regionales.

e) Las autoridades de aeronáutica de las partes se consultarán entre sí, a solicitud de cualquiera de ellas, a fin de determinar si los principios establecidos arriba son cumplidos por las líneas aéreas designadas por las partes contratantes.

f) La expresión “cambio de capacidad” (change of gauge), significará que la operación, por una línea aérea designada, de uno de los servicios acordados, se hace en tal forma que aquella sección de la ruta más cercana al terminal en el territorio de la parte contratante que designe la línea aérea, es afectada por aeronaves de capacidad diferente de aquellas utilizadas en la sección más distante. Una línea aérea designada de una parte contratante sólo puede efectuar un cambio de capacidad en un punto situado en territorio de la otra parte contratante bajo las siguientes condiciones:

I—Que se justifique por razones de economía de explotación;

II—Que las aeronaves utilizadas en la sección más distante sean de capacidad inferior a las utilizadas en la sección más próxima;

III—Que las aeronaves de capacidad inferior operen únicamente en conexión con las de capacidad mayor y así se determine en los itinerarios; las primeras llegarán al punto donde haya de efectuarse el cambio a fin de transportar tráfico trasladado de o para trasladar en las aeronaves de capacidad mayor; la capacidad de estas aeronaves será determinada primordialmente con relación a este propósito;

IV—Que haya una adecuada cantidad de tráfico a través de los territorios a lo largo de la ruta; y

V—Que las disposiciones de los párrafos a), b), c) y d) de este artículo regulen todos los arreglos que se hagan con relación al cambio de capacidad.

g) Las tarifas que se aplicarán para el transporte de pasajeros y carga por las líneas aéreas mencionadas en este Anexo serán acordadas en primera instancia entre sí en consulta con otras líneas aéreas que operen en las mismas rutas o en cualquier sección de las mismas. Todas las tarifas así acordadas estarán sujetas a la aprobación de las partes contratantes. En el caso de desacuerdo entre las líneas aéreas, las partes contratantes procurarán llegar a un acuerdo entre sí. Si las partes contratantes no logran llegar a un acuerdo, el asunto en disputa será sometido a arbitramento tal como se dispone en el artículo 10 del Convenio.

h) Las tarifas que deben establecerse de acuerdo con el párrafo g) serán fijadas a niveles razonables teniendo en cuenta todos los factores pertinentes inclusive la explotación económica, utilidades razonables, diferencias en las características del servicio (incluso las de velocidad y comodidad) y las tarifas cobradas por cualesquiera otras líneas aéreas en la ruta.

### **TABLA DE ITINERARIOS—I**

#### **Rutas que serán explotadas por la línea o líneas aéreas designadas por las autoridades del Reino Unido**

1—Desde Londres vía, si así se desea, Lisboa o Madrid y las Azores y de allí, ya sea:

a) Vía Antigua y/o Trinidad y Caracas, o

b) Vía Bermudas-Nassau y/o Jamaica, hasta Barranquilla y más allá, si así se desea, a Guayaquil, Lima y Santiago de Chile; en ambas direcciones.

2—Desde Barbados y/o Trinidad vía Caracas, Curazao y Barranquilla a Panamá y puntos situados más allá de Panamá en una ruta razonablemente directa; en ambas direcciones.

3—Desde Nassau y/o Jamaica a Barranquilla y aquel punto o puntos situados más allá de Barranquilla, que más tarde sean acordados pero que deberán quedar en una ruta razonablemente directa; en ambas direcciones.

## TABLA DE ITINERARIOS—II

### Rutas que serán explotadas por la línea o líneas aéreas designadas por las autoridades de la República de Colombia

1—Desde la República de Colombia, vía, si así se desea, Jamaica, Bermudas, Las Azores, Lisboa o Madrid, hasta Londres, y desde allí hasta aquel punto o puntos situados en Europa que posteriormente sean acordados y que deberán quedar en una ruta razonablemente directa entre el punto que primero se toque en Europa y el de último destino; en ambas direcciones.

2—Desde la República de Colombia, vía, si así se desea, Jamaica, Bermudas, las Azores, Lisboa o Madrid, hasta París y desde allí a un punto o puntos situados más allá en Europa (con exclusión del Reino Unido) que queden en una ruta razonablemente directa entre el punto que primero se toque en Europa y el de último destino; en ambas direcciones.

3—Desde la República de Colombia, vía, si así se desea, Jamaica, Cuba y puntos situados en los Estados Unidos de América hasta Montreal, Canadá; en ambas direcciones.

---

### LEY 12 DE 1947

(octubre 23)

por la cual se aprueba la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

### El Congreso de Colombia,

visto el texto de la Convención sobre Aviación Civil Internacional firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, que a la letra dice:

### “CONVENCION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

#### PREAMBULO

#### Considerando:

Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a conservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que su abuso puede convertirse en una amenaza a la seguridad general, y

Que es aconsejable evitar la fricción y estimular entre las naciones y los pueblos la cooperación de que depende la paz del mundo,

Los Gobiernos que suscriben esta Convención, habiendo convenido en ciertos principios y acuerdos a fin de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y de que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan a base de igualdad de

oportunidades y funcionen eficaz y económicamente, celebran esta Convención a ese fin.

## PARTE I

### NAVEGACION AEREA

#### CAPITULO I

##### Principios generales y aplicación de la Convención

Artículo 1. **Soberanía**—Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio.

Artículo 2. **Territorio**—Para los fines de esta Convención se considerarán como territorio de un Estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado.

Artículo 3. **Aeronaves civiles y del Estado**—a) Esta Convención será aplicable solamente a aeronaves civiles, y no se aplicará a las aeronaves del Estado.

b) Se considerarán aeronaves del Estado las que se usen para servicios militares, aduaneros o policiales.

c) Ninguna aeronave del Estado perteneciente a un Estado contratante volará sobre el territorio de otro Estado, o aterrizará en éste, sin autorización otorgada por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones estipuladas.

d) 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.

Artículo 4. **Uso indebido de la aviación civil**—Los Estados contratantes convienen en no usar la aviación civil para fin alguno que sea incompatible con los propósitos de esta Convención.

#### CAPITULO II

##### Vuelos sobre el territorio de Estados contratantes

Artículo 5. **Derecho a volar fuera de itinerario**—Los Estados contratantes convienen en que todas las aeronaves de los otros Estados contratantes, que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, tendrán derecho, sujeto a la observancia de los términos de esta Convención, a hacer vuelos o a transitar sin hacer escala sobre su territorio, y a hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetos al derecho del Estado sobre el cual vuelan, de exigir aterrizaje. Sin embargo, los Estados contratantes se reservan el derecho, por razones de seguridad del vuelo, a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para dichos vuelos.

Dichas aeronaves, si se dedican al transporte remunerado o por fletamiento de pasajeros, carga o materia postal, fuera de los servicios internacionales de itinerario fijo, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 7, de tomar y descargar pasajeros, carga o materia postal, reconociéndose que el Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque tendrá derecho a imponer los reglamentos, condiciones o limitaciones que considere convenientes.

**Artículo 6. Servicios aéreos de itinerario fijo**—No se prestarán servicios aéreos internacionales de itinerario fijo en el territorio o hacia el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado, y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

**Artículo 7. Cabotaje**—Los Estados contratantes tendrán derecho a rehusar a las aeronaves de otros Estados contratantes permiso para tomar en su territorio pasajeros, materia postal o carga transportados por remuneración o fletamiento y destinados a otro punto dentro de su territorio. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no concertar acuerdos que concedan específicamente tal privilegio a base de exclusividad a ningún otro Estado o línea aérea de otro Estado, y a no obtener de ningún otro Estado dicho privilegio exclusivo.

**Artículo 8. Aeronaves sin piloto**—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. 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.

**Artículo 9. Zonas prohibidas**—a) Por razones militares o de seguridad pública los Estados contratantes podrán limitar o prohibir de manera uniforme que las aeronaves de otros Estados vuelen sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezca distinción entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se dediquen a servicios internacionales de línea aérea de itinerario fijo, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se dediquen a servicios similares. Dichas zonas prohibidas serán de extensión y ubicación razonables, a fin de que no estorben innecesariamente la navegación aérea. Se comunicará a los demás Estados contratantes y al Organismo Aéreo Internacional de Aviación Civil, a la mayor brevedad posible, la descripción de dichas zonas prohibidas en el territorio de cada Estado contratante y cualesquiera modificaciones posteriores que en ellas se hagan.

b) Los Estados contratantes se reservan también el derecho, en circunstancias excepcionales o durante un período de emergencia, o en interés de la seguridad pública, y para tener efecto inmediato, de limitar o prohibir temporalmente los vuelos sobre la totalidad o parte de su te-

territorio, a condición de que dicha limitación o prohibición se aplique a las aeronaves de todos los demás Estados sin distinción de nacionalidad.

c) De conformidad con los reglamentos que pueda dictar, cada uno de los Estados contratantes puede exigir a toda aeronave que penetre en las zonas a que se hace referencia en los párrafos a) o b) precedentes, que aterrice tan pronto como sea posible en algún aeropuerto designado al efecto en su propio territorio.

**Artículo 10. Aterrizaje en aeropuertos habilitados**—Excepto en los casos en que, de conformidad con las disposiciones de esta Convención o con una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en territorio de un Estado contratante, si los reglamentos de dicho Estado así lo exigen, aterrizará en el aeropuerto que designe dicho Estado para exámenes de aduana y otros fines. Al partir del territorio de un Estado contratante, todas las aeronaves saldrán de un aeropuerto habilitado igualmente designado. El Estado publicará los detalles respecto a los aeropuertos habilitados y los transmitirá al Organismo Internacional de Aviación Civil que se establece en la Parte II de esta Convención, para su transmisión a todos los demás Estados contratantes.

**Artículo 11. Aplicación de los reglamentos del aire**—Con sujeción a las disposiciones de esta Convención, las leyes y reglamentos de un Estado contratante, relativos a la entrada o salida de su territorio, de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la circulación y navegación de dichas aeronaves mientras estén en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de todos los Estados contratantes, sin distinción de nacionalidad, y dichas aeronaves las observarán al entrar o salir del territorio de dicho Estado o mientras se encuentren en él.

**Artículo 12. Reglamentos del aire, etc.**—Cada uno de los Estados contratantes se compromete a tomar medidas para garantizar que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren dentro de él, y todas las aeronaves que lleven el distintivo de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observarán los reglamentos vigentes sobre vuelos y maniobras de aeronaves. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a conservar sus propios reglamentos, conformes, hasta donde sea posible, con los que en su oportunidad se establezcan de conformidad con esta Convención. En alta mar regirán los reglamentos que se establezcan de conformidad con esta Convención. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a perseguir a los infractores de los reglamentos en vigor.

**Artículo 13. Reglamentos de entrada y de salida**—Las leyes y reglamentos de un Estado contratante, relativos a la entrada o salida de su territorio, de pasajeros, tripulaciones o carga de aeronaves, tales como las reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán observados por los pasajeros, tripulación o carga, o a nombre de éstos, tanto a la entrada como a la salida, o mientras permanezcan en el territorio de dicho Estado.

**Artículo 14. Medidas contra la propagación de enfermedades**—Los Estados contratantes convienen en tomar medidas eficaces para impedir que por medio de la navegación aérea se propaguen el cólera, el tífus (epidémico), la viruela, la fiebre amarilla, la peste bubónica y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes, en su oportunidad, decidan designar; a ese fin los Estados contratantes celebrarán consultas frecuentes con los organismos interesados en reglamentos internacionales relacionados con medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Dichas consultas no estorbarán la aplicación de ninguna convención internacional existente sobre esta materia, en que sean partes los Estados contratantes.

**Artículo 15. Derechos portuarios y otros derechos**—Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto al uso público de sus aeronaves nacionales estará igualmente abierto, de acuerdo con las disposiciones del artículo 68, en condiciones de uniformidad, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Las mismas condiciones de uniformidad se aplicarán al uso, por parte de las aeronaves de todos los Estados contratantes, de todas las ayudas para la navegación aérea, e incluso los servicios de radio y meteorología que se provean para usos públicos y para seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de aeropuertos y ayudas para la navegación aérea por parte de las aeronaves de cualquier otro Estado contratante se ajustarán a las normas siguientes:

a) En lo que respecta a las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, no serán más altos que los que paguen las aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a operaciones similares, y

b) En lo que respecta a las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, no serán más altos que los que paguen las aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Dichos gravámenes se publicarán y se transmitirán al Organismo Internacional de Aviación Civil; entiéndese que, si un Estado contratante interesado hace una solicitud, los derechos que se impongan por el uso de aeropuertos y otras instalaciones estarán sujetos al examen del Consejo, que rendirá informes y hará recomendaciones al respecto al Estado o Estados contratantes interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otras cargas sólo por el privilegio de tránsito sobre su territorio o de entrada o salida de su territorio, a las aeronaves de otro Estado contratante o sobre las personas y efectos que éstas lleven.

**Artículo 16. Registro de aeronaves**—Sin causar retardos innecesarios, las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán el derecho de registro de las aeronaves de los demás Estados con-

tratantes, a su entrada o a su salida, y el de examinar los certificados y otros documentos prescritos por esta Convención.

### CAPITULO III

#### Nacionalidad de las aeronaves

Artículo 17. **Nacionalidad de las aeronaves**—Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

Artículo 18. **Matrícula doble**—Ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19. **Legislación nacional sobre la matrícula**—La matrícula o traspaso de matrícula de una aeronave de un Estado contratante se tramitará de conformidad con sus leyes y reglamentos.

Artículo 20. **Distintivos**—Toda aeronave dedicada a la navegación aérea internacional llevará distintivos adecuados de su nacionalidad y matrícula.

Artículo 21. **Informes sobre matrículas**—Cada uno de los Estados contratantes se compromete a transmitir a cualquiera otro Estado contratante o al Organismo Internacional de Aviación Civil, a solicitud, informes relativos a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave en particular matriculada en el Estado. Además, cada uno de los Estados contratantes transmitirá al Organismo Internacional de Aviación Civil, de conformidad con los reglamentos que éste dicte, cuantos informes detallados puedan transmitirse respecto a la propiedad y dirección de aeronaves matriculadas en el Estado que se dediquen regularmente a la navegación aérea internacional. El Organismo Internacional de Aviación Civil transmitirá a solicitud a los otros Estados contratantes, los detalles así obtenidos.

### CAPITULO IV

#### Medidas para facilitar la navegación aérea

Artículo 22. **Simplificación de formalidades**—Los Estados contratantes convienen en adoptar todas las medidas posibles, mediante reglamentos especiales o de otro modo, que faciliten y aceleren la navegación de aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y en evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de leyes de inmigración, cuarentena, aduana y despachos.

Artículo 23. **Procedimientos de aduana y de inmigración**—Cada uno de los Estados contratantes se compromete, hasta donde le sea posible, a adoptar procedimientos de aduana y de inmigración que afecten a la navegación aérea internacional, de conformidad con los que se establezcan o se recomienden en su oportunidad, de conformidad con esta Convención. No se interpretará ninguna parte de esta Convención en el sentido de que impide el establecimiento de aeropuertos francos.

**Artículo 24. Derechos de aduana**—a) Las aeronaves que vuelen al territorio de un Estado contratante, salgan de éste o vuelen a través de éste, serán admitidas temporalmente libres de derechos, pero sujetas a los reglamentos de aduana de dicho Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y efectos de servicio que se lleven a bordo de las aeronaves de un Estado contratante, cuando lleguen al territorio de otro Estado contratante, y que se conserven a bordo cuando salgan del territorio de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, de gastos de examen u otros derechos o cargas nacionales o locales. Esta exención no será aplicable a ninguna cantidad de artículos que se descarguen, sino de conformidad con los reglamentos de aduana del Estado, el cual podrá exigir que permanezcan bajo la vigilancia de la aduana.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en las aeronaves de otro Estado contratante, dedicadas a la navegación aérea internacional, se admitirán libres de derechos, pero sujetos a la aplicación de los reglamentos del Estado interesado, el cual podrá exigir que dichos efectos permanezcan bajo la vigilancia y regulación en sus aduanas.

**Artículo 25. Aeronaves en peligro**—Los Estados contratantes se comprometen a suministrar la ayuda que les sea posible a las aeronaves que se hallen en peligro en su territorio, y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los dueños de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen la ayuda que las circunstancias exijan. Todos los Estados contratantes, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborarán en las medidas coordinadas que en su oportunidad se recomienden de conformidad con esta Convención.

**Artículo 26. Investigación de accidentes**—En caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que implique muerte o heridas graves, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las facilidades para la navegación aérea, el Estado donde ocurra el accidente hará una investigación de las circunstancias que rodean el accidente, conformándose, hasta donde lo permitan sus leyes, a los procedimientos que recomiende el Organismo Aéreo Internacional de Aviación Civil. Se brindará al Estado donde esté matriculada la aeronave la oportunidad de nombrar observadores que se hallen presentes en la investigación, y el Estado donde ésta tenga lugar transmitirá al otro Estado el informe y las conclusiones sobre el caso en cuestión.

**Artículo 27. Exención de embargo en demandas por concepto de patentes**—a) Mientras una aeronave de un Estado contratante dedicada a la navegación aérea internacional, haga una entrada autorizada al territorio de otro Estado contratante, o transite con permiso a través del territorio de dicho Estado, aterrizando o no, no estará sujeta a embargo o

detención ni a ninguna reclamación contra el dueño o la empresa que la utilice, ni a ninguna interferencia por parte del Estado o de una persona domiciliada en él, o a nombre del alguno de éstos, a base de que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o el funcionamiento de la aeronave infringen alguna patente, diseño o modelo debidamente patentado o registrado en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave. Al efecto, se conviene en que en ningún caso se exigirá en el Estado en que penetre la aeronave la prestación de garantía alguna en relación con la antedicha exención de embargo o detención de la aeronave.

b) Las disposiciones del párrafo a) de este artículo se aplicarán también al almacenaje de piezas de repuesto y equipo de repuesto para aeronaves, y al derecho de usarlas e instalarlas en la reparación de aeronaves de un Estado contratante en el territorio de otro Estado contratante, siempre que una pieza o equipo patentado así almacenado no se venda o se distribuya en el Estado o se exporte comercialmente del Estado contratante a que éntre la aeronave.

c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados que sean partes en esta Convención que: 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y en las enmiendas a la misma; o 2) que hayan puesto en vigencia legislación de patentes que reconozca y proteja debidamente las invenciones de nacionales de otros Estados que sean parte en esta Convención.

**Artículo 28. Ayudas para la navegación aérea y sistemas uniformes.** Hasta donde le sea posible, cada uno de los Estados contratantes se compromete:

a) A proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras ayudas para la navegación aérea, que faciliten la navegación aérea internacional, de conformidad con las normas y procedimientos que en su oportunidad se recomienden o se establezcan, de conformidad con esta Convención.

b) A adoptar y poner en vigor los sistemas uniformes adecuados de comunicaciones, claves, distintivos, señales, luces y otros procedimientos y reglamentos que en su oportunidad se recomienden o se establezcan de conformidad con esta Convención.

c) A colaborar en medidas de carácter internacional a fin de garantizar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas de conformidad con las normas que en su oportunidad se recomienden o se establezcan, de conformidad con esta Convención.

## **CAPITULO V**

### **Condiciones que deben llenarse respecto a las aeronaves**

**Artículo 29. Documentos que deben llevar las aeronaves—**Toda aeronave de un Estado contratante que se dedique a la navegación interna-

cional deberá llevar los siguientes documentos, de conformidad con las disposiciones de esta Convención.

- a) Su certificado de matrícula;
- b) Su certificado de navegabilidad;
- c) Las licencias del caso para cada tripulante;
- d) Su diario de a bordo;
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio del aparato;
- f) Si lleva pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino;
- g) Si lleva carga, un manifiesto y declaraciones detalladas sobre la carga.

**Artículo 30. Aparatos de radio de la aeronave**—a) Cuando vuelen sobre el territorio o a través del territorio de un Estado contratante, las aeronaves de un Estado contratante deben llevar radiotransmisores sólo si las autoridades competentes del Estado en que la aeronave está matriculada han expedido una licencia para instalar y usar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante en que vuela la aeronave se ajustará a los reglamentos prescritos por dicho Estado.

b) Sólo podrán usar los aparatos radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo que estén provistos de licencias especiales para tal objeto, expedidas por las autoridades competentes del Estado en que la aeronave esté matriculada.

**Artículo 31. Certificados navegabilidad**—Toda aeronave que se dedique a la navegación internacional estará provista de un certificado de navegabilidad expedido o validado por el Estado en que esté inscrita.

**Artículo 32. Licencias del personal**—a) Los pilotos y los demás tripulantes de toda aeronave que se dedique a la navegación internacional estarán provistos de certificados de competencia y licencias expedidos o validados por el Estado en que esté matriculada la aeronave.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no aceptar, cuando se trate de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados a sus nacionales por otro Estado contratante.

**Artículo 33. Aceptación de certificados y licencias**—Los Estados contratantes aceptarán la validez de certificados de navegabilidad y certificados de competencia y licencias expedidos o validados por el Estado contratante en que esté matriculada la aeronave, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o se validaron dichos certificados o licencias sean iguales o excedan a las normas mínimas que, en su oportunidad, se establezcan de conformidad con esta Convención.

**Artículo 34. Diarios de a bordo**—Se mantendrá, con respecto a cada aeronave que se dedique a la navegación internacional, un diario de a bordo, en que se asentarán los detalles acerca de la aeronave, su tripulación y cada viaje, en la forma que, en su oportunidad, se prescriba de conformidad con esta Convención.

**Artículo 35. Restricciones sobre la carga**—a) Las aeronaves que se dediquen a la navegación internacional no llevarán municiones ni pertrechos de guerra al entrar al territorio de un Estado o al volar sobre él, excepto con el consentimiento de dicho Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentos, lo que constituye municiones o pertrechos de guerra, para los fines de este artículo, teniendo en debida consideración, con fines de uniformidad, las recomendaciones que en su oportunidad dicte el Organismo Internacional de Aviación Civil.

b) Por razones de orden público y de seguridad, cada Estado contratante se reserva el derecho de regular o prohibir el transporte a su territorio o sobre él, de artículos distintos de los enumerados en el párrafo a), siempre que en este sentido no se establezcan distinciones entre las aeronaves nacionales que se dediquen a la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se dediquen a servicios similares, y siempre que no se imponga restricción alguna que estorbe el transporte y el uso en la aeronave, de los aparatos necesarios para el funcionamiento y la navegación de la aeronave o para la seguridad de la tripulación o de los pasajeros.

**Artículo 36. Aparatos de fotografía**—Todo Estado contratante podrá prohibir o regular el uso de aparatos de fotografía en aeronaves que vuelen sobre su territorio.

## CAPITULO VI

### Normas internacionales y procedimientos que se se recomiendan

**Artículo 37. Adopción de normas y procedimientos internacionales.** Los Estados contratantes se comprometen a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad en reglamentos, normas, procedimientos y organización relacionados con las aeronaves, personal, rutas aéreas y servicios auxiliares en todas las materias en que la uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

Para este fin, el Organismo Internacional de Aviación Civil adoptará y enmendará en su oportunidad, según sea necesario, las normas internacionales y procedimientos que se recomienden en relación con los puntos siguientes:

- a) Sistemas de comunicación y ayudas para la navegación aérea, incluso distintivos en tierra;
- b) Características de aeropuertos y zonas de aterrizaje;
- c) Reglamentos del aire y procedimiento de regulación del tráfico aéreo;
- d) Licencias para el personal de vuelo y mecánicos;
- e) Navegabilidad de las aeronaves;
- f) Matriculación e identificación de las aeronaves;
- g) Compilación e intercambio de informes meteorológicos;
- h) Libros de a bordo;
- i) Mapas y cartas aeronáuticas;

j) Trámites de aduana y de inmigración;

k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes; y todo factor adicional que se relacione con la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea internacional, que en su oportunidad se juzgue adecuado.

**Artículo 38. Variación de las normas y procedimientos internacionales**—Si un Estado se ve imposibilitado para cumplir en todos los aspectos con alguna de dichas normas o procedimientos internacionales, o para hacer que sus propios reglamentos y procedimientos concuerden por completo con normas o procedimientos internacionales que hayan sido objeto de enmiendas, o si el Estado considera necesario adoptar reglamentos y procedimientos que difieran en algún particular de los establecidos por las normas internacionales, informará inmediatamente al Organismo Internacional de Aviación Civil las diferencias entre sus propios procedimientos y los que establezcan las normas internacionales. En el caso de enmiendas a estas últimas, el Estado que no reforme debidamente sus propios reglamentos y procedimientos lo informará así al Consejo dentro de sesenta días, a contar de la fecha en que se adopte la enmienda a las normas internacionales, o indicará las medidas que piensa adoptar. En tal caso el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados la diferencia que exista entre uno o más particulares de una norma internacional y el procedimiento nacional correspondiente en el Estado en cuestión.

**Artículo 39. Anotaciones en certificados y licencias**—a) Cualquier aeronave o parte de aeronave respecto a la cual exista una norma internacional de navegabilidad o de funcionamiento, que en algún respecto deje de satisfacer dicha norma cuando se expida su certificado, llevará inscrita en su certificado de navegabilidad, o anexa a éste, la enumeración completa de los detalles en que difiera de dicha norma.

b) Si se halla que el tenedor de una licencia no satisface plenamente las condiciones exigidas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que la persona posea, se inscribirá en su licencia, o se anexará a ésta, la enumeración completa de los detalles en que deje de satisfacer dichas condiciones.

**Artículo 40. Validez de certificados y licencias anotados**—Ni las aeronaves ni el personal cuyo certificado o licencia hayan sido anotados en tal forma podrán tomar parte en la navegación aérea internacional, excepto cuando lo permita el Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o uso de tal aeronave o de alguna parte certificada de ella en un Estado que no sea el de su matrícula original quedará a discreción del Estado en que se importa la aeronave o la parte en cuestión.

**Artículo 41. Aceptación de normas de navegabilidad**—Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán a las aeronaves y al equipo de aeronaves de las clases cuyo prototipo se presente a las autoridades nacionales competentes para su certificación, antes de la expiración de un pe-

río de tres años, que empezará a correr en la fecha en que se adopte una norma internacional de navegabilidad para tal equipo.

**Artículo 42. Aceptación de normas de competencia personal**—Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán al personal cuya licencia original se haya expedido en una fecha anterior a la expiración de un período de un año, que empezará a correr desde la adopción inicial de una norma internacional de calificación para dicho personal; pero en todo caso se aplicarán a todo el personal cuya licencia permanezca válida cinco años después de la fecha de la adopción de dicha norma.

## PARTE II

### ORGANISMO INTERNACIONAL DE AVIACION CIVIL

#### CAPITULO VII

##### El Organismo

**Artículo 43. Nombre e integración**—Esta Convención establece un Organismo que se denominará Organismo Internacional de Aviación, y se compondrá de una Asamblea, un Consejo y las demás entidades que se estimen necesarias.

**Artículo 44. Objetivos**—Los fines y objetivos del Organismo serán el fomento de los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y el fomento del desarrollo y perfeccionamiento del transporte aéreo internacional, a fin de:

a) Asegurar el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en el mundo;

b) Fomentar las artes del diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;

c) Estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos y ayudas para la navegación aérea en la navegación civil internacional;

d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo en lo tocante a transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos;

e) Evitar el desperdicio de recursos económicos que causa la competencia ruinosa;

f) Garantizar que los derechos de los Estados contratantes se respeten plenamente, y que todo Estado contratante tenga oportunidad razonable de explotar líneas aéreas internacionales;

g) Evitar la discriminación entre Estados contratantes;

h) Favorecer la seguridad de los vuelos en la navegación aérea internacional;

i) Fomentar el desarrollo general de la aeronáutica civil internacional en todos sus conceptos.

**Artículo 45. Sede permanente**—La sede permanente del Organismo la determinará en su última reunión la Asamblea Interina del Organismo Provisional de Aviación Civil Internacional creado por el Convenio In-

terino de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, pero por decisión del Consejo podrá trasladarse temporalmente a otro lugar.

**Artículo 46. Primera reunión de la Asamblea**—La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino del Organismo Provisional arriba nombrado tan pronto como la Convención éntre en vigencia para reunirse en la fecha y en el lugar que designe el Consejo Interino.

**Artículo 47. Personería jurídica**—El Organismo gozará, en el territorio de cada uno de los Estados contratantes, de la personería jurídica que sea necesaria para el desempeño de sus funciones. Siempre que sea compatible con la Constitución y las leyes del Estado interesado se le otorgará plena personería jurídica.

## CAPITULO VIII

### Asamblea

**Artículo 48. Reuniones y votos de la Asamblea**—a) La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en fecha y lugar apropiados. Podrán celebrarse reuniones extraordinarias de la Asamblea en cualquier fecha por convocación del Consejo o a solicitud de diez Estados contratantes, dirigida al Secretario General.

b) Los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea, y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán asesorarse con sus consejeros técnicos, que podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea se requerirá una mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. A menos que en esta Convención se disponga otra cosa, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de los votos consignados.

**Artículo 49. Facultades y funciones de la Asamblea**—Serán facultades y funciones de la Asamblea:

- a) Elegir su Presidente y otros funcionarios en cada reunión;
- b) Elegir los Estados contratantes que hayan de estar representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;
- c) Examinar y actuar respecto a los informes del Consejo y decidir cualquier asunto que éste someta a su consideración;
- d) Formular su propio reglamento y establecer las comisiones auxiliares que juzgue necesarias o aconsejables;
- e) Aprobar un presupuesto anual y hacer los arreglos financieros del Organismo, de conformidad con las disposiciones del Capítulo XII;
- f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas del Organismo;
- g) A su discreción, someter al Consejo, a las comisiones auxiliares, o a cualquier otro organismo, asuntos que estén dentro de su jurisdicción;

h) Delegar en el Consejo las facultades y autorizaciones necesarias o aconsejables para el desempeño de las funciones del Organismo, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

i) Llevar a efecto las disposiciones del Capítulo XIII, que sean del caso;

j) Considerar proposiciones para la modificación o enmienda de las disposiciones de esta Convención y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;

k) Tratar cualquier asunto de la jurisdicción del Organismo que no se haya asignado específicamente al Consejo.

## CAPITULO IX

### Consejo

**Artículo 50. Integración y elección del Consejo**—a) El Consejo será un organismo permanente, responsable ante la Asamblea. Estará integrado por veintiún Estados contratantes elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea, y en adelante cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos desempeñarán sus cargos hasta la próxima elección.

b) Al elegir los miembros del Consejo la Asamblea acordará la debida representación: 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; 2) a los Estados que no estén representados de otro modo, que más contribuyan a proveer facilidades para la navegación aérea civil internacional, y 3) a los Estados que no estén representados de otro modo, cuya designación garantice que todas las principales regiones geográficas del mundo estén representadas en el Consejo. La Asamblea llenará las vacantes del Consejo a la mayor brevedad posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo ejercerá sus funciones durante la parte restante del período que correspondía a su predecesor.

c) Ninguno de los representantes de los Estados contratantes en el Consejo podrá estar asociado activamente en las operaciones de ningún servicio aéreo internacional, ni interesado monetariamente en dicho servicio.

**Artículo 51. Presidente del Consejo**—El Consejo elegirá su Presidente, por un término de tres años, y que podrá ser reelegido. No tendrá derecho a voto. El Consejo elegirá de su seno uno o más Vicepresidentes que conservarán su derecho a votar cuando actúen como Presidente interino. No será necesario elegir para Presidente a uno de los representantes de los miembros del Consejo; pero si se eligiere a uno de los representantes, su puesto se considerará vacante y lo llenará el Estado al cual representaba. Serán funciones del Presidente:

a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Navegación Aérea;

b) Servir como representante del Consejo, y

c) Desempeñar, en representación del Consejo, las funciones que éste le asigne.

**Artículo 52. Votaciones en el Consejo**—Las decisiones del Consejo requerirán la aprobación de la mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar en un comité integrado por miembros de su seno, facultades respecto a cualquier asunto. Cualquier Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo, de las decisiones de cualquiera de sus comités.

**Artículo 53. Participación sin derecho a voto**—Cualquiera de los Estados contratantes podrá tomar parte, sin derecho a voto, en las deliberaciones del Consejo y de sus Comités y Comisiones sobre cualquier asunto que afecte especialmente sus intereses. Ninguno de los miembros del Consejo podrá votar en las deliberaciones de éste respecto a una controversia en la cual sea parte.

**Artículo 54. Funciones obligatorias del Consejo**—El Consejo procederá a:

- a) Presentar informes anuales a la Asamblea;
- b) Llevar a efecto las instrucciones de la Asamblea, y desempeñar las funciones y asumir las obligaciones que le asigne esta Convención;
- c) Darse su propia organización y adoptar sus reglamentos internos;
- d) Nombrar el Comité de Transporte Aéreo y definir sus funciones. Los miembros de este Comité se elegirán entre los representantes de los miembros del Consejo, y serán responsables ante él;
- e) Establecer una Comisión de Navegación Aérea de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) Administrar los fondos del Organismo, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo jefe, que se denominará Secretario General, y disponer el nombramiento del personal adicional que se necesite, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;
- i) Solicitar, allegar, examinar y publicar informes relativos al progreso de la navegación aérea y a la explotación de servicios aéreos internacionales, incluso informes acerca del costo de operación y detalles sobre los subsidios pagados con fondos públicos, a las líneas aéreas;
- j) Informar a los Estados contratantes respecto de cualquier infracción a esta Convención y de cualquier omisión en que se incurra al llevar a efecto las recomendaciones del Consejo;
- k) Notificar a la Asamblea sobre cualquier infracción a esta Convención, caso de que un Estado contratante haya dejado de tomar la acción pertinente dentro de un período de tiempo razonable después de habersele notificado dicha infracción.
- l) Adoptar, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI de esta Convención, las normas internacionales y los procedimientos recomenda-

dos; para mayor conveniencia designarlos como anexos a esta Convención; y notificar a los Estados contratantes de las medidas tomadas;

m) Estudiar las recomendaciones de la Comisión de Navegación Aérea respecto a enmiendas de los anexos, y actuar de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;

n) Considerar cualquier asunto relativo a la Convención que someta a su consideración cualquiera de los Estados contratantes.

**Artículo 55. Funciones facultativas del Consejo**—El Consejo podrá:

a) Cuando sea conveniente, y la experiencia indique que es aconsejable, crear comisiones auxiliares de transporte aéreo, regionales o de otra naturaleza, y definir los grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por conducto de los cuales, puede tratar para facilitar los objetivos de esta Convención;

b) Delegar en la Comisión de Navegación Aérea funciones adicionales a las que se le fijan en la Convención, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

c) Empezar investigaciones en todos los aspectos del transporte y la navegación aéreas, que sean de importancia internacional; transmitir los resultados a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos relacionados con el transporte y la navegación aéreas;

d) Estudiar toda cuestión que afecte la Organización y la operación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y la operación internacionales de servicios aéreos internacionales en rutas troncales, y presentar a la Asamblea planes en relación con estos puntos;

e) Investigar, a solicitud de cualquier Estado contratante, toda situación que parezca crear obstáculos evitables al adelanto de la navegación aérea internacional, y transmitir, después de la investigación, los informes que juzgue del caso.

## **CAPITULO X**

### **Comisión de Navegación Aérea**

**Artículo 56. Designación y nombramiento de la Comisión**—La Comisión de Navegación Aérea estará integrada por doce miembros nombrados por el Consejo de entre personas que designen los Estados contratantes. Dichas personas deberán tener las condiciones y la experiencia adecuadas en la teoría y la práctica de la aeronáutica. El Consejo solicitará de todos los Estados contratantes que presenten candidatos. El Consejo nombrará el Presidente de esta Comisión.

**Artículo 57. Funciones de la Comisión**—Serán funciones de la Comisión de Navegación Aérea:

a) Considerar y recomendar al Consejo modificaciones a los anexos de esta Convención;

b) Establecer subcomisiones técnicas, en las cuales cualquier Estado contratante podrá estar representado, si así lo desea;

c) Asesorar al Consejo respecto a la compilación y transmisión a los Estados contratantes de todo informe que considere necesario y útil al adelanto de la navegación aérea.

## CAPITULO XI

### Personal

Artículo 58. **Nombramientos del personal**—Con sujeción a las reglas que dicte la Asamblea y a las disposiciones de esta Convención, el Consejo determinará en cuanto al Secretario General y al resto del personal del Organismo, el sistema de nombramiento y destitución, la capacidad, los sueldos, emolumentos y otras condiciones de servicio, y podrá emplear o utilizar los servicios de nacionales de cualquiera de los Estados contratantes.

Artículo 59. **Carácter internacional del personal**—Ni el Presidente, ni el Secretario General, ni el resto del personal solicitarán ni recibirán respecto al desempeño de sus funciones, instrucciones de autoridad alguna fuera del Organismo. Los Estados contratantes se comprometen plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones de dicho personal y a no tratar de ejercer influencia alguna sobre sus nacionales con respecto al desempeño de sus funciones.

Artículo 60. **Inmunities y privilegios del personal**—Los Estados contratantes se comprometen, hasta donde sea posible, según sus procedimientos constitucionales, a otorgar al Presidente del Consejo, al Secretario General y al resto del personal del Organismo las inmunities y los privilegios que se otorgan al personal de la misma categoría de otros organismos públicos internacionales. Si se llegare a un acuerdo general internacional sobre inmunities y privilegios de funcionarios civiles internacionales, las inmunities y los privilegios que se otorguen al Presidente, al Secretario General y al resto del personal del Organismo serán los que se otorguen de conformidad con dicho acuerdo general internacional.

## CAPITULO XII

### Fondos

Artículo 61. **Presupuesto y distribución de gastos**—El Consejo presentará a la Asamblea un presupuesto anual y estados de cuenta anuales y presupuesto de todos los ingresos y egresos. La Asamblea aprobará este presupuesto con las modificaciones que crea convenientes y con excepción de las asignaciones que se hagan de acuerdo con el Capítulo XV a los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos del Organismo entre los Estados contratantes sobre la base que en su oportunidad determine.

Artículo 62. La Asamblea podrá suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a cualquier Estado contratante que en un pe-

ríodo razonable deje de cumplir sus obligaciones financieras para con el Organismo.

**Artículo 63. Gastos de delegaciones y otros representantes**—Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea, y los honorarios, gastos de viaje y otros gastos de cualquier persona que nombre para servir en el Consejo, y los de sus designados o representantes en cualquier comité o comisión auxiliar del Organismo.

### **CAPITULO XIII**

#### **Otros acuerdos internacionales**

**Artículo 64. Acuerdos sobre seguridad**—Con respecto a cuestiones de aviación, de su incumbencia, que afecten directamente la seguridad mundial, el Organismo, por el voto de la Asamblea, podrá celebrar acuerdos con cualquier organismo general que establezcan las naciones del mundo para mantener la paz.

**Artículo 65. Acuerdos con otros organismos internacionales**—El Consejo, a nombre del Organismo, podrá celebrar acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para disposiciones comunes, en lo relativo a personal, y, con la aprobación de la Asamblea, podrá celebrar cualesquiera otros acuerdos que faciliten la labor del Organismo.

**Artículo 66. Funciones relativas a otros acuerdos**—a) El Organismo desempeñará también las funciones que le asigne el Convenio Internacional de Tránsito Aéreo suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, de acuerdo con los términos y condiciones que en él se expresan.

b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo que no hayan aceptado el Convenio Internacional de Tránsito Aéreo o el Convenio Internacional de Transporte Aéreo suscritos en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar en materia alguna sometida a la consideración de la Asamblea o del Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Convenio pertinente.

### **PARTE III**

#### **TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL**

### **CAPITULO XIV**

#### **Informes y datos generales**

**Artículo 67. Transmisión de informes al Consejo**—Los Estados contratantes se comprometen a que sus líneas aéreas internacionales, de conformidad con las disposiciones que dicte el Consejo, transmitirán a éste informes sobre el tráfico, estadísticas de costos y estados de cuenta que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de que se deriven.

## CAPITULO XV

### **Aeropuertos y otras facilidades a la navegación aérea.**

Artículo 68. **Designación de aeropuertos y rutas**—Con sujeción a las disposiciones de esta Convención, cada uno de los Estados contratantes podrá designar la ruta que seguirá en su territorio un servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá usar dicho servicio.

Artículo 69. **Mejoras a las facilidades de la navegación aérea**—Si el Consejo opina que los aeropuertos de un Estado contratante, u otras facilidades para la navegación aérea, incluso servicios meteorológicos y de radio, no son adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficiente y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, consultará con el Estado directamente interesado, y con otros Estados afectados, con miras a arbitrar medios mediante los cuales pueda remediarse la situación, y podrá hacer recomendaciones para tal fin. No será culpable de infracción a esta Convención ningún Estado contratante que deje de poner en práctica dichas recomendaciones.

Artículo 70. **Fondos para ayudas a la navegación aérea**—En circunstancias como las indicadas en el artículo 69, anterior, un Estado contratante podrá celebrar acuerdos con el Consejo para llevar a efecto las recomendaciones de éste. El Estado podrá optar por sufragar el costo total que implique el acuerdo; y en caso contrario el Consejo, a petición del Estado, podrá acceder a sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Artículo 71. **Provisión y administración de instalaciones por el Consejo**—A petición de un Estado contratante, el Consejo podrá acceder a proveer, dotar, mantener y administrar uno o todos los aeropuertos y demás ayudas para la navegación aérea, incluso servicios meteorológicos y de radio, que se necesiten en el territorio del Estado para el funcionamiento seguro, regular, eficiente y económico de los servicios aéreos internacionales de los otros Estados contratantes, y podrá imponer derechos justos y razonables por el uso de dichas instalaciones.

Artículo 72. **Adquisición o uso de terrenos**—En caso de que se necesiten para instalaciones costeadas en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, el Estado podrá proveer por sí el terreno, conservando el título de propiedad si lo desea, o permitir que el Consejo lo use en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes del propio Estado.

Artículo 73. **Gastos y prorrateo de fondos**—Dentro del límite de los fondos que de acuerdo con el Capítulo XII la Asamblea ponga a disposición del Consejo, éste podrá sufragar los gastos corrientes para los fines del presente artículo con los fondos generales del Organismo. El Consejo prorrateará el capital que se necesite para los fines del presente artículo en cantidades convenidas de antemano, y en un término razonable, entre los Estados contratantes que estén dispuestos a ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones. El Consejo podrá prorratear tam-

bién entre los Estados que lo acepten los fondos de operaciones que se necesiten.

**Artículo 74. Ayuda técnica y utilización de los ingresos**—Cuando a petición de un Estado contratante el Consejo adelante fondos o provea aeropuertos u otras instalaciones, en su totalidad o en parte, el acuerdo podrá disponer, con el consentimiento del antedicho Estado, lo necesario para la prestación de ayuda técnica en la vigilancia y el funcionamiento de dichos aeropuertos u otras instalaciones, y para sufragar con los ingresos que se deriven de la operación de los aeropuertos y demás instalaciones, los gastos de operación de los aeropuertos y otras instalaciones, así como los intereses y la amortización del capital.

**Artículo 75. Adquisición de instalaciones por el Consejo**—Un Estado contratante podrá saldar en cualquier momento la obligación que haya asumido de conformidad con el artículo 70, y podrá entrar en posesión de aeropuertos y otras instalaciones que el Consejo haya provisto en su territorio, de conformidad con las disposiciones de los artículos 71 y 72, pagando al Consejo la suma que en opinión de éste sea razonable en las circunstancias. Si el Estado considera que la cantidad que fija el Consejo no es razonable, podrá apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, y ésta podrá confirmar o reformar la decisión del Consejo.

**Artículo 76. Reembolsos**—Los fondos obtenidos por el Consejo por concepto de reembolsos, de conformidad con el artículo 75, o de intereses y amortizaciones, de conformidad con el artículo 74, en caso de adelantos hechos por los Estados, de conformidad con el artículo 73, se reembolsarán a los Estados entre los cuales se prorrataron originalmente, y en proporción al prorrato, según lo determine el Consejo.

## CAPITULO XVI

### Conorcios y servicios mancomunados

**Artículo 77. Consorcios permitidos**—Nada de lo estipulado en esta Convención impedirá que dos o más Estados contratantes constituyan organismos conjuntos de transporte aéreo o consorcios internacionales, y que unan sus servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones, pero dichos organismos o entidades y dichos servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones de esta Convención, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. El Consejo determinará la manera en que se aplicarán a las aeronaves de las entidades internacionales las disposiciones de esta Convención relativas a la nacionalidad de las aeronaves.

**Artículo 78. Función del Consejo**—El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados, que formen organismos conjuntos para mantener servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

**Artículo 79. Participación en los consorcios**—Cualquier Estado podrá formar parte de un consorcio o un acuerdo sobre servicios mancomunados.

dos, bien por conducto de su Gobierno o por conducto de una empresa de navegación aérea que designe su Gobierno. A discreción del Estado interesado, las empresas de navegación aérea podrán ser de propiedad total o parcial del Estado, o de propiedad particular.

## PARTE IV

### DISPOSICIONES FINALES

#### CAPITULO XVII

##### Otros convenios y acuerdos sobre aeronáutica

Artículo 80. **Convenciones de París y La Habana**—Al entrar en vigor esta Convención cada uno de los Estados contratantes se compromete a dar aviso de denuncia de la Convención sobre la Regulación de la Navegación Aérea suscrita en París el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de la una o de la otra. Por lo que respecta a los Estados contratantes, la presente Convención deroga las Convenciones de París y de La Habana, a que se hace referencia.

Artículo 81. **Registro de acuerdos existentes**—Todo convenio o acuerdo sobre aeronáutica, que exista al entrar en vigor esta Convención, celebrado entre un Estado contratante y cualquier otro Estado, o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, se registrará inmediatamente en el Consejo.

Artículo 82. **Derogación de acuerdos incompatibles**—Los Estados contratantes aceptan que la presente Convención deroga todas las obligaciones y convenios entre ellos, que sean incompatibles con sus disposiciones, y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entrar en tales convenios. Un Estado contratante que antes de ser miembro del Organismo haya contraído con un Estado no contratante, o un nacional de un Estado contratante o de un Estado no contratante, obligaciones incompatibles con los términos de esta Convención, tomará medidas inmediatas para lograr la rescisión de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea ella nacional hará cuanto esté a su alcance para lograr su rescisión inmediata, y en todo caso procederá a hacer que se rescindan tan pronto como pueda tomarse legalmente dicha acción después de que éntre en vigor esta Convención.

Artículo 83. **Registro de nuevos acuerdos en el Consejo**—Con sujeción a las disposiciones del artículo que antecede, cualquier Estado contratante podrá concertar acuerdos que no sean incompatibles con las disposiciones de esta Convención. Cualquier acuerdo de esta índole se registrará inmediatamente en el Consejo, que lo hará público a la mayor brevedad posible.

## CAPITULO XVIII

### Controversias

Artículo 84. **Solución de controversias**—De surgir entre dos o más Estados contratantes algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de esta Convención y de sus anexos, que no pueda solucionarse mediante negociación, a petición de los Estados afectados por el desacuerdo, la cuestión será decidida por el Consejo. Ningún miembro del Consejo podrá votar en las deliberaciones de éste cuando se trate de una controversia de la cual sea parte. Con sujeción al artículo 85, un Estado contratante podrá apelar del fallo del Consejo ante un tribunal de arbitraje *ad hoc*, acordado con las otras partes en controversia, o ante la Corte Permanente de Justicia Internacional. La apelación se notificará al Consejo en el término de sesenta días después de recibirse la notificación de la decisión del Consejo.

Artículo 85. **Arbitraje**—Si un Estado contratante, parte en una controversia con respecto a la cual se ha presentado una apelación de la decisión del Consejo, no ha suscrito el Estado de la Corte Permanente de Justicia Internacional, y los Estados contratantes partes en la controversia, no logran ponerse de acuerdo sobre la selección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia nombrará un árbitro, y ambos árbitros nombrarán un árbitro dirimente. En caso de que uno de los Estados contratantes partes en la controversia no nombre un árbitro en el término de tres meses después de la fecha de la apelación, el Presidente del Consejo designará un árbitro en nombre de dicho Estado, seleccionándolo de una lista que mantendrá el Consejo, de personas calificadas y disponibles. Si en un período de treinta días los árbitros no llegan a un acuerdo sobre el árbitro dirimente, el Presidente lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el árbitro dirimente integrarán conjuntamente un tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje que se establezca de conformidad con este artículo o con el que precede adoptará su propio reglamento y pronunciará su fallo por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de algún retardo que en opinión del Consejo sea excesivo.

Artículo 86. **Apelaciones**—A menos que el Consejo decida otra cosa, sus decisiones acerca de si una línea aérea internacional funciona de conformidad con las disposiciones de esta Convención, permanecerán en vigor, a menos que las derogue una apelación. En cualesquiera otras cuestiones las decisiones del Consejo, si se apela de ellas, permanecerán en suspenso hasta que se falle, sobre la apelación. Los fallos de la Corte Permanente de Justicia Internacional o de un tribunal de arbitraje serán finales y obligatorios.

Artículo 87. **Penas a las líneas aéreas por desacato**—Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no permitir las operaciones de una

línea aérea de un Estado contratante sobre el espacio atmosférico que cubra su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con el fallo final pronunciado de conformidad con el artículo precedente.

Artículo 88. **Penas a los Estados por desacato**—La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la propia Asamblea y en el Consejo a cualquier Estado contratante, si se comprueba que no acata las disposiciones de este Capítulo.

## CAPITULO XIX

### Guerra

Artículo 89. **Guerra y estados de emergencia**—En caso de guerra las disposiciones de esta Convención no afectarán la libertad de acción de ninguno de los Estados contratantes afectados, bien sea como beligerantes o como neutrales. El mismo principio se aplicará en el caso de un Estado contratante que declare un estado de emergencia nacional y lo participe al Consejo.

## CAPITULO XX

### Anexos

Artículo 90. **Aprobación y enmiendas de anexos**—a) Los anexos que se describen en el inciso e) del artículo 54 serán aprobados por el Consejo por dos terceras partes de sus votos en una reunión convocada para tal fin, y después serán sometidos por el Consejo a la consideración de cada uno de los Estados contratantes. Los anexos, o la enmienda a alguno de ellos, entrarán en vigor en el término de tres meses después de ser transmitidos a los Estados contratantes, o a la mayor expiración de un período más largo que prescriba el Consejo, a menos que en el interin una mayoría de los Estados transmita al Consejo su desaprobación.

b) Al entrar en vigor cualquiera de los anexos o enmiendas a uno de ellos, el Consejo lo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes.

## CAPITULO XXI

### Ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias

Artículo 91. **Ratificación de la Convención**—a) Esta Convención estará sujeta a ratificación de los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido a esta Convención, ésta entrará en vigor entre ellos el trigésimo día después del depósito del vigésimosexto instrumento. En adelante, entrará en vigor para cada uno de los Estados ratificantes el trigésimo día después del depósito de su instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha en que entra en vigor esta Convención.

**Artículo 92. Adhesión a la Convención**—a) Después que expire el plazo para su firma, esta Convención permanecerá abierta a la adhesión de los miembros de las Naciones Unidas y de los Estados asociados con ellas, y de los Estados que hayan permanecido neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) Constituirá el acto de adhesión una notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América; y ésta entrará en vigor el trigésimo día después que la reciba el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

**Artículo 93. Ingreso de otros Estados**—Con sujeción a la aprobación del organismo internacional que establezcan las naciones del mundo para mantener la paz, podrán ser admitidos a esta Convención otros Estados, fuera de los previstos en los artículos 91 y 92 a), con la aprobación de cuatro quintas partes del voto de la Asamblea y en las condiciones que ésta estipule; pero en cada caso será necesario que exprese su asentimiento cualquier Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicita ingreso.

**Artículo 94. Enmiendas a la Convención**—a) Cualquier enmienda que se proponga para esta Convención deberá ser aprobada por las dos terceras partes del voto de la Asamblea, y entrará en vigor respecto a los Estados que ratifiquen la enmienda cuando la ratifique el número de Estados contratantes que especifique la Asamblea. El número así especificado no será menor de las dos terceras partes del total de los Estados contratantes.

b) Si en su opinión la enmienda es de tal naturaleza que justifique este procedimiento, la Asamblea, en la resolución en que recomiende su adopción, podrá disponer que el Estado que no ratifique la enmienda en un período de tiempo determinado después que ésta éntre en vigor, cesará inmediatamente de ser miembro del Organismo y parte de esta Convención.

**Artículo 95. Denuncia de la Convención**—a) Cualquiera de los Estados contratantes podrá denunciar esta Convención tres años después que haya entrado en vigor, dirigiendo una notificación al Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual lo participará inmediatamente a los demás Estados contratantes.

b) La denuncia entrará en vigor un año después de la fecha en que se reciba la notificación, y tendrá efectos solamente en lo que respecta al Estado que la haga.

## CAPITULO XXII

### Definiciones

**Artículo 96.** Para los fines de esta Convención se adoptan las definiciones siguientes:

a) "Servicio aéreo" significa cualquier servicio de transporte aéreo por itinerario, que preste una aeronave para el transporte público de pasajeros, materia postal o carga;

b) "Servicio aéreo internacional" significa un servicio aéreo que pase por el espacio aéreo que cubra el territorio de más de un Estado;

c) "Línea aérea" significa cualquier empresa de transporte aéreo que ofrezca o mantenga un servicio aéreo internacional;

d) "Escala para fines no comerciales" significa un aterrizaje para fines que no sean los comerciales de aterrizaje.

En testimonio de lo cual, los infrascritos Plenipotenciarios, debidamente autorizados para el caso, firman la presente Convención, a nombre de sus respectivos Gobiernos, en las fechas que aparecen al frente de sus firmas.

Dado en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, en la lengua inglesa. Un texto escrito en inglés, francés y español, igualmente autenticado, estará abierto para la firma en Washington, D. C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual enviará copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen la presente Convención o adhieran a ella.

---

Rama Ejecutiva del Poder Público—Bogotá, 3 de septiembre de 1947. Apruébase la preinserta Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Sométase a la consideración del Congreso Nacional para los efectos constitucionales.

(L. S.) MARIANO OSPINA PEREZ—El Ministro de Gobierno, encargado del Despacho de Relaciones Exteriores, **Roberto Urdaneta Arbeláez**. Ministerio de Relaciones Exteriores. Oficina de traducciones. Es traducción fiel y completa del original en inglés. **Efraim Casas Manrique**, traductor oficial de la Cancillería. (Hay un sello). Es copia auténtica. El Secretario del Ministerio de Relaciones Exteriores, **Carlos Holguín**.

#### **Firmaron esta Convención:**

**Afghanistan:** Abdol Hosayn Asiz.

**Australia:** Arthur S. Drakeford, Teniente Coronel W. R. Hodgson.

**Bélgica:** Vizconde Alain du Parc, Joseph Nicot, Emile Allard, Comandante Jean Verhaegen.

**Bolivia:** Teniente Coronel Alfredo Pacheco.

**Brasil:** Hahnemann Guimaraes, Alberto de Mello Flores, Teniente Coronel Clovis M. Travassos.

**Canadá:** C. D. Howe, H. J. Symington, J. A. Wilson.

**Chile:** Rafael Sáez Salazar, Coronel Gregorio Bisquert, Coronel Raúl Magallanes.

**China:** Kia-ngau Chang.

**Colombia:** Luis Tamayo, Teniente Coronel Jorge Méndez Calvo.

- Costa Rica:** Román Macaya, Jaime Carranza.
- Cuba:** Felipe Pazos, Oscar Santa María.
- Checoslovaquia:** Karol Janosek.
- República Dominicana:** Charles A. Mc Laughlin.
- Ecuador:** José A. Correa, Francisco Gómez Jurado.
- Egipto:** Mahmoud Bey Hassan, Mohamed Bey Roushdy, Abdel Halizm Khalifa.
- El Salvador:** Francisco Párraga, Armando Llanos.
- Etiopía:** Blatta Ephrem Tewelde Medhen.
- Francia:** Max Hymans, Claude Lebel, Pierre Locussol, André Bouges.
- Grecia:** Demetrios T. N. Botzaris, Alexander Argyropoulos.
- Guatemala:** Coronel Oscar Morales López, Francisco Linares Aranda.
- Haití:** Capitán Edward Roy.
- Honduras:** Emilio P. Lefhvre.
- Islandia:** Thor Thors.
- India:** Sir Girja Shankar Bajpai, Sir Gurunath Bewoor, Sir Frederick Tymms.
- Iram:** Mohammed Shayesteh.
- Iraq:** Ali Jawdat.
- Irlanda:** Roberto Brennan, John Leydon, John H. Hearne, Timothy J. O'Driscoll.
- Líbano:** Camille Chamoun, Faouzi El-Hoss.
- Liberia:** Walter F. Walker.
- Luxemburgo:** Hugues Le Gallais.
- México:** Coronel Pedro A. Chapa.
- Holanda:** M. P. L. Steenberghe, F. C. Aronstein, F. H. Copes van Hasselt.
- Nueva Zelandia:** D. G. Sullivan, Foss Shanshan, Arthur de T. Neveill.
- Nicaragua:** Tichard E. Frizell.
- Noruega:** Wilhelm Munthe de Morganstjerne, Knud Soemme, Johan Goerg Raeder, Comandante Alf Heum.
- Panamá:** Carlos Icaza, Narciso E. Garay.
- Paraguay:** Capitán de Corbeta A. Daniel Candia.
- Perú:** General Armando Revoredo, José Koechlin, Luis Alvarado, Federico Elguerra, Comandante Guillermo van Oordt.
- Filipinas:** Jaime Hernández, Urbano A. Zafra, Joseph H. Foley.
- Polonia:** Jan Ciechanowski, Zbyslaw Giolkosz, Stefan J. Konorski, Henryk Gorecki, Ludwik H. Gottlieb, Coronel de Aviación Witold Urbanowicz.
- Portugal:** Mario de Figueiredo, Brigadier Alfredo Delesque, Duarte Pinto Basto de Gusmao, Vasco Viera Garin.
- España:** Esteban Terradas e Illa, Germán Baraibar y Usandizaga.
- Suecia:** Ragnar Kumlin, Tord Knutsson Angstrom.
- Suiza:** Charles Bruggmann.
- Siria:** Noureddeen Kahale.
- Turquía:** Sükrü Kocak, Ferruh Sahinbas, Orhan H. Erol.

**Unión Sudafricana:** S. F. N. Gie, John Martin.

**Reino Unido:** Lord Swinton, Sir Arthur Street, Sir George London, J. H. Magowan, W. C. G. Cribbett, G. C. Fitz Maurice, A. J. Walsh.

**Estados Unidos de América:** Adolf A. Berle, Alfred L. Bulwinkle, William A. M. Surden, Fiorello H. La Guardia, L. Welch Pogue, Edward Warner, Charles A. Wolverton.

**Uruguay:** Capitán Carlos Carvajal, Coronel Medardo R. Farías.

**Venezuela:** Coronel Juan de Dios Celis Paredes, Francisco J. Sucre, Julio Blanco Ustáriz.

**Yugoeslavia:** Vladimir M. Vukmirovic, Nenad D. J. Miroslavljevic, Teniente Predzad Sopalovic.

**Por Dinamarca:** Henrik de Kauffmann.

**Por el Reino de Siam:** Mon Rajawongse Seni Pramoj",

### **Decreta:**

Artículo 1º Apruébase la preinserta Convención sobre aviación civil internacional, firmada en Chicago el siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.

Artículo 2º Autorízase al Gobierno Nacional para abrir los créditos necesarios para atender al pago de la cuotas vencidas correspondientes, tanto a la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional como a la Organización de Aviación Civil Internacional que con carácter permanente funciona desde el 4 de abril de 1947. Autorízase asimismo al Gobierno Nacional para abrir los créditos necesarios para atender al pago de la cuota que corresponde a Colombia en la Organización de Aviación Civil Internacional en el período comprendido entre el 1º de julio de 1947 y el 30 de junio de 1948.

Artículo 3º El Gobierno Nacional podrá establecer en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional una delegación permanente que represente al país en las deliberaciones y resoluciones de dicha Organización Internacional, y abrirá en el presupuesto los créditos adicionales necesarios para atender a los gastos de dicha Delegación.

Dada en Bogotá, a diecinueve de septiembre de mil novecientos cuarenta y siete.

El Presidente del Senado, F. DE P. VARGAS—El Presidente de la Cámara de Representantes, I. HERNAN IBARRA C.—El Secretario del Senado, **Carlos V. Rey**—El Secretario de la Cámara de Representantes, **Alejandro Vallejo**.

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, octubre veintitrés de mil novecientos cuarenta y siete—Publíquese y ejecútese—**MARIANO OSPINA PEREZ**—El Ministro de Justicia, encargado del Despacho de Gobierno, **José Antonio Montalvo**—El Ministro de Relaciones Exteriores, **Domingo Esguerra**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **Francisco de P. Pérez**—El Ministro de Guerra, **F. Lozano y Lozano**—El Ministro de la Economía Nacional, **Moisés Prieto**—El Ministro de Higiene, **Pedro Eliseo Cruz**.

## APENDICE

**Disposiciones expedidas con posterioridad y que adicionan esta compilación, hasta el mes de diciembre de 1948.**

### INDICE ESPECIAL

#### **De orden militar**

Decreto número 3371 de 1948, por el cual se reglamentan el artículo 6º de la Ley 100 de 1946 y el artículo 12 de la Ley 101 del mismo año.

Ley número 100 de 1948, por la cual se modifican las asignaciones del personal de las Fuerzas Militares y se dictan otras disposiciones.

Ley número 124 de 1948, por la cual se establece un plan de viviendas y se crea un club con destino a las Fuerzas Militares y se provee a los auxilios fiscales para su edificación, instalación y funcionamiento.

Ley número 137 de 1948, por la cual se adicionan algunos artículos de la Ley 2ª de 1945 y se dictan otras disposiciones.

#### **De orden civil**

Resolución número 194 de 1948, por la cual se declaran públicos los aeródromos de Montería, San Marcos, Corozal, El Banco y Magangué de la Avianca.

Decreto número 824 de 1949, sobre aprobación de los nuevos Reglamentos de la Aeronáutica Civil.

Ley número 67 de 1948, por la cual se fomenta el transporte aéreo con aviones de gran capacidad.

Ley número 73 de 1948, por la cual se provee a la construcción y terminación de unos aeropuertos, se crea el Fondo Nacional de Aeródromos y se dictan otras disposiciones.

Ley número 159 de 1948, por la cual se fomenta la enseñanza de mecánica y aviación civil, se adiciona la Ley 89 de 1938 y se dictan otras disposiciones.

## DE ORDEN MILITAR

### DECRETO NUMERO 3371 DE 1948 (septiembre 27)

por el cual se reglamentan el artículo 6º de la Ley 100 de 1946, y el artículo 12 de la Ley 101 de 1946 y se adiciona el Decreto número 1527 de 1947.

#### El Presidente de la República de Colombia,

en uso de sus facultades legales,

#### Decreta:

Artículo 1º Señálanse las siguientes partidas máximas de dinero para atención de los familiares del personal del Ministerio de Guerra que, de acuerdo con disposiciones legales, tiene derecho a atención médica y hospitalaria en casos de enfermedad, y que no sean atendidos en los hospitales de la Sanidad Militar:

#### Categoría de oficial:

- a) Por hospitalización, servicios médicos o quirúrgicos y drogas, en cada caso, hasta... .. \$ 200.00
- b) En casos de maternidad, cuando no haya hospitalización, por servicios médicos o de enfermera, y drogas hasta.. 100.00

#### Categoría de suboficiales:

- a) Por hospitalización, servicios médicos o quirúrgicos y drogas, en cada caso, hasta .... 150.00
- b) En casos de maternidad, cuando no haya hospitalización, por servicios médicos o enfermera y drogas, en cada caso, hasta .... 80.00

Artículo 2º La Sanidad Militar podrá autorizar, de acuerdo con las partidas señaladas en el presente Decreto, las cuentas que por servicios de hospitalización, médicos, quirúrgicos o enfermera y drogas presenten los hospitales, clínicas o profesionales, que hayan prestado el servicio, habiendo sido previamente autorizado por la Dirección General de Sanidad, de acuerdo con lo ordenado en el Decreto número 1527 de 1947.

Artículo 3º El presente Decreto regirá a partir del primero (1º) de octubre de 1948.

Comuníquese y cúmplase—Dado en Bogotá, a 27 de septiembre de 1948—MARIANO OSPINA PEREZ—El Ministro de Guerra, Teniente General **Germán Ocampo**.

“Diario Oficial” número 26845 del 15 de octubre de 1948)





Suboficial jefe . . . . .	390.00
Suboficial subjefe. . . . .	330.00
Suboficial primero . . . . .	270.00
Suboficial segundo . . . . .	220.00
Suboficial tercero . . . . .	180.00

Parágrafo. Las asignaciones de las "Clases de la Armada Nacional", serán las siguientes:

Suboficial jefe. . . . .	\$ 250.00
Suboficial primero . . . . .	200.00
Cabo primero de mar u otras especialidades . . . . .	180.00
Cabo segundo de mar u otras especialidades . . . . .	135.00
Marinero primero. . . . .	105.00
Marinero segundo . . . . .	95.00
Fogonero primero . . . . .	105.00
Fogonero segundo . . . . .	95.00
Grumete distinguido. . . . .	30.00
Grumete aprendiz . . . . .	15.00
Asistente primero . . . . .	80.00
Asistente segundo . . . . .	70.00
Asistente tercero. . . . .	60.00

Artículo 2º Cuando el Gobierno llame al servicio activo a soldados reservistas casados, o viudos con hijos, pagará a dichos soldados una prima mensual de treinta pesos (\$ 30.00) durante el tiempo que permanezcan en actividad.

Parágrafo. Para gozar de la prima anterior, el interesado debe comprobar su calidad de casado o la existencia de sus hijos.

Artículo 3º Aumentanse las siguientes asignaciones al personal civil de las Fuerzas Militares, a partir del 1º de enero de 1949, según la siguiente escala de sueldos y porcentajes:

Sueldos hasta \$ 50.00 inclusive el. . . . .	50%
Sueldos de \$ 50.01 hasta \$ 100.00 inclusive el. . . . .	25%
Sueldos de \$ 100.01 hasta \$ 200.00 inclusive el . . . . .	20%
Sueldos de \$ 200.01 hasta \$ 300.00 inclusive el . . . . .	15%
Sueldos de \$ 300.01 hasta \$ 600.00 inclusive el . . . . .	10%

Artículo 4º Los empleados civiles de las Fuerzas Militares, después de quince (15) años de servicio continuo en el ramo de guerra, tendrán derecho a una prima mensual de servicio, que se liquidará conforme a su sueldo mensual, así: a los quince (15) años el diez por ciento (10%). Este porcentaje se aumentará en un uno por ciento (1%) por cada año de servicio después de quince (15) años.

Artículo 5º Hácense extensivos a todos los miembros de las Fuerzas Militares de la Nación, que sean retirados por invalidez relativa o permanente adquirida a consecuencia del servicio en tiempo de guerra o de

turbación del orden público, los beneficios consagrados en los artículos 2º y 3º de la Ley 81 de 1947.

Artículo 6º El Ministerio de Guerra queda facultado para fijar la partida diaria de alimentación del personal de las Fuerzas Militares, teniendo en cuenta los índices del costo de la vida en las distintas regiones del país. La partida de alimentación que mensualmente se señale, deberá ser invertida totalmente sin lugar a aprovechamiento.

Artículo 7º El personal de soldados que cumpla su servicio no podrá ser dado de baja sino después de haber sido rigurosamente sometido a exámenes y tratamiento médicos, que garanticen que el reservista vuelve sano a su hogar y libre de cualquier enfermedad tropical o específica.

Artículo 8º A partir del año de 1949, se abrirá en la Escuela de Intendencia y Motorización del Ejército, un curso especial destinado a preparar un mínimo de trescientos tractoristas al año. Para este efecto podrá prorrogarse hasta por seis meses el período del servicio militar para el personal de tropa que ingrese al curso, cualquiera que sea el arma a que pertenezca.

Parágrafo 1º Al reglamentar la presente Ley, el Gobierno determinará la organización del curso de tractoristas, señalará los materias que debe comprender y la forma y condiciones como habrán de expedirse los certificados de idoneidad a quienes hayan aprobado el curso satisfactoriamente.

Parágrafo 2º El Gobierno enviará a Chile o a cualquier otro país que tenga cursos de tractorismo en el Ejército, una comisión de dos oficiales y un agrónomo, con el objeto de estudiar su organización y funcionamiento.

Artículo 9º El cargo de Subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores, con la asignación mensual de \$ 700.00 creado por el Decreto Ejecutivo 2177 de 29 de junio de 1948, tendrá carácter legal desde la vigencia de esta Ley.

Artículo 10. Esta Ley regirá a partir del primero (1º) de enero de 1949 y deroga todas las disposiciones contrarias a ellas.

Dada en Bogotá, a once de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

("Diario Oficial" número 26903 de 27 de diciembre de 1948).

---

## LEY 124 DE 1948

(diciembre 23)

por la cual se establece un plan de viviendas y se crea un club con destino a las Fuerzas Militares, y se provee a los auxilios fiscales para su edificación, instalación y funcionamiento.

### El Congreso de Colombia

#### Decreta:

Artículo 1º Facúltase al Ejecutivo para adquirir los terrenos nece-

sarios para adelantar en la capital de la República un plan de viviendas con destino a las Fuerzas Militares.

Artículo 2º Créase el “Club Militar” de las Fuerzas Militares de la República, como entidad destinada a facilitar a los miembros de las mismas, en actividad o en uso de buen retiro, los medios para el incremento de la cultura militar en sus diversas fases y para robustecer los vínculos de compañerismo entre sus componentes.

La entidad que se crea en virtud de la presente Ley funcionará en la capital de la República.

Parágrafo. Preferencialmente las viviendas se construirán en terrenos adyacentes al club.

Artículo 3º El Gobierno proveerá a la iniciación de esta obra militar y social adquiriendo los terrenos que estime necesarios. Con tal fin, así como para promover la adquisición y edificación o instalación y funcionamiento, la Nación auxilia la financiación de las viviendas y del club a que se refiere el artículo 2º, con la cantidad hasta de tres millones de pesos (\$ 3.000.000.00) que serán incluidos en el Presupuesto General de Gastos a partir de 1949, a razón de quinientos mil pesos (\$ 500.000.00) anuales.

Artículo 4º El Gobierno reglamentará la presente Ley y dictará las normas estatutarias del “Club Militar” de las Fuerzas Militares.

Artículo 5º Lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley 2ª de 1945, regirá para la Caja de las Fuerzas Militares, y la exclusión allí establecida comprenderá cualesquiera contribuciones o reembolsos especiales.

Artículo 6º Los beneficiarios de las pensiones de los oficiales y suboficiales al servicio del Ejército Nacional y en goce de sueldo de retiro con anterioridad a la presente Ley, tendrán derecho a que se les incluya dentro del plan de viviendas de los oficiales y suboficiales en servicio activo, para cuyo objeto se aplicarán las disposiciones de la Ley 87 de 1947 y las que se dictaren posteriormente con el mismo fin.

Artículo 7º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a trece de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

---

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, diciembre veintitrés de mil novecientos cuarenta y ocho—Publíquese y ejecútese—**MARIANO OSPINA PEREZ**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal**—El Ministro de Guerra, Tte-General **Germán Ocampo**.

(“Diario Oficial” número 26904, de 28 de diciembre de 1948).

---

## LEY 137 DE 1948

(diciembre 23)

por la cual se adicionan algunos artículos de la Ley 2ª de 1945 y se dictan otras disposiciones.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º Los soldados y grumetes de las Fuerzas Militares que sean retirados de la actividad por inhabilidad absoluta adquirida en el servicio como consecuencia de heridas o lesiones recibidas de mano del enemigo en combate o en misiones de orden público, y que los imposibilite de manera permanente para el trabajo, tendrán derecho a que el Tesoro Público les reconozca y pague una pensión mensual vitalicia de sesenta pesos (\$ 60.00).

Artículo 2º Los soldados y grumetes de las Fuerzas Militares que en los términos del artículo anterior adquieran en el servicio inhabilidad relativa y sean retirados de la actividad por esta causa, tendrán derecho a una pensión mensual vitalicia pagadera por el Tesoro Público hasta de cincuenta pesos (\$ 50.00) según el grado de invalidez, y de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Guerra.

Artículo 3º Las prestaciones a que se refieren los artículos anteriores favorecerán a los soldados retirados en las condiciones fijadas en tales artículos, a partir del primero de enero del corriente año.

Artículo 4º Los soldados y grumetes que estando al servicio de las Fuerzas Militares enfermen de tuberculosis pulmonar y que tengan que ser retirados del servicio por causa de tal enfermedad, tendrán derecho a que el Tesoro Público les pague, mientras permanezcan en tratamiento, una pensión mensual hasta de sesenta pesos (\$ 60.00) según el grado de invalidez y de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Guerra.

Esta pensión es incompatible con cualquiera otra clase de prestación social.

Artículo 5º A los miembros de las Fuerzas Militares destinados en comisión a otras reparticiones, distintas de las del ramo de guerra, con el fin de desempeñar cargos de Gobernadores, Alcaldes, Comandos de Policía, etc., les será reconocido como tiempo de servicio en tropas el correspondiente a su permanencia en el desempeño de tales cargos.

Parágrafo. Es entendido que para efecto de prestaciones sociales, los miembros de las Fuerzas Militares, mientras permanezcan en el desempeño de los puestos a que se ha hecho referencia, continuarán contribuyendo con sus cuotas a la "Caja de las Fuerzas Militares", únicamente quedando exentos de cualquier otro descuento que se pretenda por cajas similares.

Artículo 6º Derógase el ordinal b) del artículo 5º de la Ley 82 de 1947.

Artículo 7º El retiro voluntario de las Fuerzas Militares para los oficiales hasta el grado de Mayor o similares, inclusive, sólo podrá solicitarse cuando el interesado haya servido por lo menos tres años en cada grado.

Dada en Bogotá, a dieciséis de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

---

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, diciembre veintitrés de mil novecientos cuarenta y ocho—Publíquese y ejecútese—**MARIANO OSPINA PEREZ**—El Ministro de Guerra, Tte-General **Germán Ocampo**—El Ministro del Trabajo, **Evaristo Sourdis**.

(“Diario Oficial” número 26904 de 28 de diciembre de 1948).

---

## DE ORDEN CIVIL

### RESOLUCION NUMERO 194 DE 1948

(octubre 29)

por la cual se declaran públicos los aeródromos de Montería, San Marcos, Corozal, El Banco y Magangué de la Avianca.

#### **El Director General de Aeronáutica Civil,**

en uso de sus facultades legales, vista la solicitud de la empresa Avianca, oído el concepto del Departamento de Ingeniería, y

#### **Considerando:**

Que la Sociedad Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca), en memorial de fecha 20 del corriente mes manifiesta que ha resuelto abrir al tránsito aéreo general sus aeropuertos de Montería, San Marcos, Corozal, Gamarra (Totumal), El Banco y Magangué, a partir del mismo día 20, y solicita en consecuencia, de acuerdo con las disposiciones de la Ley 89 de 1938, que se les dé oficialmente, por la Aeronáutica Civil, la calidad de aeropuertos públicos;

Que tal declaración hecha por la Empresa Avianca, constituye legalmente a dichos aeropuertos con carácter de públicos, conforme al inciso 2º del artículo 51 de la Ley 89 ya citada, y se ajusta a la doctrina sentada por la Aeronáutica Civil en varias resoluciones al definir el concepto de aeropuerto público;

Que por otra parte, los aeródromos de Montería, San Marcos, Corozal, El Banco y Magangué, empezaron a funcionar cuando aún no se habían dictado las actuales reglamentaciones de Aeronáutica Civil, y en el Departamento de Ingeniería se carece de planos y antecedentes técnicos y especificaciones de esos aeródromos, por lo cual es indispensable legalizar su situación conforme a las nuevas normas del ramo. En cuanto al aeródromo de Gamarra, conocido también por Totumal, la Aero-

náutica Civil concedió permiso de operación para que la Avianca lo die-  
ra al servicio como público de la Clase "B", según Resolución número  
131 de 24 de agosto del presente año,

### **Resuelve:**

1º Decláranse como aeropuertos públicos, dentro de la clasificación  
"B", según sus especificaciones técnicas, y conforme al artículo 26.2.2. del  
capítulo correspondiente del Manual de Reglamentos de la Aeronáutica  
Civil, los de Montería, San Marcos, Corozal, El Banco y Magangué, de  
propiedad de la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia, Avianca,  
para todos los efectos establecidos en el artículo 51 y el 52 de la Ley  
89 de 1938.

2º La Compañía explotadora de dichos aeropuertos, que lo es la  
Avianca, queda autorizada para abrir inmediatamente al tránsito aéreo  
general los aeropuertos mencionados con el carácter de públicos;

3º En cuanto al aeródromo de Gamarra (Totumal), su carácter de  
público se considera ya en vigencia desde la expedición de la Resolución  
131 de 24 de agosto del presente año, que hizo tal declaración.

Las demás disposiciones de esta Resolución le son también aplicables  
al mencionado aeródromo.

4º La licencia de operación que aquí se concede queda subordinada  
a las siguientes condiciones:

a) Las tarifas por razón de aterrizajes y demás servicios de los aero-  
puertos deberán someterse inmediatamente al estudio y aprobación de la  
Aeronáutica Civil, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8º del De-  
creto 753 de 1943. Este requisito deberá observarse toda vez que se in-  
troduzcan modificaciones a las tarifas.

b) En los aeropuertos mencionados mantendrá la compañía explota-  
dora sendos administradores, cuya designación debe recaer siempre en  
individuos de nacionalidad colombiana, y sus funciones se determinarán  
en un reglamento que la misma Compañía someterá inmediatamente a  
la revisión y aprobación de la Aeronáutica Civil, como lo preceptúa el  
artículo 56 de la mencionada Ley 89 de 1938. Toda modificación que pos-  
teriormente se introduzca, estará sometida al mismo requisito.

c) Teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 58 de la misma  
Ley, adscriben a dichos administradores las facultades de Capitán de  
Aeropuerto, con las funciones y atribuciones que a estos funcionarios les  
señala el artículo 57 de la precitada Ley 89.

d) Las aeronaves del Estado, así como las de turismo y enseñanza  
podrán usar gratuitamente los citados aeródromos, de acuerdo con lo dis-  
puesto en el inciso 3º del artículo 52 de la Ley 89 de 1938 y el artículo  
6º del Decreto número 2670 de 6 de agosto de 1947.

e) Dado el carácter de funcionarios con jurisdicción de que quedan  
investidos los administradores de aeropuertos, como Capitanes de los mis-  
mos, su designación deberá ser sometida a la revisión y aprobación de la  
Aeronáutica Civil.

f) La Compañía explotadora procederá a inscribir en el Registro Nacional de Aeródromos de la Aeronáutica Civil los aeropuertos mencionados, con carácter de públicos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 89 de 1938, a más tardar dentro de los 30 días subsiguientes a la fecha en que quede notificada esta Resolución.

g) La presente licencia de operación de los aeródromos de Montería, San Marcos, Corozal, El Banco y Magangué, es válida por el término de dos (2) años contados desde la fecha de esta Resolución, y vencerá el 28 de octubre de 1950 de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25.5 del Reglamento sobre Aeródromos e Instalaciones, y una copia auténtica de los respectivos permisos de operación deberá colocarse en un lugar visible de los aeropuertos. Tal licencia está sometida a renovación periódica de acuerdo con el artículo 61 de la Ley 89 de 1938.

5º La presente Resolución regirá desde la fecha de su expedición y deberá publicarse por cuenta de la Compañía explotadora en el "Diario Oficial" dentro de los quince (15) días subsiguientes a la fecha de su notificación.

Notifíquese—Dada en Bogotá, a 29 de octubre de 1948—MAURICIO T. OBREGON, Director General de Aeronáutica Civil—**Jorge Sánchez A.**, Secretario.

("Diario Oficial" número 26893 del 14 de diciembre de 1948).

---

## DECRETO NUMERO 824 DE 1949

(marzo 29)

sobre aprobación de los nuevos Reglamentos de la Aeronáutica Civil.

### **El Presidente de la República de Colombia,**

en uso de sus facultades legales,

#### **Decreta:**

Artículo 1º Con anterioridad del 1º de febrero de 1949 decláranse en vigencia las siguientes partes del Manual de Reglamentos de la Aeronáutica Civil, las cuales subrogan las correspondientes que venían rigiendo hasta esa fecha:

Parte segunda. **Reglamento de Aeródromos e Instalaciones.**

Parte tercera. **Actividades aéreas civiles; requisitos previos y clasificación de compañías.**

Parte cuarta. **Normas técnicas de operaciones y comunicaciones. Normas técnicas de operaciones comerciales (40). Reglamento del aire (tránsito aéreo) (41).**

Parte octava. **Preparación del personal (Escuelas técnicas) y normas de aviación privada (turismo).**

Artículo 2º Declárase en consecuencia expresamente derogado el Decreto número 1430 de 1947.

Artículo 3º Los Reglamentos aprobados por este Decreto, como parte integrante del mismo, se publicarán en el "Diario Oficial".

Comuníquese y publíquese—Dado en Bogotá, a 29 de marzo de 1949. **MARIANO OSPINA PEREZ**—Teniente General **Germán Ocampo**, Ministro de Guerra.

Nota: Los Reglamentos aprobados se encuentran publicados en el "Diario Oficial" número 27064 de fecha 13 de julio de 1949.

---

## LEY 67 DE 1948

(diciembre 2)

por la cual se fomenta el transporte aéreo con aviones de gran capacidad.

### El Congreso de Colombia,

#### Decreta:

Artículo 1º El Gobierno procederá a estudiar los puertos del Atlántico y del Pacífico, con el fin de elegir los más convenientes para establecer puertos de aviación dedicados al transporte aéreo en grande escala, de pasajeros y carga al interior del país.

Asimismo procederá el Gobierno a estudiar las poblaciones del interior del país, para elegir las que más convenga conectar con las costas del Atlántico y del Pacífico en este transporte aéreo en grande escala de pasajeros y carga.

Artículo 2º Una vez efectuado este estudio, el Gobierno procederá a construir los campos aéreos adecuados a aviones de gran capacidad, y a las bodegas e instalaciones necesarias para el recibo y despacho de carga, así como también al acondicionamiento de los respectivos puertos marítimos.

Artículo 3º Destínase la cantidad de doscientos mil pesos (\$ 200.000.00) para los estudios de que trata esta Ley, y el Gobierno queda autorizado para abrir los créditos necesarios para su cumplimiento.

Artículo 4º Con base en los recursos de que trata el artículo 2º de la Ley 51 de 1946, el Gobierno atenderá primordialmente a la ampliación, pavimentación y mejoras del aeródromo de "Matecaña", en el Municipio de Pereira.

Artículo 5º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a veinticuatro de noviembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

---

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, diciembre dos de mil novecientos cuarenta y ocho—Publíquese y ejecútese—**MARIANO OSPINA PEREZ**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal**—El Ministro de Guerra, **Germán Ocampo**—El Ministro de Obras Públicas, **Luis Ignacio Andrade**.

("Diario Oficial" número 26900, de 22 de diciembre de 1948).

## LEY 73 DE 1948

(diciembre 6)

por la cual se provee a la construcción y terminación de unos aeropuertos, se crea el Fondo Nacional de Aeródromos y se dictan otras disposiciones.

### El Congreso de Colombia,

#### Decreta:

Artículo 1º Créase el Fondo Nacional de Aeródromos, destinado exclusivamente a la construcción y terminación de los aeropuertos en las capitales de los Departamentos y en los lugares que demanden las necesidades comerciales y las de la defensa nacional.

Artículo 2º El Fondo a que se refiere el artículo anterior se formará con los siguientes recursos:

a) Con el recaudo que desde el 1º de enero de 1949 en adelante se haga del impuesto al consumo de la gasolina de más de 80 octanos, dedicada exclusivamente para motores de alta potencia en la aviación, sea que se produzca en el país o se importe de las refinerías del exterior.

b) Con las sumas que desde la misma fecha se perciban por el uso de los aeródromos nacionales, de acuerdo con las tarifas que fije el Gobierno, según las atribuciones que le fueron conferidas por el artículo 82 de la Ley 59 de 1938;

c) Con los fondos que para el objeto que indica esta Ley se apropien en el Presupuesto de Rentas y Ley de Apropiações en cada vigencia, y

d) Con los fondos que se obtengan a virtud de empréstitos internos o externos y que puedan llevarse a cabo con las facultades que se determinan y otorgan en la presente Ley.

Parágrafo. El producto del impuesto a que se refiere el inciso a) de este artículo, sea que se produzca en el país o se importe de las refinerías del exterior, se contabilizará en forma separada del impuesto al consumo de la gasolina ordinaria, tanto en las dependencias del Ministerio de Hacienda como en las de la Contraloría General de la República.

Artículo 3º Con el Fondo Nacional de Aeródromos, a partir del próximo año, se desarrollará el siguiente plan de trabajos:

a) Con el sesenta por ciento (60%) de su producido total se procederá a la construcción de aeropuertos en los capitales de los Departamentos que actualmente no los tengan ni oficiales ni particulares.

b) Con el cuarenta por ciento (40%) restante se atenderá a lo siguiente: la ampliación y mejoramiento de los aeródromos existentes de propiedad de entidades de derecho público; a la financiación de la construcción de aeródromos que adelanten empresas en las que los Municipios beneficiados sean accionistas, y a la construcción de aeródromos en los lugares de gran tráfico comercial que no sean capitales de Departamento.

Parágrafo 1º En materia de construcción de nuevos aeródromos dentro del programa establecido en el numeral a) del presente artículo se dará preferencia especial a las capitales que ya hayan localizado y adquirido el respectivo terreno, con planos aprobados por la Dirección de Aeronáutica Civil. En cuanto al plan de ampliaciones, reparaciones y mejoras de los aeródromos existentes, se dará preferencia a los que tengan mayor tráfico de naves aéreas, o demanden con mayor urgencia la realización de estas obras, a juicio de la respectiva dependencia del Ministerio de Guerra.

Parágrafo 2º Una vez cumplida la destinación del inciso a) de este artículo, los recursos totales del Fondo se destinarán a atender el plan señalado en el inciso b) del mismo.

Artículo 4º Si dentro del cupo señalado en el inciso a) del artículo 3º de esta Ley no se dispusiere oportunamente del total o de parte de la suma necesaria para realizar rápidamente la construcción del aeródromo de "Cano", en la ciudad de Pasto, autorízase al Gobierno para tomar en calidad de préstamo hecho al mismo Fondo Nacional de Aeródromos, hasta un millón de pesos (\$ 1.000.000.00) en la Cuenta Especial de Cambios en el Banco de la República, para lo cual celebrará con dicho Banco los acuerdos o contratos a que hubiere lugar. Si por circunstancias muy especiales y en extremo justificadas no se pudiese hacer uso de este recurso, el Gobierno podrá tomar hasta la suma dicha y en la misma calidad de préstamo al Fondo del saldo que conservare el Fondo de Estabilización por razón de lo dispuesto en la Ley 39 de 1945.

Artículo 5º Declárase de utilidad pública y de interés social la adquisición de las zonas de terreno que cualquier entidad de derecho público necesite para la construcción o ampliación de aeródromos, y decláranse exentos de derechos de aduana, bodegaje y giros, los equipos, maquinarias y enseres que éstas mismas entidades introduzcan para el fin ya anotado y los capitales que se inviertan en su adquisición.

Artículo 6º Autorízase al Gobierno para celebrar con cualquiera de los Departamentos contratos de construcción delegada de los aeródromos para sus capitales o para las ciudades que se acuerden dentro del programa señalado por esta Ley. Igualmente puede contratar tal construcción, ampliaciones y mejoras, con firmas de reconocida competencia técnica, y efectuar con ellas toda clase de operaciones en orden de llevar a la práctica el plan ordenado en este estatuto legal.

Artículo 7º Los dineros que por concepto de servicios del aeropuerto de Santa Agueda reciba el Municipio de Manizales, de conformidad con el contrato celebrado con la Nación el 20 de enero de 1948, serán destinados por el Municipio a reembolsarse los gastos comprobados hechos por él en la construcción, sostenimiento y acondicionamiento del citado aeródromo. La Contraloría General de la República fiscalizará este reembolso del Municipio de Manizales sin que sean necesarios otros trámites para que este reembolso se cumpla.

Artículo 8º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a veinticuatro de noviembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

---

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, diciembre seis de mil novecientos cuarenta y ocho—Publíquese y ejecútese—**MARIANO OSPINA PEREZ**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal**—El Ministro de Guerra, **Germán Ocampo**.

(“Diario Oficial número 26900, de 22 de diciembre de 1948).

---

**LEY 159 DE 1948**

(diciembre 24)

por la cual se fomenta la enseñanza de mecánica y aviación civil, se adiciona la Ley 89 de 1938 y se dictan otras disposiciones.

**El Congreso de Colombia,**

**Decreta:**

Artículo 1º La Nación cooperará al funcionamiento, sostenimiento y dotación de los clubes y de los institutos de enseñanza de mecánica y aviación formados por elementos civiles y que tengan como finalidad la preparación y el entrenamiento de pilotos privados y pilotos mecánicos comerciales.

Artículo 2º La cooperación nacional que esta Ley ordena será de veinticinco mil pesos (\$ 25.000.00) anuales por cada club o instituto de enseñanza mecánica y aviación comercial.

Parágrafo. Cada aeroclub o instituto de los antes mencionados retribuirá al Gobierno con cinco (5) becas, que se adjudicarán a ciudadanos colombianos mediante reglamentación especial de la Aeronáutica Civil para la adjudicación de tales becas.

Artículo 3º Esta Ley adiciona los mandatos de la Ley 89 de 1938, y, para obtener la cooperación nacional, los clubes o institutos de enseñanza mecánica y aviación comercial de que aquí se trata, además de llenar las condiciones del artículo siguiente, deberán mantener el reconocimiento de su personería jurídica y el permiso para su funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sometiendo su enseñanza a las disposiciones de la Ley citada.

Artículo 4º Para los efectos de la presente Ley, los clubes o institutos de enseñanza de mecánica y aviación comercial deberán llenar indefectiblemente las siguientes condiciones para la solicitud de cooperación general.

a) Certificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de

que el club o instituto de enseñanza de mecánica de aviación comercial tiene por lo menos un año de funcionamiento continuo;

b) Certificación de que el club o instituto de enseñanza de mecánica de aviación comercial es propietario, por lo menos de tres (3) aviones o aviones matriculados en la citada Dirección, o su equipo técnico para su instrucción;

c) Certificación de que el club o instituto de enseñanza de mecánica de aviación comercial tiene por lo menos quince (15) socios activos en cada club o quince (15) alumnos debidamente matriculados en cada instituto;

d) Certificación de que el mantenimiento de los aviones del club y de los aviones y material de enseñanza del instituto, así como el personal instructor, está a cargo de personal licenciado.

Artículo 5º La Nación cooperará a la preparación o construcción de los campos de aterrizaje para los aeroclubes o institutos de enseñanza de mecánica y aviación comercial, de que aquí se trata, siempre que se llenen los requisitos exigidos por el artículo 74 de la Ley 89 de 1938, y que el número de socios del club o de alumnos del instituto, la intensificación de sus trabajos, la necesidad e importancia del aeroclub y del instituto y otras condiciones que sobre el particular haga el Gobierno, así lo indiquen. El Gobierno señalará el monto de tales aportes y fijará las condiciones necesarias para obtenerlo.

Artículo 6º Para atender lo dispuesto en los artículos 2º y 5º de esta Ley, se incorporarán en los presupuestos nacionales las sumas que se consideren necesarias.

Artículo 7º Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá, a quince de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

---

República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, diciembre veinticuatro de mil novecientos cuarenta y ocho—Publíquese y ejecútese.—**MARIANO OSPINA PEREZ**—El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal**—El Ministro de Guerra, **Germán Ocampo**.

(“Diario Oficial” número 26904 de 28 de diciembre de 1948).

## INDICE GENERAL DE MATERIAS

	Págs.
Introducción . . . . .	5
A los lectores . . . . .	7

### PRIMERA PARTE

#### AVIACION MILITAR

#### TITULO I

#### Disposiciones fundamentales

#### CAPITULO I

#### Creación y organización de la Aviación Militar

Ley 15 de 1916—Por la cual se dispone el envío al exterior de dos comisiones de estudio . . . . .	11
Ley 126 de 1919—Por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre aviación. . . . .	13
Decreto número 2172 de 1920—Por el cual se establece una Sección de Aviación . . . . .	14
Decreto número 357 de 1921—Por el cual se organiza la quinta Arma del Ejército, en desarrollo de la Ley 126 de 1919 . . . . .	15
Decreto-Ley 1680 de 1942—Orgánico de la Fuerza Aérea . . . . .	16
Organización . . . . .	16
Formación del personal.. . . .	17
Reclutamiento . . . . .	20
Jerarquía . . . . .	21

#### Nombramientos y ascensos

a) De oficiales . . . . .	22
b) De las clases técnicas.. . . .	23

#### Del retiro y separación del servicio

a) De oficiales . . . . .	24
b) De clases técnicas . . . . .	27

#### De los sueldos de retiro y de las prestaciones. Sueldos de retiro

a) De oficiales.. . . .	28
b) De las clases técnicas.. . . .	28
Indemnizaciones . . . . .	29
Seguros.. . . .	30

	Págs.
Vacaciones .....	31
Recompensas .....	32
Cajas de Sueldos de Retiro .....	33
Régimen administrativo .....	34
Disposiciones generales .....	34

## CAPITULO II

### Departamento de Aviación

Ley 102 de 1944 (artículo 9)—La Aviación comprenderá: la Fuerza Aérea Nacional y la Aeronáutica Civil.....	36
Decreto número 1530 de 1931—Por el cual se dispone que el Ministerio de Guerra conocerá de todos los asuntos relacionados con la Aviación Militar, el Ministerio de Industrias de todos los concernientes a la Aviación Comercial o Civil y el Ministerio de Correos en el correo aéreo.	36
Decreto número 2065 de 1932—Por el cual se crea el Consejo Superior de Aviación Militar.....	38
Decreto número 1683 de 1934—Por el cual se reorganiza el Departamento de Aviación con la Aviación Militar y la Aviación Civil .....	40

## CAPITULO III

### Prestaciones sociales y asignaciones del personal

Ley 6º de 1936—Por la cual se concede derecho a unas jubilaciones y se otorgan autorizaciones al Presidente de la República en el ramo de guerra.....	42
Decreto número 658 de 1936—Por el cual se reglamenta el artículo 1º de la Ley 6ª de 1936, sobre pensiones de retiro de los aviadores militares y civiles al servicio de la República .....	43
Decreto número 2474 de 1936—Por el cual se fija el minimum de horas de vuelo para efectos de la pensión de que trata la Ley 6ª de 1936.....	43
Decreto número 1706 de 1940—Por el cual se reglamenta el artículo 1º de la Ley 6ª de 1936, que concede derecho a una jubilación .....	44
Decreto número 1944 de 1940—Por el cual se aclara el marcado con el número 1706, en relación con el número 1680 del presente año .....	45
Ley 196 de 1936—Sobre accidente y seguros del personal técnico de Aviación .....	45
Decreto número 3171 de 1936—Por el cual se reglamentan las carreras técnicas y especiales en el ramo de mecánicos de la Aviación Militar en desarrollo del artículo 7º de la Ley 196 de 1936 .....	47
Decreto-Ley 1680 de 1942—Artículos 46 a 64 sobre prestaciones sociales..	49
Ley 2ª de 1945—Por la cual se reorganiza la carrera de oficiales del Ejército, se señalan prestaciones sociales para los empleados civiles del ramo de guerra y se dictan otras disposiciones sobre prestaciones sociales a los individuos de tropas .....	52
Ley 52 de 1946—Por la cual se fijan los sueldos al personal de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares .....	60
Ley 69 de 1946—Artículo 8º, que exime de impuestos de timbre y papel sellado las actuaciones a que haya lugar ante los ramos administrativos o jurisdiccional con motivo de las prestaciones sociales.....	61
Ley 100 de 1946—Por la cual se reforma la Ley 2ª de 1945 y se dictan otras disposiciones .....	62

	Págs.
Ley 101 de 1946—Por la cual se dictan unas disposiciones sobre prestaciones para el personal de clases técnicas de la Fuerza Aérea Colombiana.	65
Ley 81 de 1947—Por la cual se determina la prestación por invalidez a que tienen derecho los pilotos aviadores militares a causa de accidente aéreo.	68
Ley 82 de 1947—Por la cual se adicionan y modifican las Leyes 2ª de 1945, 100 y 101 de 1946, en relación con ascensos y prestaciones sociales para el personal de las Fuerzas Militares y se dictan otras disposiciones..	69
Decreto número 404 de 1948—Por el cual se reglamentan los artículos 21 y 33 de la Ley 82 de 1947, sobre primas por tiempo de servicio y para gastos de instalación en los casos de traslados . . . . .	77
Decreto número 428 de 1948—Por el cual se reglamentan los artículos 19 y 20 de la Ley 82 de 1947, en cuanto se relaciona con la prima de alojamiento y de gastos escolares de los oficiales y suboficiales en goce de sueldo de retiro . . . . .	78
Decreto número 1311 de 1948—Por el cual se reglamenta el artículo 17 de la Ley 82 de 1947.. . . . .	81

#### CAPITULO IV

##### Transportes aéreos y correos militares

Decreto número 2321 de 1943—Por el cual se reglamenta el servicio de transportes en las aeronaves militares.. . . . .	82
Decreto número 1978 de 1946—Por el cual se dispone la prestación de un servicio de conducción de correos por las Fuerzas Aéreas Militares..	86

#### CAPITULO V

##### Servicio militar obligatorio

Ley 1ª de 1945—Sobre servicio militar obligatorio.... . . . .	87
Decreto número 2200 de 1946—Por el cual se reglamenta la Ley 1ª de 1945, sobre servicio militar obligatorio... . . . .	90

#### CAPITULO VI

##### Infracciones militares y sus penas

Ley 3ª de 1945—Sobre Código de Justicia Penal Militar . . . . .	93
---	----

#### CAPITULO VII

##### Tropas paracaidistas

Decreto número 2298 de 1943—Por el cual se establecen las Secciones de Tropas Paracaidistas en las Bases Aéreas . . . . .	97
Resolución número 1384 de 1944—Por la cual se establecen las obligaciones del personal de paracaídas incorporado en la Fuerza Aérea . . . . .	98

#### CAPITULO VIII

##### Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea

Ley 84 de 1947—Por la cual se crea el Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana . . . . .	98
Decreto número 583 de 1948—Por el cual se crea la Junta Directiva de los	

	Págs.
Fondos Rotatorios y Comisariatos de las Fuerzas Militares y se le asignan funciones . . . . .	100
Decreto número 1729 de 1948—Por el cual se reglamenta el funcionamiento del Fondo Rotatorio de la Fuerza Aérea Colombiana . . . . .	102

## TITULO I

### Bases aéreas

#### CAPITULO I

##### Construcciones y reparaciones

Decreto número 1680 de 1942—(artículos 78, 79 y 80)—Sobre Bases Aéreas . . . . .	112
Decreto número 813 de 1936—Por el cual se dictan unas medidas relacionadas con las construcciones y reparaciones del ramo de guerra . . . . .	112
Decreto número 2223 de 1936—Por el cual se dicta una disposición sobre Bases Aéreas Militares . . . . .	114
Decreto número 1249 de 1942—Por el cual se dicta una disposición referente a las construcciones de la Aviación Militar . . . . .	115
Decreto número 2571 de 1942—Sobre inspección de las obras que se llevan a cabo por la Dirección General de la Fuerza Aérea . . . . .	115
Decreto número 403 de 1948—Por el cual se señalan las partidas para la conservación y sostenimiento de las Bases Aéreas de la Fuerza Aérea . . . . .	116
Resolución número 1768 de 1944—Por la cual se centraliza en una sola entidad responsable la selección de aeródromos y campos de aterrizaje, así como la dirección técnica de las obras para la construcción de pistas e instalaciones de Bases Militares y aeródromos civiles . . . . .	119
Resolución Ejecutiva número 226 de 1946—Por la cual se faculta al Director de la Fuerza Aérea para celebrar unos contratos . . . . .	120

#### CAPITULO II

##### Tarifas de aterrizaje y uso de campos

Decreto número 753 de 1943—Por el cual se reglamenta el uso de Aeródromos, Aeropuertos y Bases Oficiales . . . . .	121
Decreto número 2129 de 1948—Por el cual se establecen tarifas por razón del uso de Bases o Aeródromos Militares . . . . .	124

## TITULO III

### Escuelas

#### CAPITULO I

##### Escuela Superior de Guerra

Decreto número 703 de 1932—Por el cual se complementa el pénsum de la Escuela Superior de Guerra y se hacen unos nombramientos . . . . .	128
Decreto número 1406 de 1942—Por el cual se establece un curso especial de estudios superiores para oficiales pilotos de la Fuerza Aérea, en la Escuela Superior de Guerra . . . . .	128
Decreto número 208 de 1948—Por el cual se crea en la Escuela de Guerra un curso especial de estudios superiores para los oficiales de la Marina y de la Aviación . . . . .	129

## CAPITULO II

**Escuela Militar de Aviación**

Ley 126 de 1919—Por la cual se crea una Escuela Militar y se dictan medidas sobre Aviación . . . . .	130
Decreto número 1680 de 1942 (artículo 76). Sobre escuelas.. . . .	132
Decreto número 2247 de 1920—Por el cual se organiza la Escuela Militar de Aviación en desarrollo de la Ley 126 de 1919.. . . .	132
Decreto número 580 de 1922—Por el cual se suspende el funcionamiento de la Escuela Militar de Aviación.. . . .	138
Decreto número 1756 de 1924—Por el cual se restablece la Escuela Militar de Aviación y se dictan algunas disposiciones sobre ella . . . . .	139
Decreto número 1990 de 1924—Por el cual se dictan varias disposiciones sobre la Escuela Militar de Aviación y sobre las relaciones de las autoridades civiles y las tropas de dicha arma . . . . .	140
Decreto número 1737 de 1925—Por el cual se reorganiza la Escuela de Aviación y se fijan funciones a las autoridades civiles, de conformidad con las autorizaciones de la Ley 51 de 1925 . . . . .	142
Decreto número 2171 de 1926—Por el cual se dictan varias disposiciones reglamentarias del servicio de Aviación en el Ejército . . . . .	145
Decreto número 1744 de 1930—Por el cual se determinan las dotaciones de una unidad del Ejército y la categoría de unos comandos . . . . .	150
Decreto número 2316 de 1935—Por el cual se dictan algunas disposiciones sobre el funcionamiento y condiciones de admisión del personal de alumnos para la Escuela de Aviación Militar de Cali.. . . .	151
Decreto número 2317 de 1935—Por el cual se fija el pènsum de estudios de la Escuela de Aviación Militar de Cali . . . . .	152
Decreto número 2318 de 1935—Por el cual se fijan algunas funciones y atribuciones a la Dirección de la Escuela de Aviación Militar de Cali.. . .	153
Decreto número 3185 de 1936—Por el cual se aprueba el Reglamento de Régimen Interno de la Escuela de Aviación Militar “Ernesto Samper”.	154
Decreto número 362 de 1945—Por el cual se crean becas en la Base Escuela de Aviación Militar “Ernesto Samper” para cadetes u oficiales de nacionalidad ecuatoriana.. . . .	158
Decreto número 94 de 1946—Por el cual se organizan los estudios de la Escuela Militar de Aviación “Ernesto Samper” y se dictan otras disposiciones.. . . .	158
Modelo de solicitud de admisión.. . . .	163
Modelo para el contrato de fianza . . . . .	164

## CAPITULO III

**Escuela de Clases Técnicas de Madrid**

Decreto número 1144 de 1932—Por el cual se crea la Escuela de Mecánicos de Aviación.. . . .	165
Decreto número 349 de 1938—Por el cual se dictan disposiciones sobre organización y funcionamiento de la Base Aérea de Madrid . . . . .	166
Decreto número 664 de 1944—Sobre primas de profesorado . . . . .	170
Disposición número 19 de 1945—Por la cual se aprueba y adopta el prospecto de información general de la Escuela de Clases Técnicas de Madrid.	170

## CAPITULO IV

**Premios**

Resolución número 1178 de 1942—Por la cual se establecen determinados
---

	Págs.
premios en las Escuelas de Pilotaje y Mecánica de las Bases "Ernesto Samper" y Madrid, respectivamente . . . . .	175

#### TITULO IV

##### Uniformes e insignias

Ley 3ª de 1945 (artículo 17). Código de Justicia Penal Militar sobre ultrajes a la bandera, o al escudo o demás insignias de la Patria . . . . .	178
Decreto número 1680 de 1942 (artículo 82). Sobre uniformes e insignias para el personal de la Fuerza Aérea . . . . .	178
Decreto número 289 de 1927—Que establece las insignias de las naves aéreas militares y comerciales de Colombia . . . . .	179
Decreto número 2963 de 1944—Por el cual se establecen insignias particulares en las armas, Escuelas, Cuerpos de tropa, Marina, Aviación y demás reparticiones de las Fuerzas Militares . . . . .	180
Escudo de la Fuerza Aérea Colombiana y su significado. . . . .	181

#### TITULO V

##### Disposiciones generales

Decreto número 596 de 1934—Por el cual se establecen unas relaciones de mando. . . . .	184
Decreto número 2927 de 1944—Por el cual se autoriza la publicación de la Revista Aeronáutica . . . . .	184
Decreto número 2091 de 1945—Sobre atribuciones del Director General de Aviación . . . . .	185
Decreto número 2935 de 1946—Por el cual se autoriza al Ministerio de Guerra para trasladar oficiales pilotos de la Fuerza Aérea a prestar sus servicios en comisión en las empresas comerciales de aviación . . . . .	186
Decreto número 3094 de 1947—Por el cual se reglamenta el artículo 17 del Decreto número 1680 de 1942, sobre compromisos de enganche de las clases técnicas y suboficiales de la Fuerza Aérea . . . . .	187
Decreto número 1067 de 1948—Por el cual se consagra el 25 de marzo como "Día de la Fuerza Aérea Colombiana" . . . . .	188
Decreto número 1068 de 1948—Por el cual se crea la Orden del Mérito "Antonio Ricaurte" . . . . .	189
Resolución número 126 de 1933—Sobre sistemas de estadística de la Aviación Militar . . . . .	192
Resolución número 505 de 1933—Sobre estadísticas de vuelo en la Aviación Militar . . . . .	193
Resolución número 186 de 1942—Por la cual se determina el equipo de los aviones para efectuar vuelos de crucero . . . . .	195
Resolución número 285 de 1942—Que modifica la anterior . . . . .	196
Resolución número 1915 de 1946—Por la cual se fijan las condiciones para el traslado de oficiales pilotos de la Fuerza Aérea a prestar sus servicios en comisión en las empresas comerciales de aviación. . . . .	197
Resolución número 1916 de 1946—Por la cual se faculta al Director General de Aviación para firmar los contratos que se celebren con los pilotos militares destinados en comisión en las empresas comerciales de aviación. . . . .	198

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

##### Centro de Instrucción aérea de la Base de Madrid

Decreto número 1671 de 1943 . . . . .	199
---------------------------------------	-----

	Págs.
Decreto número 1201 de 1945 .....	199
Resolución número 1203 de 1944 .....	199
Resolución número 1931 de 1944 .....	199
Resolución número 294 de 1946 .....	199
Resolución número 330 de 1946 .....	199

#### **Primas de vuelo**

Decreto número 773 de 1945 .....	199
Decreto número 35 de 1947 .....	199
Decreto número 50 de 1948 .....	199

#### **Caja de Vivienda Militar**

Ley 87 de 1947 .....	199
Decreto número 1140 de 1948 .....	199

### **TITULO VI**

#### **Disposiciones militares de carácter permanente**

Ley 102 de 1944—Por la cual se dictan algunas disposiciones sobre organización y mando en las Fuerzas Militares .....	203
---	-----

#### **De Sanidad**

Decreto número 1307 de 1932—Por el cual se dictan algunas disposiciones sobre Sanidad del Ejército .....	205
Decreto número 2254 de 1941—Por el cual se dictan algunas disposiciones sanitarias militares y se reglamenta el Decreto número 1307 de 1932.	205
Decreto número 1822 de 1945—Por el cual se aprueba y adopta el Reglamento sobre Invalideces para el personal de oficiales, suboficiales y soldados de las Fuerzas Militares .....	205

#### **De oficiales de reserva**

Decreto número 485 de 1933—Por el cual se fija el estatuto de los oficiales de reserva y de los de guardia nacional y territorial .....	205
---	-----

#### **Cédula de identidad militar**

Decreto número 579 de 1939—Por el cual se establece la cédula de identidad militar .....	205
--	-----

#### **Actas de defunción**

Decreto número 1268 de 1934—Reglamentario de actas de defunción de los miembros del Ejército .....	205
--	-----

#### **Permisos para oficiales y personal civil**

Decreto número 459 de 1940—Por el cual se conceden algunas autorizaciones sobre permisos para oficiales y personal civil de las Fuerzas Militares .....	205
---	-----

#### **Presentaciones**

Decreto número 528 de 1940—Por el cual se dictan unas disposiciones sobre presentación de los miembros del Ejército al lugar de su destino....	205
--	-----



	Págs.
Disposiciones finales .....	242
Ley número 68 de 1939—Por la cual se dan autorizaciones al Gobierno en materia de transportes aéreos en Colombia y se adicionan los artículos 15, 45 y 46 de la Ley 89 de 1938 .....	243

## CAPITULO II

### Dirección General de Aeronáutica Civil

Ley 89 de 1938 (artículo 84)—Por la cual se crea la Dirección General de Aeronáutica Civil.. .....	244
Decreto número 1709 de 1938—Mientras se organiza la Dirección General de Aeronáutica Civil se dan unas facultades al Director General de Aviación y se reglamenta un procedimiento en el ramo de la Aviación Civil. ....	245
Decreto número 766 de 1939—Orgánico de la Dirección General de Aeronáutica Civil .....	246
Decreto número 1176 de 1939—Reglamentario del marcado con el número 766 de 1939, orgánico de la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como de la Ley 89 de 1938 .....	253
Decreto número 1396 de 1939—Por el cual se crean en el presupuesto interno del Ministerio de Guerra los parágrafos correspondientes a la Aeronáutica Civil y se hacen unos traslados en las apropiaciones ..	256
Decreto número 1448 de 1939—Por el cual se dictan varias disposiciones administrativas relacionadas con la Aeronáutica Civil en desarrollo del artículo 14 del Decreto Legislativo número 766 de 1939 .....	258
Decreto número 2140 de 1941—Por el cual se suprime la Dirección General de Aeronáutica Civil y se crea la Sección de Aeronáutica Civil dependiente de la Dirección General de Aviación Militar .....	259
Decreto número 109 de 1942—Por el cual se reforma el anterior en cuanto a personal y asignaciones .. .....	260
Decreto número 969 de 1947—Por el cual se crea y organiza la Dirección General de Aeronáutica Civil y se reglamentan sus funciones.. .....	261
Decreto número 2669 de 1947—Por el cual se faculta a la Dirección General de Aeronáutica Civil para elaborar un "Manual de Reglamentos" y se aprueba el Capítulo I de ese Manual que se denomina "Reglamento de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil" .. .....	269

## TITULO II

### De la navegación aérea

#### CAPITULO I

##### Rutas aéreas

Ley 89 de 1938 (artículos 22, 23 y 24)—Que define qué se entiende por navegación aérea .....	273
Decreto número 1741 de 1936—Por el cual se fijan unas rutas aéreas en el país .....	273
Decreto número 2996 de 1936—Por el cual se autoriza una nueva ruta aérea para entrada y salida de Buenaventura .....	274
Decreto número 1668 de 1937—Sobre aeronaves que requieren hacer viajes al exterior....	275

	Págs.
Decreto número 2531 de 1942—Sobre inspección periódica del material volante e instalaciones de radio de las empresas de transportes públicos aéreos . . . . .	275
Decreto número 2774 de 1942—Por el cual se adiciona el anterior . . . . .	277
Resolución número 773 de 1947—Sobre vuelos al exterior de Empresas Nacionales de Transportes Aéreos . . . . .	273

### TITULO III

#### Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo

Decreto número 3288 de 1946—Por el cual se aprueba el Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo . . . . .	281
Decreto número 1430 de 1947—Por el cual se aprueba el Reglamento de Tránsito y Reglas de Transporte Aéreo . . . . .	281
Condiciones de mantenimiento y libro de a bordo . . . . .	315
Condiciones para emplear segundo piloto (copilotos) . . . . .	314
Condiciones de visibilidad y techo para salir y aterrizar . . . . .	312
Control del tránsito sobre y en las vecindades de una zona de aterrizaje . . . . .	285
Definiciones . . . . .	281
Designación de pistas . . . . .	315
Equipos de emergencia para aviones . . . . .	313
Limitaciones de tiempo de vuelo para pilotos . . . . .	314
Mínimo de gasolina . . . . .	313
Peso y carga de los aviones . . . . .	313
Reglas generales de vuelo . . . . .	286
Reglas de vuelo por contacto (V.F.R.) . . . . .	289
Reglas de vuelo por instrumentos (I.F.R.) . . . . .	290
Reglas de vías aéreas . . . . .	292
Responsabilidad de los pilotos . . . . .	298
Responsabilidad de las torres de control de tránsito de aeródromos . . . . .	298
Sanciones . . . . .	316
Servicio de comunicaciones . . . . .	293
Ultima hora de salida de un avión de una estación . . . . .	314
Mapa sobre rutas aéreas de Colombia . . . . .	312-A

### TITULO IV

#### Aeronaves transeúntes

Ley 89 de 1938 (artículos 18, 19, 20 y 21)—Sobre naves transeúntes . . . . .	319
Decreto número 2415 de 1936—Por el cual se reglamenta el ingreso al país de aeronaves extranjeras y se dictan otras disposiciones sobre tránsito de aeronaves . . . . .	319
Decreto número 91 de 1937—Por el cual se sustituye el marcado con el número 2415 de 29 de septiembre de 1936, sobre ingreso de aeronaves extranjeras al país . . . . .	322
Resolución número 166 de 1934—Sobre impuesto de gasolina y aceite para Empresas Internacionales de Navegación Aérea . . . . .	323

### TITULO V

#### Aerofotografía

Decreto número 2452 de 1942—Reglamentario de los artículos 25 y 82 de la Ley 89 de 1938, respecto al uso de máquinas fotográficas a bordo de las aeronaves militares . . . . .	327
--	-----

	Págs.
Decreto número 2007 de 1944—Establece que la aerofotogrametría y la aerofotografía será función privativa del Estado Mayor General del Ejército y del Instituto Geográfico Militar y Catastral . . . . .	329
Decreto número 2972 de 1944—Que fija las condiciones a que deben someterse las compañías particulares para la ejecución de trabajos aerofotográficos . . . . .	329
Decreto número 3234 de 1947—Por el cual se comisiona al Instituto Geográfico Militar y Catastral y el Estado Mayor General del Ejército para realizar algunos trabajos aerofotográficos... . . . .	330
Decreto número 3237 de 1947—Por el cual se reglamenta la venta de copias de las fotografías aéreas que toma el Instituto Geográfico Militar y Catastral y se dictan otras disposiciones sobre uso y control de copias aerofotográficas . . . . .	331

## TITULO VI

### Escuelas

#### CAPITULO I

##### Requisitos

Ley 89 de 1938 (artículos 74 y 75)—Sobre la enseñanza y ejercicio de las profesiones aéreas . . . . .	337
Decreto número 1553 de 1935—Por el cual se reglamentan la licencia para alumnos-pilotos de transportes públicos y la adjudicación de becas para tales estudios . . . . .	337
Decreto número 2773 de 1942—Por el cual se reglamenta la enseñanza de Aviación Civil en institutos particulares . . . . .	341
Decreto número 412 de 1944—Por el cual se adiciona el anterior y se dicta además una disposición para las empresas de transportes aéreos comerciales . . . . .	342
Resolución número 833 de 1944—Por la cual se reglamenta la expedición de títulos de idoneidad de pilotos de turismo y se dictan otras disposiciones. . . . .	343

#### CAPITULO II

##### Institutos particulares

Escuela Nacional de Planeadores de Medellín . . . . .	347
Escuela de Aviación Civil A. B. C. . . . .	347
Instituto Técnico de Aviación Ltda. "Iteca" . . . . .	347

##### Clubes aéreos

Aeroclub de Cali... . . . .	347
Aeroclub de Colombia... . . . .	347

## TITULO VII

### Del personal técnico de la Aviación Civil, su clasificación y licencias

#### CAPITULO I

##### Generalidades

Ley 89 de 1938 (artículo 73)—Sobre obligación de las empresas de mantener determinado número de personal colombiano bajo su servicio . . . .	351
--	-----

	Págs.
Decreto número 1720 de 1942—Por el cual se dicta una disposición sanitaria en el ramo de Aeronáutica Civil . . . . .	351
Decreto número 2493 de 1942—Por el cual se aclara el anterior . . . . .	352
Decreto número 1230 de 1947—Sobre exámenes médicos de pilotos de la Aeronáutica Civil. . . . .	353
Resolución número 922 de 1942—Sobre tarifa de derechos para examen que ha de practicar la Sanidad Militar a los pilotos de la Aviación Civil..	354
Resolución número 1447 de 1944—Sobre el empleo de pilotos y mecánicos de la reserva de la Fuerza Aérea Nacional en empresas particulares de transportes aéreos . . . . .	355
Resolución número 326 de 1945—Sobre expedición de licencias para personal de operaciones y mecánicos. . . . .	356
Resolución número 547 de 1945—Por la cual se organiza la comisión técnica permanente encargada del examen del personal de operaciones y mecánicos de la Aeronáutica Civil . . . . .	358
Resolución número 1272 de 1946—Por la cual se modifica la anterior. . . . .	358
Resolución número 557 de 1947—Por la cual se reglamenta la práctica de exámenes de aptitud física para pilotos y radio-operadores de la Aviación Civil . . . . .	358
Resolución número 605 de 1947—Por la cual se da una reglamentación provisional a los servicios de transporte aéreo de pasajeros . . . . .	361
Resolución número 13 de 1947—Por la cual se autorizan varios médicos y especialistas en laboratorio para practicar los exámenes médicos reglamentarios. . . . .	363

## CAPITULO II

Reglamentos de Clasificación y Requisitos de Idoneidad del Personal Técnico de la Aviación Civil, elaborado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo con las facultades contenidas en el Decreto 2669 de 1947. . . . .	364
Clasificación del personal . . . . .	364
Cabineros . . . . .	374
Conducta . . . . .	366
Cómputo de horas. . . . .	367
Despachadores de aviones . . . . .	382
Edad. . . . .	368
Exámenes teóricos y prácticos . . . . .	368
Exámenes psico-físicos . . . . .	368
Inspectores de aeroplanos . . . . .	381
Idioma . . . . .	367
Jefes de aeropuerto . . . . .	374
Mecánicos de aeroplanos . . . . .	379
Mecánicos terrestres . . . . .	379
Mecánicos de vuelo . . . . .	372
Meteorologistas . . . . .	376
Oficiales de control de tráfico . . . . .	377
Piloto privado estudiante . . . . .	368
Piloto privado básico . . . . .	369
Piloto privado avanzado . . . . .	369
Piloto de transporte de carga . . . . .	370
Piloto de transportes de pasajeros . . . . .	371
Piloto instructor . . . . .	372

	Págs.
Radio-operadores de vuelo... .. .	373
Radiotécnicos .... .	376
Radio-operadores terrestres .. .	377

**Requisitos:**

Control médico del personal navegante .... .	382
Control médico del personal terrestre .... .	383
Médicos examinadores .... .	391

**Exámenes:**

Temas de examen para personal navegante .. .	393
Examen en vuelo sobre equipo de radio .... .	397
Examen en vuelo de instrumentos .... .	397
Exámenes teóricos .... .	398
Lista general de temas.. .	398
Licencia de instrumentos .... .	399
Temas de examen para personal terrestre .... .	400
Temas para oficiales de control de tráfico .... .	404
Temas para radio-operadores.. .	405
Temas para radio-operadores de 1ª, 2ª y 3ª .... .	406
Temas para mecánicos terrestres .. .	406
Temas para despachadores de aviones.. .	407

**TITULO VIII**

**Facultades de los comandantes de aeronaves comerciales**

Constitución Nacional (artículos 26 y 27)—Facultades de los Capitanes de buque, no estando en puerto, para reprimir delitos cometidos a bordo. .... .	411
Ley 89 de 1938 (artículo 31)—Que concede a los comandantes de aeronaves las mismas facultades que se otorgan a los Capitanes de buque.. .	411
Código de Comercio Marítimo (artículos 80 a 89)—Sobre atribuciones del Capitán de buque .... .	412

**TITULO IX**

**Asociación Nacional de Pilotos de Aeronaves Comerciales**

Resolución Ejecutiva número 149 de 1944—Sobre reconocimiento de personería jurídica a la "Asociación Nacional de Pilotos de Aeronaves Comerciales" .... .	417
---	-----

**TITULO X**

**Aeródromos y aeropuertos**

**CAPITULO I**

**Construcciones, autorizaciones, registros y administración**

Ley 89 de 1938 (artículos 48 a 72)—Sobre aeródromos y aeropuertos.....	421
Ley 128 de 1931—Por la cual se aumenta el impuesto sobre consumo de gasolina .... .	425
Ley 45 de 1944—Por la cual se dictan disposiciones sobre expropiaciones para campos destinados a construcción de aeródromos .... .	426
Ley 51 de 1946—Por la cual se destina el producto del impuesto al consu-	

	Págs.
mo de gasolina etilica a la mejora y sostenimiento de campos de aviación.....	427
Ley 71 de 1946—Por la cual se consideran los aeródromos como empresas útiles o benéficas, dignas de estímulo y apoyo por parte de la Nación.	427
Ley 78 de 1947—Por la cual se autoriza al Gobierno para efectuar una operación de crédito, para la construcción de campos de aterrizaje de emergencia.....	428
Decreto número 681 de 1934—Por el cual se habilitan varios aeropuertos de entrada .....	429
Decreto número 1753 de 1939—Sobre vigilancia de aeródromos, aeropuertos y campos de aterrizaje.....	429
Decreto número 1567 de 1940—Por el cual se incluye entre los aeródromos nacionales el de Crávo Norte .....	430
Decreto número 2864 de 1947—Por el cual se reglamenta el artículo 26 de la Ley 89 de 1938 y se aclara el Decreto 1966 de 1946 .....	431
Resolución Ejecutiva número 174 de 1942—Que autoriza suscribir con la Sociedad Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca) un convenio sobre administración y conservación delegada de algunos aeródromos civiles.....	431
Resolución Ejecutiva número 189 de 1943—Por la cual se reemplaza la anterior .....	432
Resolución número 73 de 1948—Por la cual se fijan los mínimos meteorológicos de visibilidad y altura de las nubes para actividades aeronáuticas y civiles en los aeródromos del país y se establecen las horas límites de aterrizajes y decolajes .....	433
Resolución número 109 de 1948—Por la cual se reglamenta la remoción o retiros de obstáculos de las zonas de seguridad de los aeródromos...	437

## CAPITULO II

### Reglamento de Aeródromos e Instalaciones

Resolución número 26 de 1947—Por la cual se dicta el Reglamento de Aeródromos .....	439
Administración y explotación de aeródromos.. ..	456
Aeródromos mixtos .....	456
Construcción y reforma de aeródromos e instalaciones .....	441
Definiciones y clasificaciones .....	440
Derechos y deberes de los constructores y propietarios de aeródromos.	449
Licencias de operación de aeródromos.. ..	450
Obligación del registro.. ..	446
Permiso de operaciones .....	445
Requisitos técnicos mínimos exigidos para expedir los permisos de operaciones .....	451
Reglamento de explotación .....	457

## CAPITULO III

### Policía de aeródromos y aeropuertos

Decreto número 1585 de 1940—Reglamentario del artículo 57 de la Ley 89 de 1938, sobre policía de aeródromos y aeropuertos .....	459
Decreto número 3235 de 1947—Por el cual se concede una autorización para unificar los sistemas de vigilancia en los aeropuertos .....	461

**CAPITULO IV**

**Derechos de aterrizaje y de otros servicios.**

Decreto número 753 de 1943—Por el cual se reglamenta el uso de aeródromos, aeropuertos y bases oficiales . . . . .	462
Decreto número 1515 de 1943—Reglamentario del anterior . . . . .	465
Decreto número 1592 de 1943—Reformatorio del marcado con el número 753 de 1943 . . . . .	467
Decreto número 273 de 1944—Por el cual se adiciona el marcado con el número 1592 de 1943, sobre aterrizaje de aviones . . . . .	468
Decreto número 424 de 1944—Por el cual se adicionan los marcados con los números 753 y 1515 de 1943 . . . . .	468
Decreto número 2670 de 1947—Por el cual se reglamenta el cobro de derechos de aterrizajes en todos los aeródromos públicos del país y la fijación de pesos brutos máximos de operación de las aeronaves.... .	469
Resolución número 1252 de 1944—Por la cual se aclara el alcance del artículo 7º del Decreto número 1515 de 1943 . . . . .	471

**CAPITULO V**

**Relación de aeropuertos**

Lista general . . . . .	472
Aeropuertos del servicio interno de Colombia (croquis) . . . . .	472-A
Organización propuesta de los servicios de control y tráfico aéreo de Colombia (croquis) . . . . .	472-B
Principales rutas internacionales (croquis) . . . . .	472-C
Situación de Colombia en las rutas aéreas internacionales (croquis). . . . .	472-D
Rutas aéreas mundiales de Colombia (croquis).. . . . .	472-E

**TITULO XI**

**Empresas aéreas**

**CAPITULO I**

**Organización de sociedades aéreas**

Constitución Política (artículo 39)—Sobre revisión y fiscalización de tarifas y reglamentos de empresas de transportes o conducciones y demás servicios públicos . . . . .	475
Constitución Política (artículo 44)—Sobre formación de compañías, asociaciones y fundaciones que no sean contrarias a la moral o al orden legal. . . . .	475
Ley 89 de 1938 (artículos 14, 15, 40 a 44)—Sobre empresas aéreas. Personerías jurídicas . . . . .	475
Decreto número 1362 de 1922—Por el cual se determina el procedimiento para las peticiones de personería jurídica y se dicta una disposición en desarrollo del artículo 5º del Decreto Legislativo número 2 de 1906. . . . .	477
Decreto número 813 de 1940—Reglamentario de los artículos 14 y 15 de la Ley 89 de 1938, sobre reconocimientos de personería jurídica a compañías o entidades de aviación civil . . . . .	473
Decreto número 1584 de 1940—Sobre personería jurídica de algunas entidades aéreas civiles . . . . .	480
Decreto número 81 de 1942—Por el cual se prorroga un plazo sobre personería jurídica..... . . . .	480

	Págs.
Resolución número 37 de 1948—Por la cual se clasifican las empresas de transportes aéreos públicos....	481

## CAPITULO II

### Relación de empresas por orden de antigüedad:

#### 1º Compañías aéreas nacionales

Compañía Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta)....	484
Servicio Aéreo Colombiano (Saco) .....	484
Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca) .....	484
Aerovías Ramales Colombianos ..	484
Taxi Aéreo Colombiano (T.A.C.)..	484
Líneas Aéreas Taca de Colombia S. A. ....	485
Mundo Aerovías S. A. ....	485
Limitada Nacional de Servicio Aéreo (Lansa Ltda.)..	485
Sociedad Ambulancia Aérea Colombiana (Ambaco) ..	485
Vías Aéreas de Colombia S. A. (Viarco) .....	485
Sociedad Aeronáutica Medellín (S.A.M.) .....	486
Fletes Terrestres Aéreos Limitado (Fletaco) .....	486
Sociedad Transaérea Limitada .....	486
Sociedad Aérea del Tolima S. A. (Saeta)....	486
Compañía Trasandina de Aviación S. A....	486
Sociedad Colombo-Mexicana de Aviación S. A. ..	486
Compañía Expreso-Aéreo Limitada....	486
Agencia Interamericana de Aviación (Aida) .....	487
Sociedad Naviera Colombiana como Empresa de Transportes Aéreos Comerciales .....	487
Sociedad Colombiana de Transportes Aéreos (Scolta) Ltda. ....	487
Aerofotografía S. A. ....	487
Transportes Colombianos Sociedad Aérea Limitada (Tacsal)....	487
Sociedad Líneas Aéreas Transatlánticas Colombianas Ltda. (Latco) .....	487
Sociedad Taxi Aéreo de Santander Limitada .....	487
Empresa de Aviación Refrigeración y Pesca (Afrypesca) ..	488

#### 2º Compañías aéreas extranjeras

Panamerican Grace Airways Inc. (Panagra) .....	488
Urabá, Medellín y Central Airways Inc (Umca) ..	489
Panamerican Airways Inc. ....	490
Real Holandesa .....	490
South American Gulf Oil Company .....	490
Colombian Petroleum Company .....	491
Rubber Development Corporation .....	491
Texas Petroleum Company ..	491
Línea Aérea Taca de Venezuela C. A. ....	491
Tropical Oil Company..	491
Compañía Siple Aircraft Limited del Canadá .....	492
Andian National Corporation Limited..	492

#### 3º Autorizaciones a compañías particulares

Urabá, Medellín y Central Airways Inc (Umca) .....	492
Panamerican Grace Airways Inc (Panagra) .....	492
Aerovías Nacionales de Colombia (Avianca) .....	492
Tropical Oil Company..	492



	Págs.
cios de radio aeronáutico a las compañías y empresas de Aviación Civil en el país.. . . . .	527

**TITULO XIII**

**Servicio Meteorológico Nacional**

Ley 74 de 1916—Por la cual se establece el Servicio Meteorológico Nacional, en cumplimiento a lo dispuesto en el Segundo Congreso Científico Panamericano reunido en Washington.. . . . .	533
---	-----

**TITULO XIV**

**Correos**

**CAPITULO I**

**Convenciones postales internacionales**

Ley 76 de 1922—Por la cual se ratifican la Convención Principal sobre Unión Postal Universal y los Convenios Adicionales del VII Congreso Postal Universal reunido en Madrid en el mes de noviembre de 1920....	537
Ley 43 de 1924—Por la cual se aprueba el Convenio Postal Boliviano firmado en Caracas el 17 de julio de 1911 . . . . .	537
Ley 59 de 1928—Por la cual se ratifica la Convención Postal Universal y Convenios adicionales firmados el 28 de agosto de 1924 en el Congreso Postal Universal reunido en Estocolmo . . . . .	537
Ley 60 de 1928—Por la cual se ratifica la Convención Postal Panamericana con sus Convenios adicionales firmados en Méjico el 9 de noviembre de 1926.. . . . .	537
Ley 18 de 1930—Por la cual se aprueban la Convención Postal y los Convenios adicionales firmados el 28 de junio de 1929 en el Congreso Postal Universal reunido en Londres . . . . .	537
Ley 27 de 1932—Por la cual se aprueban el Convenio Postal y los Acuerdos adicionales firmados el 10 de noviembre de 1931 en el Congreso Postal Panamericano reunido en Madrid . . . . .	537
Ley 43 de 1935—Por la cual se aprueba la Convención Postal y Acuerdos adicionales firmados el 20 de marzo de 1934 en el Congreso Postal Universal reunido en el Cairo.... . . . .	537

**CAPITULO II**

**Disposiciones referentes a contratos**

Ley 110 de 1912—Por la cual se sustituyen el Código Fiscal y las leyes que lo adicionan y reforman . . . . .	538
Ley 54 de 1922—Por la cual se faculta al Ejecutivo para celebrar los contratos que sean menester para establecer por medio de hidroaviones el servicio de correos en todas aquellas regiones del país en donde las vías acuáticas lo permitan.... . . . .	538
Ley 116 de 1923—Por la cual se reglamenta la celebración de contratos para la conducción de correos nacionales . . . . .	539
Ley 1ª de 1926—Por la cual se dispone la celebración de un contrato con la Compañía Colombo-Alemana de Transportes Aéreos para establecer el servicio de correos y transportes de pasajeros entre Girardot y Neiva. . . . .	539
Ley 106 de 1928—Sobre servicio de navegación aérea en el Caquetá y Putumayo y en el Puerto de Tumaco . . . . .	539

	Págs.
Decreto número 487 de 1929—Por el cual se reglamenta la Ley anterior.	539
Decreto número 362 de 1931—Por el cual se declara como función privativa del Estado el establecimiento, sostenimiento y manejo del correo aéreo .....	539
Resolución Ejecutiva número 15 de 1931—Por la cual se crea una comisión ad-honorem de aviación comercial .....	539
Ley 106 de 1931—Por la cual se sustituye el artículo 1º de la Ley 116 de 1923, que reglamenta la celebración de contratos para la conducción de correos nacionales .....	539
Ley 2ª de 1946—Por la cual se adicionan las Leyes 30 de 1929, 85 y 198 de 1936, y se dictan otras disposiciones .....	539

### CAPITULO III

Contrato por 10 años sobre administración del correo aéreo, suscrito entre el Gobierno Nacional y la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta) .....	539
Decreto número 81 de 1942—Por el cual se autoriza al Ministro de Correos y Telégrafos para contratar la prórroga del contrato anterior .....	539

### TITULO XV

#### Organismos administrativos aéreos

Decreto Legislativo número 2498 de 1948—Por el cual se desarrollan los artículos 32 y 39 de la Constitución Nacional y se crea el Consejo Nacional del Transporte .....	553
---	-----

### TITULO XVI

#### Pasaportes al exterior

Decreto número 798 de 1941—Sobre pasaportes colombianos .....	559
1º Pasaportes ordinarios. Art. 3º .....	559
2º Pasaportes oficiales.....	562
3º Pasaportes diplomáticos.....	563
4º Estudiantes .....	564
5º Salvoconductos .....	565

### TITULO XVII

#### Aduanas—Pesas y medidas

Ley 79 de 1931—Código de aduanas ..	571
Aduanas .....	573
Aeropuerto de Barranquilla..	575
Aeropuerto de Cali .....	575
Aeropuerto de Cúcuta ..	576
Aeropuerto de Medellín..	574
Aplicación de los derechos de aduana ..	594
Cancelación del sobordo .....	590
Captura de naves o vehículos .....	605
Confrontación de los sobordos .....	590
Comercio de cabotaje.....	607
Contrabando..	603
Control del descargue, movimiento y entrega de la mercancía .....	587
Definiciones.....	571

	Págs.
Descargue y cargue ilegal de mercancía .....	603
Documentos que deben presentarse y su preparación .....	584
Efectos domésticos de extranjeros y de colombianos que regresan al país.	600
Equipajes de viajeros.....	597
Exhibición del sobordo .....	602
Embargos y secuestros.....	606
Facturas consulares .....	612
Fianzas y poderes.....	610
Fiscalización de la exportación .....	608
Forma y contenido de los manifiestos de aduana.....	594
Infracciones relativas a cierres y sellos .....	606
Llegada de naves.....	577
Mercancía importada para fines temporales y provisionales.....	596
Multas por la entrega de mercancía no detallada en el sobordo y por la no entrega de mercancía detallada en el mismo .....	590
Nafragios y mercancías procedentes de ellos .....	593
Paquetes postales.....	595
Procedimiento especial para la entrega de cierta clase de mercancía.	595
Recibo de mercancía transportada por aire.....	578
Reconocimiento y despacho de paquetes expresos que lleguen por las vías aéreas.....	582
Reembarque y trasbordo .....	591
Reimportación ilegal .....	603
Registro y examen dentro de las zonas aduaneras .....	605
Transporte de mercancía bajo fianza.....	589
Trasbordo ilegal.....	603
Visita a los buques .....	601
Zarpe de naves y partida de aeronaves.....	609
Decreto número 956 de 1931—Sobre pesas y medidas.....	613

## TITULO XVIII

### Convenciones internacionales aéreas

Acuerdo relativo al mutuo permiso para volar aeronaves comerciales entre Colombia y los Estados Unidos de fecha 23 de febrero de 1929.....	617
Convenio entre el Gobierno del Reino Unido y el Gobierno de la Repúbli- ca de Colombia para el establecimiento de servicios aéreos entre sus res- pectivos territorios y más allá de los mismos .....	619
Ley 12 de 1947—Por la cual se aprueba la Convención sobre Aviación Ci- vil Internacional firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944 .....	626
Aceptación de certificados y licencias .....	634
Aceptación de normas de navegabilidad.....	636
Aceptación de normas de competencia personal.....	637
Adopción de normas y procedimientos internacionales.....	635
Aeronaves civiles y del Estado .....	627
Aeronaves sin piloto.....	628
Aeronaves en peligro .....	632
Anotaciones en certificados y licencias.....	636
Aparatos de radio de la aeronave .....	634
Aparatos de fotografía.....	635
Aplicación de los reglamentos del aire .....	629
Aterrizaje en los aeropuertos habilitados .....	629
Ayudas para la navegación aérea y sistemas uniformes .....	633

	Págs.
Cabotaje.....	623
Certificados de navegabilidad .....	634
Controversias.. .....	647
Derechos a volar fuera del territorio .. .....	627
Derechos portuarios y otros derechos... .....	630
Derechos de aduana .....	632
Definiciones... .....	649
Diarios de a bordo .....	634
Distintivos .....	631
Documentos que deben llevar las aeronaves .....	635
Exención de embargo y demandas por concepto de patentes .....	632
Guerra... .....	648
Informes sobre matrículas .....	631
Investigación de accidentes .....	632
Legislación Nacional sobre la matrícula .....	631
Licencias del personal.. .....	634
Matrícula doble... .....	631
Medidas contra la propagación de enfermedades... .....	630
Nacionalidad de las aeronaves .....	631
Organismo Internacional de Aviación Civil.....	635
Otras convenciones y acuerdos sobre aeronáutica.. .....	646
Procedimiento de aduana y de inmigración.. .....	631
Registro de aeronaves .....	630
Reglamento del aire.....	629
Reglamentos de entrada y salida .. .....	629
Restricciones sobre la carga.. .....	635
Simplificación de formalidades .....	631
Servicios aéreos de itinerario fijo.. .....	628
Soberanía .....	627
Transporte aéreo internacional .....	643
Territorio .....	627
Uso indebido de la aviación civil.. .....	627
Validez de certificados y licencias anotados.. .....	636
Variación de normas y procedimientos internacionales .....	636
Zonas prohibidas... .....	628

## INDICE DE LEYES, DECRETOS Y RESOLUCIONES

	Págs.
<b>Constitución Nacional</b>	
Artículos 26, 27 .....	411
Artículos 39 y 44.....	475
<b>Código de Comercio Marítimo</b>	
Artículos 80 a 89.....	412
<b>LEYES</b>	
Ley 110 de 1912.....	538
Ley 15 de 1916.....	11
Ley 74 de 1916.....	533
Ley 126 de 1919.....	13-130 209
Ley 54 de 1922.....	538
Ley 76 de 1922.....	537
Ley 116 de 1923 .....	539
Ley 31 de 1924 .....	484
Ley 43 de 1924 .....	537
Ley 13 de 1925 .....	484
Ley 1ª de 1926.....	530
Ley 59 de 1928.....	537
Ley 60 de 1928.....	537
Ley 106 de 1928.....	539
Ley 18 de 1930.....	537
Ley 8ª de 1931.....	489
Ley 79 de 1931.....	571
Ley 106 de 1931.....	539
Ley 128 de 1931.....	425
Ley 27 de 1932.....	537
Ley 10 de 1933.....	523
Ley 43 de 1935.....	537
Ley 6ª de 1936.....	42
Ley 196 de 1936.....	45
Ley 130 de 1937.....	484
Ley 89 de 1938.....	230-244-273-319-337-351-411-421 475
Ley 68 de 1939.....	243
Ley 99 de 1940.....	523
Ley 6ª de 1943 .....	523
Ley 45 de 1944.....	426
Ley 102 de 1944.....	36 203
Ley 1ª de 1945 .....	87 - 178

Ley 2ª de 1945.....	52
Ley 3ª de 1945.....	93 178
Ley 2ª de 1946.....	539
Ley 51 de 1946.....	427
Ley 52 de 1946.....	60
Ley 69 de 1946.....	61
Ley 71 de 1946.....	427
Ley 100 de 1946.....	62
Ley 101 de 1946.....	65
Ley 12 de 1947.....	626
Ley 78 de 1947.....	428
Ley 81 de 1947.....	68
Ley 82 de 1947.....	69
Ley 84 de 1947.....	98
Ley 87 de 1947.....	199
73 " 1948 <i>Crea FONDO N°AL DE ASESORÍAS D.O. #26900 dic 22/48</i>	<i>ANEXO a la 1ª pag.</i>

DECRETOS

Decreto número 599 de 1920.....	210
Decreto número 2172 de 1920.....	14
Decreto número 2247 de 1920.....	132
Decreto número 357 de 1921.....	15
Decreto número 580 de 1922.....	138
Decreto número 1326 de 1922.....	477
Decreto número 1756 de 1924.....	139
Decreto número 1990 de 1924.....	140
Decreto número 1737 de 1925.....	141
Decreto número 2171 de 1926.....	145
Decreto número 289 de 1927.....	179
Decreto número 487 de 1929.....	539
Decreto número 1744 de 1930.....	150
Decreto número 362 de 1931.....	539
Decreto número 956 de 1931.....	613
Decreto número 1530 de 1931.....	36
Decreto número 703 de 1932.....	128
Decreto número 1144 de 1932.....	165
Decreto número 1307 de 1932.....	205
Decreto número 2065 de 1932.....	38
Decreto número 485 de 1933.....	205
Decreto número 1808 de 1933.....	228
Decreto número 66 de 1934.....	216
Decreto número 596 de 1934.....	184
Decreto número 681 de 1934.....	429
Decreto número 1268 de 1934.....	205
Decreto número 1682-bis de 1934.....	229
Decreto número 1683 de 1934.....	40
Decreto número 2219 de 1934.....	229
Decreto número 1553 de 1935.....	337
Decreto número 2316 de 1935.....	151
Decreto número 2317 de 1935.....	152
Decreto número 2318 de 1935.....	153
Decreto número 658 de 1936.....	43
Decreto número 813 de 1936.....	112

	Págs.
Decreto número 1741 de 1936.....	273
Decreto número 2223 de 1936.....	114
Decreto número 2415 de 1936.....	319
Decreto número 2474 de 1936.....	43
Decreto número 2996 de 1936.....	274
Decreto número 3171 de 1936.....	47
Decreto número 3185 de 1936.....	154
Decreto número 91 de 1937..	322
Decreto número 1668 de 1937.....	275
Decreto número 349 de 1938.....	166
Decreto número 1709 de 1938.....	245
Decreto número 1758 de 1938.....	484
Decreto número 579 de 1939.....	205
X Decreto número 766 de 1939.....	246
Decreto número 1133 de 1939.....	484
Decreto número 1176 de 1939.....	253
Decreto número 1396 de 1939.....	256
Decreto número 1448 de 1939.....	258
Decreto número 1753 de 1939.....	429
Decreto número 459 de 1940.....	205
Decreto número 528 de 1940.....	205
Decreto número 813 de 1940.....	478
Decreto número 1567 de 1940.....	430
Decreto número 1584 de 1940.....	480
Decreto número 1585 de 1940.....	459
Decreto número 1706 de 1940.....	44
Decreto número 1944 de 1940.....	45
Decreto número 798 de 1941.....	559
Decreto número 2140 de 1941.....	259
Decreto número 2254 de 1941.....	205
Decreto número 81 de 1942.....	480 549
Decreto número 109 de 1942.....	260
Decreto número 1249 de 1942.....	115
Decreto número 1406 de 1942.....	128
Decreto número 1415 de 1942.....	206
Decreto número 1680 de 1942.....	16-49-112-132 178
Decreto número 1720 de 1942.....	351
Decreto número 2452 de 1942.....	327
Decreto número 2493 de 1942.....	352
Decreto número 2531 de 1942.....	275
Decreto número 2571 de 1942.....	115
Decreto número 2773 de 1942.....	341
Decreto número 2774 de 1942.....	277
Decreto número 352 de 1943.....	484
Decreto número 753 de 1943.....	121 462
Decreto número 1325 de 1943.....	205
Decreto número 1515 de 1943.....	465
Decreto número 1592 de 1943.....	467
Decreto número 1671 de 1943.....	199
Decreto número 2298 de 1943.....	97
Decreto número 2321 de 1943.....	82
Decreto número 273 de 1944.....	468
Decreto número 412 de 1944.....	342

	Págs.
Decreto número 424 de 1944.....	468
Decreto número 659 de 1944.....	206
Decreto número 664 de 1944.....	170
Decreto número 2007 de 1944.....	329
Decreto número 2927 de 1944.....	184
Decreto número 2963 de 1944.....	180
Decreto número 2972 de 1944.....	184 329
Decreto número 362 de 1945.....	158
Decreto número 773 de 1945.....	199
Decreto número 1201 de 1945.....	199
Decreto número 1822 de 1945.....	205
Decreto número 2091 de 1945.....	185
Decreto número 94 de 1946.....	158
Decreto número 543 de 1946.....	489
Decreto número 1978 de 1946.....	86
Decreto número 2200 de 1946.....	90
Decreto número 2935 de 1946.....	186
Decreto número 3288 de 1946.....	281
Decreto número 35 de 1947.....	199
Decreto número 969 de 1947.....	261
Decreto número 1230 de 1947.....	353
Decreto número 1430 de 1947.....	281
Decreto número 1989 de 1947.....	206
Decreto número 2256 de 1947.....	206
Decreto número 2669 de 1947.....	269
Decreto número 2670 de 1947.....	469
Decreto número 2864 de 1947.....	431
Decreto número 3094 de 1947.....	187
Decreto número 3234 de 1947.....	330
Decreto número 3235 de 1947.....	461
Decreto número 3237 de 1947.....	331
Decreto número 3794 de 1947.....	206
Decreto número 3834 de 1947.....	523
Decreto número 50 de 1948.....	199
Decreto número 208 de 1948.....	129
Decreto número 403 de 1948.....	116
Decreto número 404 de 1948.....	77
Decreto número 428 de 1948.....	78
Decreto número 583 de 1948.....	100
Decreto número 1067 de 1948.....	188
Decreto número 1068 de 1948.....	139
Decreto número 1140 de 1948.....	199
Decreto número 1311 de 1948.....	81
Decreto número 1729 de 1948.....	102
Decreto número 2129 de 1948.....	124
Decreto número 2498 de 1948.....	553

#### RESOLUCIONES EJECUTIVAS

Resolución Ejecutiva número 6 de 1931.....	490
Resolución Ejecutiva número 15 de 1931 ..	539
Resolución Ejecutiva número 219 de 1936 ..	490
Resolución Ejecutiva número 60 de 1938 ..	490



				Págs.
Resolución	Ministerial	número 166 de 1934	.....	323 488
Resolución	Ministerial	número 479 de 1939	.....	484
Resolución	Ministerial	número 882 de 1941	.....	492
Resolución	Ministerial	número 1070 de 1941	.....	492
Resolución	Ministerial	número 186 de 1942	.....	195
Resolución	Ministerial	número 226 de 1942	.....	492
Resolución	Ministerial	número 285 de 1942	.....	196
Resolución	Ministerial	número 329 de 1942	.....	347
Resolución	Ministerial	número 922 de 1942	.....	354
Resolución	Ministerial	número 1178 de 1942	.....	175
Resolución	Ministerial	número 101 de 1943	.....	489
Resolución	Ministerial	número 1302 de 1943	.....	491
Resolución	Ministerial	número 1324 de 1943	.....	523
Resolución	Ministerial	número 1371 de 1943	.....	484
Resolución	Ministerial	número 2 de 1944..	.....	489
Resolución	Ministerial	número 55 de 1944	.....	492
Resolución	Ministerial	número 833 de 1944	.....	343
Resolución	Ministerial	número 1069 de 1944	.....	485
Resolución	Ministerial	número 1203 de 1944	.....	199
Resolución	Ministerial	número 1252 de 1944	.....	471
Resolución	Ministerial	número 1383 de 1944	.....	485
Resolución	Ministerial	número 1384 de 1944	.....	98
Resolución	Ministerial	número 1447 de 1944	.....	355
Resolución	Ministerial	número 1768 de 1944	.....	119
Resolución	Ministerial	número 1931 de 1944	.....	199
Resolución	Ministerial	número 1958 de 1944	.....	485
Resolución	Ministerial	número 59 de 1945	.....	489
Resolución	Ministerial	número 160 de 1945	.....	492
Resolución	Ministerial	número 326 de 1945	.....	356
Resolución	Ministerial	número 547 de 1945	.....	356
Resolución	Ministerial	número 807 de 1945	.....	485
Resolución	Ministerial	número 846 de 1945	.....	491
Resolución	Ministerial	número 858 de 1945	.....	491
Resolución	Ministerial	número 1195 de 1945	.....	490
Resolución	Ministerial	número 2036 de 1945	.....	485
Resolución	Ministerial	número 2154 de 1945	.....	486
Resolución	Ministerial	número 2465 de 1945	.....	491
Resolución	Ministerial	número 2607 de 1945	.....	492
Resolución	Ministerial	número 188 de 1946	.....	489
Resolución	Ministerial	número 221 de 1946	.....	492
Resolución	Ministerial	número 294 de 1946	.....	199
Resolución	Ministerial	número 330 de 1946	.....	199
Resolución	Ministerial	número 1119 de 1946	.....	486
Resolución	Ministerial	número 1272 de 1946	.....	358
Resolución	Ministerial	número 1915 de 1946	.....	197
Resolución	Ministerial	número 1916 de 1946	.....	198
Resolución	Ministerial	número 2084 de 1946	.....	486
Resolución	Ministerial	número 2133 de 1946	.....	486
Resolución	Ministerial	número 13 de 1947...	.....	363
Resolución	Ministerial	número 20 de 1947	.....	487
Resolución	Ministerial	número 26 de 1947	.....	439
Resolución	Ministerial	número 27 de 1947	.....	493
Resolución	Ministerial	número 49 de 1947	.....	489

	Págs.
Resolución Ministerial número 557 de 1947 .....	353
Resolución Ministerial número 605 de 1947 .....	361
Resolución Ministerial número 773 de 1947 .....	273
Resolución Ministerial número 914 de 1947 .....	487
Resolución Ministerial número 916 de 1947 .....	492
Resolución Ministerial número 917 de 1947 .....	492
Resolución Ministerial número 1711 de 1947 .....	439
Resolución Ministerial número 2220 de 1947 .....	484
Resolución Ministerial número 2260 de 1947 .....	347
Resolución Ministerial número 36 de 1948.. .....	487
Resolución Ministerial número 37 de 1948.. .....	481
Resolución Ministerial número 50 de 1948 .....	487
Resolución Ministerial número 73 de 1948 .....	433
Resolución Ministerial número 106 de 1948 .....	483
Resolución Ministerial número 109 de 1948 .....	437



# LEY 73 DE 1948

(diciembre 6)

por la cual se provee a la construcción y terminación de unos aeropuertos, se crea el Fondo Nacional de Aeródromos y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

decreta:

**ARTICULO 1º** Créase el Fondo Nacional de Aeródromos, destinado exclusivamente a la construcción y terminación de los aeropuertos en las capitales de los Departamentos y en los lugares que demanden las necesidades comerciales y las de la defensa nacional.

**ARTICULO 2º** El Fondo a que se refiere el artículo anterior se formará con los siguientes recursos:

- a) Con el recaudo que desde el 1º de enero de 1949 en adelante se haga del impuesto al consumo de la gasolina de más de 80 octanos, dedicada exclusivamente para motores de alta potencia en la aviación, sea que se produzca en el país o se importe de las refinerías del Exterior;
- b) Con las sumas que desde la misma fecha se perciban por el uso de los aeródromos nacionales, de acuerdo con las tarifas que fije el Gobierno, según las atribuciones que le fueron conferidas por el artículo 82 de la Ley 59 de 1938;
- c) Con los fondos que para el objeto que indica esta Ley se apropien en el Presupuesto de Rentas y Ley de Apropiações en cada vigencia, y
- d) Con los fondos que se obtengan a virtud de empréstitos internos o externos y que puedan llevarse a cabo con las facultades que se determinan y otorgan en la presente Ley.

**PARAGRAFO.** El producto del impuesto a que se refiere el inciso a) de este artículo, sea que se produzca en el país o se importe de las refinerías del Exterior, se contabilizará en forma separada del impuesto al consumo de la gasolina ordinaria, tanto en las dependencias del Ministerio de Hacienda como en las de la Contraloría General de la República.

**ARTICULO 3º** Con el Fondo Nacional de Aeródromos, a partir del próximo año, se desarrollará el siguiente plan de trabajos:

- a) Con el sesenta por ciento (60%) de su producido total se procederá a la construcción de aeropuertos en las capitales de los Departamentos que actualmente no los tengan ni oficiales ni particulares;
- b) Con el cuarenta por ciento (40%) restante se atenderá a lo siguiente: la ampliación y mejoramiento de

los aeródromos existentes de propiedad de entidades de derecho público; a la financiación de la construcción de aeródromos que adelanten empresas en las que los Municipios beneficiados sean accionistas, y a la construcción de aeródromos en los lugares de gran tráfico comercial que no sean capitales de Departamento.

PARAGRAFO I. En materia de construcción de nuevos aeródromos dentro del programa establecido en el numeral a) del presente artículo, se dará preferencia especial a las capitales que ya hayan localizado y adquirido el respectivo terreno, con planos aprobados por la Dirección de Aeronáutica Civil. En cuanto al plan de ampliaciones, reparaciones y mejoras de los aeródromos existentes, se dará preferencia a los que tengan mayor tráfico de naves aéreas, o demanden con mayor urgencia la realización de estas obras, a juicio de la respectiva dependencia del Ministerio de Guerra.

PARAGRAFO II. Una vez cumplida la destinación del inciso a) de este artículo, los recursos totales del Fondo se destinarán a atender el plan señalado en el inciso b) del mismo.

ARTICULO 4º Si dentro del cupo señalado en el inciso a) del artículo 3º de esta Ley no se dispusiere oportunamente del total o de parte de la suma necesaria para realizar rápidamente la construcción del aeródromo de "Cano", en la ciudad de Pasto, autorizase al Gobierno para tomar en calidad de préstamo hecho al mismo Fondo Nacional de Aeródromos, hasta un millón de pesos (\$ 1.000.000) de la Cuenta Especial de Cambios en el Banco de la República, para lo cual celebrará con dicho Banco los acuerdos o contratos a que hubiere lugar. Si por circunstancias muy especiales y en extremo justificadas no se pudiese hacer uso de este recurso, el Gobierno podrá tomar hasta la suma dicha y en la misma calidad de préstamo al Fondo del saldo que conservar el Fondo de Estabilización por razón de lo dispuesto en la Ley 39 de 1945.

ARTICULO 5º Declárase de utilidad pública y de interés social la adquisición de las zonas de terreno que cualquier entidad de derecho público necesite para la construcción o **ampliación de aeródromos, y decláranse exentos de derechos de aduana, bodegaje y giros, los equipos, maquinarias y enseres** que estas mismas entidades introduzcan para el fin ya anotado y los capitales que se inviertan en su adquisición.

ARTICULO 6º Autorízase al Gobierno para celebrar con cualquiera de los Departamentos contratos de construcción delegada de los aeródromos para sus capitales o para las ciudades que se acuerden dentro del programa señalado por esta Ley. Igualmente puede contratar tal construcción, ampliaciones y mejoras, con **firmas de reconocida competencia técnica, y efectuar con ellas toda clase de operaciones** en orden de llevar a la práctica el plan ordenado en este estatuto legal.

ARTICULO 7º Los dineros que por concepto de servicios del aeropuerto de Santa Agueda reciba el Municipio de

Manizales, de conformidad con el contrato celebrado con la Nación el 20 de enero de 1948, serán destinados por el Municipio a reembolsarse los gastos comprobados hechos por él en la construcción, sostenimiento y acondicionamiento del citado aeródromo. La Contraloría General de la República fiscalizará este reembolso del Municipio de Manizales sin que sean necesarios otros trámites para que este reembolso se cumpla.

**ARTICULO 8º** Esta Ley regirá desde su sanción.

Dada en Bogotá a veinticuatro de noviembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

El Presidente del Senado, **ANTONIO J. LEMOS GUZMAN**.  
El Presidente de la Cámara de Representantes, **JORGE URIBE MARQUEZ**—El Secretario del Senado, **Carlos V. Rey**.  
El Secretario de la Cámara de Representantes, **Alejandro Vallejo**.

**República de Colombia—Gobierno Nacional—Bogotá, diciembre seis de mil novecientos cuarenta y ocho.**

Publíquese y ejecutese.

**MARIANO OSPINA PEREZ**

El Ministro de Hacienda y Crédito Público, **José María Bernal**—El Ministro de Guerra, **Germán Ocampo**.

(Diario Oficial 26900, de 22 de diciembre de 1948).