



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

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

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXI - N° 535

Bogotá, D. C., martes, 21 de agosto de 2012

EDICIÓN DE 56 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

TEXTOS APROBADOS EN PLENARIA

**TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA
DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 13
DE JUNIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 26 DE 2011 SENADO, 38 DE 2011
SENADO (ACUMULADOS)**

por la cual se expide el Código Aeronáutico.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

DE LA AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO ÚNICO

Disposiciones generales

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

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

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

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

La Aeronáutica Civil se declara de utilidad pública.

Las actividades de Aeronáutica Civil incluidas las aeroportuarias, que se desarrollen en la República de Colombia, deben disponer de un sistema de gestión de la seguridad operacional que garantice la eficiente y segura gestión de los riesgos implícitos

en las actividades de aviación civil. La Autoridad Aeronáutica determinará los requisitos y condiciones que debe reunir referido sistema de gestión de la seguridad operacional.

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

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

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

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

Artículo 6°. Con el propósito de promover el desarrollo de la Aeronáutica Civil de manera segura, ordenada y eficiente, la legislación aeronáutica civil colombiana observará las normas y estándares técnicos emanados de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 7°. El medio ambiente gozará de una protección especial frente a los efectos que se puedan producir por el desarrollo de las actividades

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

TÍTULO II
DE LA ADMINISTRACIÓN
DE LA AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO ÚNICO

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

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

Artículo 9°. El Consejo Directivo de la Autoridad Aeronáutica, como órgano consultivo y colegiado está facultado para:

1. Estudiar y proponer al gobierno políticas en materia de aviación.
2. Emitir concepto sobre los asuntos especiales que le someta a consideración el Gobierno.
3. Orientar las estrategias, planes, programas y proyectos de la entidad, acorde con las políticas generales y verificar su cumplimiento.
4. Conocer y aprobar los planes, programas y proyectos del sector aéreo.
5. Aprobar el anteproyecto de presupuesto de la entidad y sus modificaciones de conformidad con la ley.
6. Proponer mecanismos que permitan a la entidad optimizar y ampliar la cobertura de captación de ingresos.
7. Estudiar los planes y programas que le presente a su consideración el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
8. Proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura orgánica y planta de personal de la entidad.
9. Analizar los tratados relacionados con la aeronáutica civil y proponer al Gobierno la denuncia de aquellos que considere contrarios al interés nacional en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.
10. Darse su propio reglamento y las demás que correspondan.

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

Artículo 10. El Consejo Directivo de la Autoridad Aeronáutica, estará conformado por:

1. El Ministro de Transporte o el Viceministro de Infraestructura, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo o su delegado.

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

4. Dos (2) Representantes del Presidente de la República.

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

El Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil, asistirá a las reuniones del Consejo Directivo con derecho a voz.

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

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

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

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

1. Recomendar políticas, principios, métodos y procedimientos en materia de protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita, de conformidad con lo establecido en los estándares internacionales emanados en la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. Analizar los riesgos de seguridad aeroportuaria que se presentan en el ámbito nacional que puedan afectar el desarrollo de la aviación civil y recomendar las medidas para contrarrestar sus posibles efectos.
3. Coordinar la aplicación de políticas, principios, métodos y procedimientos en materia de protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita que involucren cada una de las entidades que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria.
4. Formular propuestas para la formación e instrucción en seguridad aeroportuaria del personal de cada uno de los organismos miembros de la Comisión Intersectorial que labora en los diferentes aeropuertos del país.
5. Recomendar a los organismos participantes en la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria la celebración de convenios interadministrativos para garantizar la operatividad de los sistemas de seguridad aeroportuaria.
6. Recomendar a los organismos competentes la adopción de medidas y procedimientos que faciliten la implementación de los controles de seguridad, previsto para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y de las normas nacionales.
7. Expedir su propio reglamento.
8. Las demás que le señale la ley o establezca el Gobierno Nacional.

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

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

1. Ministro de Transporte o el Viceministro como su delegado, quien la presidirá.
2. Ministro de Defensa Nacional o su delegado.
3. Comandante General de las Fuerzas Militares o su delegado.
4. Director General de la Policía Nacional o su delegado.
5. Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado.
6. Director o Subdirector de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia.
7. Director General de Impuestos y Aduanas Nacionales o su delegado.
8. Director General de la Autoridad Aeronáutica.
9. Un representante de las agremiaciones de empresas aéreas designado por ellas mismas.

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

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

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

Artículo 13. La Comisión Intersectorial de Facilitación de la Aviación Civil, es el órgano encargado de coordinar las acciones de los diferentes órganos gubernamentales, con el propósito de asegurar el dinamismo y agilidad de los procedimientos de entrada y salida en el territorio nacional de aeronaves, tripulantes, pasajeros, carga y correo, con base en las normas nacionales y en las normas, métodos y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Las autoridades públicas están facultadas, conforme a sus competencias para efectuar las verificaciones relativas a personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas, antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje y durante su permanencia en territorio colombiano durante su estacionamiento, para los efectos de inspección y control de la circulación aérea sin comprometer el dinamismo y agilidad propios del transporte aéreo.

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

1. Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado.
2. Ministro de Salud Pública o su delegado.

3. Ministro de Transporte o su delegado.
4. Ministro de Comercio, Industria y Turismo o su delegado.
5. Comandante General de las Fuerzas Militares o su delegado.
6. Director General de la Policía o su delegado.
7. Director de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) o su delegado.
8. Director del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o su delegado.
9. Director de la Autoridad Aeronáutica, quien lo presidirá.
10. Un representante agremiaciones de consumidores y/o de usuarios del transporte aéreo y de los aeropuertos, designado por ellas.
11. Un delegado de las asociaciones de empresas aéreas, designado por ellas.

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

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

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

La Autoridad Aeronáutica establecerá un procedimiento público, para la modificación de los Reglamentos Aeronáuticos, efectuando la Autoridad Aeronáutica reglamentará este procedimiento.

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

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

TÍTULO III DE LA NAVEGACIÓN AÉREA CAPÍTULO ÚNICO Navegación Aérea

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

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

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

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

Artículo 21. El Gobierno podrá prohibir, condicionar o restringir, por razones de interés público, la utilización de los espacios, la navegación aérea sobre determinadas regiones, el uso de aeronaves así como el uso del espacio aéreo por aquellos objetos que sin ser aeronaves se desplazan o sostienen en el aire, o el transporte de determinadas cosas.

La designación o supresión de las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas o flexibles en el espacio aéreo nacional, estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional.

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

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

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

Artículo 24. Para decolar, aterrizar o acuatizar en territorio o en las aguas jurisdiccionales colombianas, las aeronaves deberán hacerlo en instalaciones aeronáuticas previamente autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, excepto en los casos en que medie autorización especial o en los de emergencia manifiesta, caso en el cual el comandante de la aeronave debe rendir informe justificado a la autoridad aeronáutica dentro de las 72 horas siguientes a dicha operación.

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

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

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

domicilio del explotador de la aeronave si dispone de tales datos.

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

Artículo 27. Las aeronaves deberán estar equipadas con sistemas adecuados de comunicación y navegación de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos.

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

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

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

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

Artículo 30. Se prohíbe el transporte de personas que se hallen bajo los efectos de sustancias alcohólicas, estupefacientes o similares o estado de exaltación.

Artículo 31. El transporte de cadáveres, pasajeros enfermos infectocontagiosos, pasajeros en condiciones jurídicas especiales, pasajeros mentalmente trastornados, pasajeros deportados y pasajeros desmovilizados se debe realizar conforme a los procedimientos reglamentados por la Autoridad Aeronáutica. En caso de transporte de cadáveres, pasajeros enfermos, infectocontagiosos o pasajeros mentalmente transformados deberá observarse lo previsto por la autoridad de salud.

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

Artículo 33. Se prohíbe realizar vuelos acrobáticos o maniobras de carácter peligroso sobre ciudades, centros poblados, aeródromos o aeropuertos,

embarcaciones de superficie o reuniones de personas al aire libre. La Autoridad Aeronáutica reglamentará los casos y condiciones en que se permitan tales vuelos.

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

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

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

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

TÍTULO IV

DE LA INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

CAPÍTULO I

Infraestructura de aeródromos y aeropuertos

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

Sin perjuicio de las normas técnicas aeronáuticas que le sea aplicable, la infraestructura aeronáutica deberá tener en cuenta las normas técnicas colombianas de accesibilidad.

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

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

abastecimiento de aeronaves, etc., se le considera aeropuerto.

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

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

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

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

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

Aeropuertos. Los aeropuertos se clasifican en nacionales o internacionales.

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

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

Artículo 40. Para explotar un aeródromo o aeropuerto, a cualquier título incluido el de concesión, se requiere que el empresario aeroportuario público o privado, demuestre ante la Autoridad Aeronáutica su capacidad técnica, administrativa y financiera en relación con las actividades que se propone desarrollar y obtener sus respectivas especificaciones y permiso de operación.

Los permisos de operación y las especificaciones no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título.

Artículo 41. Los aeródromos privados podrán ser utilizados transitoriamente por aeronaves de Estado, en desempeño de funciones oficiales, y por aeronaves en peligro. En este caso el explotador del aeródromo deberá tomar las medidas necesarias para el aterrizaje y la seguridad de la aeronave, obligación que se extenderá al tiempo de permanencia de la misma en el aeródromo.

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

Artículo 43. La Autoridad Aeronáutica está facultada para prohibir que se ejecuten u ordene que se retire o demuela toda instalación o actividad, pero sin limitarse a cables aéreos, líneas de conducción de energía, antenas y otras semejantes, cuando

dichas instalaciones o actividades puedan de forma alguna, constituirse en obstáculos o peligros para la navegación aérea o sobrepasen las superficies de seguridad de un aeropuerto abierto a la operación pública. Las autoridades de policía por su parte deberán ejecutar de inmediato y sin dilación alguna la orden impartida por la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO II

Explotación y operaciones

Artículo 44. Para la construcción, reparación y ampliación de aeródromos se requerirá el permiso previo de la Autoridad Aeronáutica, quien podrá negarlo si el respectivo proyecto no cumple con los requisitos exigidos por los reglamentos.

Artículo 45. La Autoridad Aeronáutica concederá permisos para construir y operar aeródromos dentro del territorio de la República de Colombia a personas naturales o a personas jurídicas nacionales, legalmente constituidas que cumplan previamente con los requisitos técnicos y de seguridad exigidos por tal entidad. Esta autorización podrá ser negada o revocada por razones de interés público. Los aeródromos privados podrán ser habilitados como públicos siempre que se cumplan los requisitos y condiciones necesarios para tener tal calidad.

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

Artículo 46. El permiso de operaciones de un aeródromo podrá suspenderse o cancelarse previa actuación administrativa en los siguientes casos:

1. Cuando desde el aeródromo se atente contra la seguridad del Estado.
2. Cuando no se cumpla lo dispuesto en el artículo siguiente, o en cualquier otra forma se abuse del aeródromo.
3. Cuando se autorice, a solicitud del propietario. Si el explotador fuere persona distinta, se requerirá su asentimiento.
4. Cuando se deteriore de forma que ponga en riesgo la seguridad de las operaciones que en él se desarrollan de acuerdo con la evaluación técnica que al efecto establezca la Autoridad Aeronáutica.
5. Cuando no se lleve el registro de aeronaves que operen en el aeródromo o no se cumplan las órdenes y los Reglamentos Aeronáuticos.

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

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

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

Artículo 47. Las aeronaves operarán en los aeródromos o aeropuertos autorizados por la Autoridad

Aeronáutica, salvo los casos previstos en la presente ley y los Reglamentos Aeronáuticos.

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

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

Artículo 48. Se presume explotador al dueño de las instalaciones, equipos y servicios que constituyen el aeródromo, a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

Todo documento o contrato en virtud del cual se transfiera el uso o la operación de un aeródromo, incluida la concesión del mismo, conlleva transferencia de la calidad de explotador sobre él, y en consecuencia previa recertificación, debe registrarse en la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional.

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

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

Artículo 49. Ningún aeródromo o aeropuerto público o privado podrá operar sin el certificado de explotador otorgado por la Autoridad Aeronáutica, donde consten las especificaciones y condiciones de explotación, de conformidad con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos correspondientes.

Artículo 50. La Autoridad Aeronáutica a través de la Oficina de Registro Aeronáutico Nacional llevará un registro de aeródromos y aeropuertos en el cual se hará constar su clase y categoría, el nombre del explotador y demás datos pertinentes.

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

Artículo 51. El explotador de aeródromos públicos podrá cobrar tasas y derechos a los usuarios con ocasión del uso de las instalaciones y servicios allí ofrecidos. Las tarifas correspondientes serán fijadas directamente por la Autoridad Aeronáutica respecto de los aeródromos explotados por ella, o indirectamente aprobando las que sean propuestas por sus explotadores, cuando estos sean terceros; teniendo siempre en cuenta que ellas absorban razonablemente la inversión, los costos de operación de tales instalaciones y servicios.

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

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

Artículo 53. Los explotadores de aeródromo, así como las personas o entidades que presten los servicios de infraestructura aeronáutica son responsables de los daños que causen la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

Esta responsabilidad se rige por lo dispuesto por los artículos 250, 253 y 254.

Artículo 54. Todo explotador de aeródromo es responsable de la elaboración y aplicación de un plan de seguridad contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos y los convenios internacionales.

CAPÍTULO III

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

Artículo 55. Denomínense zona despejada de obstáculos el espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje ininterrumpido, conos de aproximación y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesario para fines de navegación aérea, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, en la cual está limitada la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

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

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

Artículo 56. Todo propietario de un inmueble está en la obligación de permitir el señalamiento de los obstáculos que podrían constituir un peligro para la circulación aérea a juicio de la Autoridad Aeronáutica. La instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces correrán a cargo del explotador del aeropuerto, salvo respecto de los obstáculos levantados con posterioridad al permiso de operación del aeródromo, que correrán a cargo del propietario del obstáculo.

Artículo 57. Es obligación del explotador de una aeronave, máquina o equipo que perturbe el libre tránsito de las pistas, rampas o zonas de rodamiento de un aeródromo, removerlo tan pronto el explotador del aeropuerto así lo ordene. De no hacerlo dentro de un tiempo prudencial, dicho explotador de aeropuerto podrá disponer lo pertinente para su

remoción, a expensas del explotador de la aeronave, dentro de lo que las circunstancias inmediatas aconsejen, y sin que a dicho explotador le quepa responsabilidad por los daños que puedan causarse a la aeronave, máquina o equipo.

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

CAPÍTULO IV

De las zonas de protección

Artículo 58. Es zona de protección de la infraestructura aeronáutica, el espacio aéreo sobre:

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

Artículo 59. La zona de protección será determinada específicamente para cada aeródromo y para cada instalación de ayuda y protección de la navegación aérea, en un plano que confeccionará la Autoridad Aeronáutica. En el plano se señalarán, además de la superficie terrestre o acuática correspondiente a la zona de protección, las alturas máximas permitidas para la plantación y demás efectos a que se refiere el artículo 55.

Artículo 60. Se prohíbe elevar obstáculos y hacer funcionar fuentes de interferencia en las zonas de protección, debiendo estas permanecer libres de plantaciones, construcciones e instalaciones.

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

Artículo 61. La Autoridad Aeronáutica en los aeródromos públicos, privados o Estado mediante acto administrativo que solo tendrá el recurso de reposición en efecto devolutivo, declarará la existencia del obstáculo y ordenará lo que corresponda al caso, que podrá consistir entre otras medidas en la remoción, demolición, desmonte, retiro, sellamiento, tala, poda, balizamiento, entre otros. En el mismo acto ordenará a las autoridades locales y de policía con jurisdicción en el lugar donde se ubique el aeropuerto, ejecutar de forma inmediata la medida ordenada sin que estas puedan negarse a su cumplimiento. Cuando el responsable del obstáculo cumpla con lo ordenado en el acto administrativo de manera voluntaria y dentro del término ordenado por la Autoridad Aeronáutica, no tendrá que efectuar reembolso alguno; en caso contrario, deberá reintegrar a las autoridades que intervinieron en el caso todos los costos y gastos en que estas incurrieron para hacer efectiva la medida, lo cual se liquidará mediante el incidente del caso ante la misma autoridad de policía.

El explotador del aeródromo denunciará ante la Autoridad Aeronáutica el emplazamiento de obstáculos y/o instalaciones que afecten la operación segura de las aeronaves en su aeródromo o zona despejada de obstáculos, allegando los planos, aná-

lisis y datos del caso que sean necesarios para su declaración.

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

Artículo 62. El establecimiento de una zona despejada de obstáculos por parte de la Autoridad Aeronáutica, implica una limitación al dominio de los predios ubicados en las inmediaciones del aeropuerto que restringe el uso del espacio aéreo ubicado sobre ellos a sus respectivas alturas; en consecuencia, el acto administrativo que determine tal situación debe ser inscrito, a costa del explotador del aeródromo, en los respectivos certificados de tradición y libertad de los predios para conocimiento de terceros.

Artículo 63. Las entidades territoriales se asegurarán de garantizar el uso adecuado del suelo y compatibilizar el desarrollo urbanístico de las áreas circundantes del aeropuerto con la operación del mismo; para el efecto en su Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) o Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT) incluirán las previsiones del caso para evitar que se eleven construcciones, instalaciones o plantaciones que de forma alguna puedan penetrar o afectar la zona despejada de obstáculos y prohibirán el emplazamiento de unidades residenciales.

CAPÍTULO V

Seguridad en las operaciones aeronáuticas

Artículo 64. La seguridad operacional de las actividades aeronáuticas deberá controlarse con un enfoque preventivo, adelantándose a identificar los riesgos y buscando que se implementen medidas correctivas necesarias para mitigar los riesgos.

Artículo 65. La superficie del pavimento de la pista de aterrizaje debe contar con unos niveles apropiados de rozamiento y macrotexturizado que garanticen la seguridad operacional de las aeronaves durante sus actividades rutinarias en condiciones húmedas.

Artículo 66. El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública debe notificar a la Autoridad Aeronáutica el nivel de rozamiento y macrotexturizado de la pista.

Artículo 67. La superficie de una pista pavimentada se construirá de modo que proporcione niveles apropiados de rozamiento y macrotexturizado cuando la pista esté mojada.

Artículo 68. El explotador del aeropuerto debe medir periódicamente, en los intervalos que determine la Autoridad Aeronáutica, las características de rozamiento y macrotexturizado de la superficie de la pista con dispositivos certificados bajo estándares internacionales.

Artículo 69. El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública deberá efectuar mediciones del rozamiento a intervalos que garanticen la identificación de las pistas que requieren mantenimiento o un tratamiento especial de la superficie antes que su estado se deteriore.

Artículo 70. El explotador de un aeropuerto abierto a la operación pública deberá tomar las medidas correctivas de mantenimiento cuando las características de macrotexturizado y de rozamien-

to de la superficie de la pista presenten niveles que pongan en riesgo la seguridad operacional que en él se desarrolla.

Artículo 71. La Autoridad Aeronáutica deberá garantizar que todos los aeropuertos abiertos a la operación pública cumplan con los estándares de operación internacional establecidos para su categoría.

TÍTULO V

DE LA AERONAVE

CAPÍTULO I

Aeronaves en general

Artículo 72. Se considera aeronave, para los efectos de este Código Aeronáutico, toda máquina apta para trasladar personas o cosas que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie terrestre.

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

Artículo 73. Las aeronaves son bienes muebles sujetos a registro, de naturaleza especial, conforme al presente Código Aeronáutico.

Artículo 74. La Autoridad Aeronáutica determinará las especificaciones técnicas necesarias para el diseño, certificación y manufactura de productos aeronáuticos en Colombia, conforme a estándares internacionales aplicables a dichas actividades. Igualmente, vigilará que las personas u organizaciones cumplan con dichas especificaciones dentro de los tiempos y formas previstos en los Reglamentos Aeronáuticos.

CAPÍTULO II

Nacionalidad y matrícula

Artículo 75. Se entiende por matrícula el acto mediante el cual se confiere la nacionalidad colombiana a una aeronave, y consiste en la inscripción de la misma en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 76. El Registro Aeronáutico Nacional es de carácter público, dependiente de la Autoridad Aeronáutica y se regirá por los principios registrales de publicidad y seguridad jurídica, para lo cual se llevarán los libros necesarios donde se inscribirán los documentos y títulos relativos a la propiedad, explotación, garantías reales, medidas cautelares, gravámenes, actos, contratos de utilización de aeronaves y acuerdos similares sobre aeronaves y aeródromos, concesiones o permisos y todo aquello que establezca la normativa aeronáutica que organiza y regula su funcionamiento.

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

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

Artículo 77. Toda aeronave matriculada en Colombia llevará, como distintivo de la nacionalidad, la bandera mercante colombiana y el grupo de signos que determine la Autoridad Aeronáutica. Las aeronaves civiles no podrán poseer más de una matrícula y para operar en territorio colombiano deben

llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

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

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

Artículo 78. La matrícula de una aeronave podrá cancelarse, conforme a los reglamentos, en los siguientes casos:

1. Cuando la Autoridad Aeronáutica concede permiso para su matrícula en otro país.
2. Cuando se autorice su exportación, previo concepto favorable de la Autoridad Aeronáutica.
3. Cuando se requiera ponerla definitivamente fuera de servicio.
4. Cuando sea antieconómica su reparación y así lo solicite su explotador.
5. Por destrucción o desaparecimiento debidamente comprobados o cuando se abandone la aeronave.
6. Cuando medie orden de Autoridad Aeronáutica o mandato judicial.
7. Cuando la aeronave sea utilizada en la comisión de un ilícito o hubiere sido adquirida con el producto de una actividad ilícita.
8. Por decisión de la Autoridad Aeronáutica o de autoridad competente, cuando se establezca que la matrícula ha sido irregularmente otorgada.
9. Cuando desaparezca cualquiera de los requisitos necesarios para su inscripción inicial; pero esta cancelación podrá estar condicionada a la presencia de la aeronave en territorio colombiano.
10. En los demás casos determinados por la ley.

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

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

Artículo 79. Una aeronave se declarará:

1. Desaparecida cuando:

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

2. Abandono cuando:

- a) Por la declaración del propietario;
- b) Por indeterminación o carencia de marcas de nacionalidad y matrícula legítimas o se ignore su propietario;

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

- d) Por declaración de la autoridad aduanera.

Artículo 80. La Autoridad Aeronáutica podrá, para los fines de la importación, permitir el uso de las marcas de nacionalidad colombiana y los demás distintivos adecuados para la identificación de las aeronaves.

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

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

Artículo 81. El Estado colombiano reconocerá los derechos sobre aeronaves civiles extranjeras, siempre y cuando cumpla con el Registro ante la Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula y el registro internacional de aeronaves.

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

Artículo 82. Las disposiciones sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves, se entenderán sin perjuicio de lo que dispongan o puedan disponer los tratados internacionales sobre empresas multinacionales en que participen personas o entidades colombianas.

CAPÍTULO III

Registro Aeronáutico

Artículo 83. La Oficina de Registro Aeronáutico Nacional dependerá de la Autoridad Aeronáutica, y llevará los libros que la ley o los Reglamentos Aeronáuticos determinen.

Artículo 84. La autoridad aeronáutica reglamentará la manera de llevar el Registro Aeronáutico Nacional, en concordancia con las disposiciones dictadas por el Gobierno Nacional en materia registral.

CAPÍTULO IV

Propiedad y explotación sobre aeronaves

Artículo 85. Salvo lo previsto en Convenios Internacionales que sean obligatorios para Colombia, las cuestiones relativas a la propiedad, explotación y gravámenes sobre aeronaves matriculadas en el país, será sometido a las normas establecidas para ello en el presente Código Aeronáutico y demás leyes colombianas. Dichas normas también serán aplicables a las aeronaves de matrícula extranjera, explotadas por operador colombiano mediante contrato de utilización inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 86. Los actos o contratos que afecten el dominio o que tengan por objeto la constitución de derechos reales sobre aeronaves se perfeccionan por escritura pública. La respectiva escritura solo se inscribirá en el Registro Aeronáutico Nacional, según el caso. La tradición se efectuará mediante dicha inscripción acompañada de la entrega material.

Artículo 87. Para los efectos de la entrega de aeronaves, el propietario o adquirente podrá solicitar amparo administrativo ante la Autoridad Aeronáutica para que esta impida su operación.

CAPÍTULO V

Del explotador

Artículo 88. Es explotador de una aeronave la persona inscrita como propietario de la misma en el Registro Aeronáutico Nacional. El propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la Autoridad Aeronáutica e inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 89. La Autoridad Aeronáutica no ordenará el registro de una persona en calidad de explotador, si no reúne las condiciones técnicas, económicas y administrativas y demás requisitos exigidos en las leyes y en los reglamentos para operar aeronaves.

Artículo 90. Los explotadores de aeronaves civiles son responsables de la aeronavegabilidad, mantenimiento y control de calidad, operación e inspección de ellas, así como de sus equipos de abordaje, por lo cual deberán asegurarse que estas actividades se realicen de conformidad con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos.

CAPÍTULO VI

Contratos de utilización de aeronaves

Artículo 91. Se entiende por contratos de utilización de aeronaves aquellos que tienen por objeto regular las relaciones jurídicas para el empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas y que no resulten contrarios al orden público nacional, de conformidad con lo previsto en el presente Código Aeronáutico y en la reglamentación.

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

Artículo 92. El arrendamiento o locación de aeronaves podrá llevarse a cabo con o sin tripulación, pero en todo caso la dirección de esta queda a cargo del arrendatario.

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

Artículo 93. Salvo expreso consentimiento del arrendador, el contrato se considera prorrogado si, a su vencimiento, el arrendatario continúa con la aeronave en su poder.

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

Si el arrendatario continúa de hecho con la tenencia de la aeronave, seguirá considerándose como explotador para todos los efectos legales. Durante la tenencia de hecho el arrendatario deberá pagar al arrendador la suma estipulada en el contrato, aumentada en un 50% y a indemnizar de perjuicios al arrendador; estará además, obligado a conservar debidamente la cosa, sin que por ello cese su obligación de restituirla.

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

Artículo 94. El arrendador que incurra en mora de entregar, restituirá los alquileres que haya recibido; además, pagará al arrendatario una suma mensual equivalente al 50% del precio del arrendamiento estipulado y le indemnizará los perjuicios.

Artículo 95. El fletamento de una aeronave es un contrato intuitu personae por el cual un explotador, llamado fletante, cede a otra persona, llamada fletador, a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por kilometraje o por tiempo, reservándose el fletante la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

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

Artículo 96. Son obligaciones especiales del fletante o explotador:

1. Obtener los permisos necesarios para la operación de la nave.
2. Aprovisionarla de combustible y demás elementos necesarios para la navegación.
3. Conservarla en condiciones de navegabilidad.
4. Mantener la tripulación debidamente licenciada y apta para el cumplimiento del contrato, de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos.
5. Velar por que la aeronave no sea empleada para la comisión de ilícitos.

Artículo 97. El fletador está obligado a proveer la documentación necesaria para el tránsito de los pasajeros, de la carga o para el uso especial a que se destine la aeronave.

Artículo 98. El fletante no estará obligado a emprender un viaje cuya duración previsible exceda considerablemente el término de duración del contrato.

Artículo 99. Salvo estipulación en contrario, los aeródromos de iniciación y terminación del contrato estarán situados en Colombia.

Artículo 100. El mayor tiempo empleado por el fletante en la ejecución del contrato, imputable a culpa del fletador, impondrá a este la obligación de pagar a aquel un precio proporcional al precio pactado y los gastos que la demora ocasione.

Artículo 101. El fletante es responsable de los daños y perjuicios que sufra el fletador por culpa de aquel o de sus dependientes, cuando la nave no pueda efectuar el transporte en el tiempo fijado en el contrato.

Artículo 102. El contrato de intercambio de aeronaves tendrá lugar cuando dos o más explotadores conviniere en usar sus aeronaves, a título de arrendamientos o fletamientos recíprocos. El caso de intercambio de aeronaves a título de arrendamiento implica transferencia en la calidad de explotador de las aeronaves, caso en el cual habrá que inscribirlo en el Registro Aeronáutico Nacional.

Artículo 103. Son créditos privilegiados sobre las aeronaves, motores, sus partes, componentes, accesorios, su precio o la suma por la cual estuviere asegurada:

1. Los derechos causados por la prestación de servicios de apoyo a la navegación aérea y aeroportuarios, multas y tributos.

2. Los gastos causados en interés del acreedor hipotecario y otros derechos de garantía.

3. Los gastos para la conservación de la aeronave.

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

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

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

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

Artículo 104. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave si no lo hubiese inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, dentro de un plazo de tres meses, que se contará a partir de la última operación, actos o servicios que la han originado.

CAPÍTULO VII

Títulos, transferencias y certificaciones

Artículo 105. Las empresas colombianas podrán usar en la prestación de los servicios que les autoricen en la concesión o permiso respectivo, aeronaves de matrícula extranjera, cuya explotación provenga de cualquier contrato de utilización de aeronaves, siempre que estos no resulten contrarios al ordenamiento jurídico y se cumpla con las condiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica. La Autoridad Aeronáutica autorizará dichas formas de operación cuando el interés público y la protección de la industria aérea nacional así lo aconsejen.

Artículo 106. Cuando una aeronave civil de matrícula colombiana sea explotada en otro Estado, mediante un contrato de utilización de aeronaves o por cualquier otro acuerdo similar, la Autoridad Aeronáutica podrá transferirle a ese Estado, basado en un acuerdo internacional, todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula. En este caso, el Estado colombiano quedará eximido de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere.

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

Artículo 107. La Autoridad Aeronáutica establecerá los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictará las normas de operación y mantenimiento de las mismas en concordancia con estándares internacionales.

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

Los certificados de aeronavegabilidad de aeronaves extranjeras expedidos por las autoridades competentes son válidos en el país, cuando concedan un trato recíproco a las expedidas por la República de Colombia y cumplan con los requisitos exigidos por los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 108. Las aeronaves civiles, motores, hélices, componentes, productos y accesorios que se fabriquen, reparen, modifiquen o alteren, no podrán ser puestos en servicio sin cumplir con los requisitos exigidos por parte de la Autoridad Aeronáutica.

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

Artículo 109. Toda aeronave civil nacional o extranjera deberá llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad, los documentos exigidos por los convenios internacionales en los que Colombia sea parte y los demás que determine la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 110. La Autoridad Aeronáutica deberá implementar sistemas de monitoreo para garantizar efectivamente el cumplimiento de los requisitos exigidos por la reglamentación correspondiente, incluyendo aquellos relativos a la prestación del servicio y la carga laboral de quienes participan de las actividades aeronáuticas.

CAPÍTULO VIII

Hipoteca, prenda y otros gravámenes sobre aeronaves o sus partes

Artículo 111. Las aeronaves matriculadas en Colombia pueden gravarse con hipoteca. Las que estén en vía de construcción también podrán hipotecarse, con tal que en la escritura pública en que la hipoteca se constituya, se consignen las especificaciones necesarias para su inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

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

Artículo 112. La hipoteca comprenderá la célula, las unidades moto propulsoras, los equipos electrónicos y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella en forma permanente, aunque fueren momentáneamente separadas de la aeronave, los seguros e indemnizaciones que parcial o totalmente reemplacen la cosa gravada, prefiere a cualquier otro crédito, menos a los siguientes:

1. Los impuestos en favor del fisco que graven la aeronave.

2. Los salarios de la tripulación de la aeronave y personal de mantenimiento.

3. Las remuneraciones e indemnizaciones debidas por asistencia o salvamento causadas durante la existencia del gravamen.

4. Los gastos destinados a la conservación de la aeronave durante el juicio respectivo y las costas de este en beneficio común de los acreedores.

5. Las indemnizaciones fijadas en este título por daños que haya causado la aeronave durante el últi-

mo año, a personas o cosas con ocasión de un vuelo y que no estén amparadas por un seguro o garantía.

Artículo 113. El deudor no podrá separar de una aeronave hipotecada, sin permiso del acreedor, las partes de la misma a que se extiende el gravamen según el artículo anterior, sino de manera momentánea para su reparación o mejora.

Artículo 114. El deudor no podrá modificar las características de construcción o funcionamiento de la aeronave hipotecada sin permiso escrito del acreedor, el cual será necesario para llevar a cabo la anotación de las modificaciones en el Registro Aeronáutico Nacional.

CAPÍTULO IX

Embargo, secuestro y otras medidas cautelares

Artículo 115. El embargo de una aeronave, aún en vía de construcción deberá anotarse en el registro aeronáutico.

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

Artículo 116. Embargada y secuestrada una aeronave, se podrá obtener su desembargo y el levantamiento del secuestro prestando caución real, bancaria o de compañía de seguros, igual al doble del crédito demandado, sin intereses ni costas, ni exceder en ningún caso los límites señalados en este Código Aeronáutico.

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

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

TÍTULO VI

DEL PERSONAL AERONÁUTICO

CAPÍTULO I

Personal aeronáutico en general

Artículo 117. Se denomina personal aeronáutico aquellas personas que a bordo de las aeronaves o en tierra, cumplen funciones vinculadas directamente a la parte técnica de la navegación aérea, tales como la dirección, operación de las aeronaves; su despacho, inspección, mantenimiento y reparación; el control del tránsito aéreo, los servicios de meteorología, telecomunicaciones e información aeronáutica, los de salvamento y extinción de incendios en aeropuertos. El ejercicio de funciones técnicas propias de la aeronáutica requerirá de las licencias y habilitaciones que determine la Autoridad Aeronáutica cumpliendo con los convenios internacionales ratificados por Colombia.

Artículo 118. El personal de vuelo o tripulación, comprende todo el personal de a bordo de la aeronave, quienes deberán ser contratados directamente por la empresa de servicio aéreo comercial a la que prestan sus servicios y estar debidamente especiali-

zados y poseer la respectiva licencia de la Autoridad Aeronáutica.

Cuando para un determinado vuelo o vuelos se requiera la presencia de un técnico de mantenimiento y/o un despachador, a bordo de la aeronave, serán considerados tripulantes.

Artículo 119. Los tripulantes de cabina de mando comprenden aquellos miembros de la tripulación que prestan servicios esenciales para la operación de la aeronave, durante el vuelo.

Son miembros de la tripulación:

1. El Comandante de la Aeronave o Piloto al mando de la misma.
2. Los pilotos, copilotos, navegantes, ingenieros de vuelo, técnicos, mecánicos y radio-operadores.
3. Instructores de vuelo.
4. Pilotos u otros tripulantes para relevo en vuelo.
5. Tripulantes adicionales.

Artículo 120. Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, son tripulantes responsables de: Contribuir a la seguridad del vuelo previniendo situaciones de peligro a bordo, asistir a los pasajeros e impartirles las instrucciones de seguridad requeridas, brindarles los primeros auxilios cuando sea necesario, reaccionar en caso de emergencia operando los equipos apropiados disponibles, o conduciendo la pronta evacuación de la aeronave en coordinación con la tripulación de cabina de mando cuando se haga indispensable y proveer la supervivencia de los ocupantes en caso de accidente, quienes deberán ser contratados directamente por la empresa de servicio aéreo comercial a la que prestan sus servicios y estar debidamente especializados y poseer la respectiva licencia de la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 121. El personal terrestre son aquellas personas que desarrollan atribuciones relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y reparación de aeronaves en todos sus niveles, el despacho de operaciones de vuelo, los servicios a la navegación aérea de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, información aeronáutica, meteorología aeronáutica, cartografía aeronáutica y la instrucción en tierra del personal aeronáutico, entre otros, quienes deberán ser contratados directamente por la empresa de servicios aéreos comerciales, a la que prestan sus servicios y estar debidamente especializados y ser titulares de las licencias aeronáuticas, habilitaciones y certificaciones aeromédicas que sobre el particular determine la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 122. Las disposiciones contenidas en los artículos 117 y 120 de este Código Aeronáutico son aplicables a toda persona que ostente el respectivo permiso de operación o funcionamiento otorgado por la Autoridad Aeronáutica colombiana para desarrollar actividades de aeronáutica civil en el país.

Artículo 123. Concepto del tiempo de servicios. Para efectos de lo dispuesto en el presente Código Aeronáutico, se entiende por tiempo de servicio el periodo durante el cual el tripulante está a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse dos horas antes de la iniciación programada en vuelos transoceánicos, una hora y media antes de

los vuelos intercontinentales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de contar treinta (30) minutos después de finalizar el vuelo.

Se considera también como tiempo de servicio:

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

Artículo 124. Tiempo de Vuelo. Es el transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por sus propios medios, hasta que se detiene completamente en su lugar de destino.

Artículo 125. Se entiende por asignación, la utilización que se hace de un tripulante en actividades propias de la empresa explotadora. Las asignaciones son:

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

Artículo 126. Se entiende por descanso reglamentario en tierra aquel que interrumpe el servicio, a fin de proporcionar a la tripulación por lo menos el descanso mínimo reglamentario establecido por la legislación laboral colombiana para su recuperación antes de iniciar otro servicio.

Los períodos de permanencia temporal o escala en tierra no interrumpen el tiempo de servicio.

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

Artículo 127. Los aspectos laborales del personal aeronáutico y en especial el de los aviadores civiles serán regulados de conformidad con el artículo 53 de la Constitución Política de Colombia y se sujetarán a la legislación laboral interna. La Autoridad Aeronáutica no tomará decisiones que vayan en contra con lo aquí establecido.

Artículo 128. La Autoridad Aeronáutica reglamentará dentro de lo establecido por las normas técnicas internacionales que resulten más favorables para la seguridad aérea colombiana:

1. Las categorías de licencias y sus habilitaciones.
2. Las características de las licencias aeronáuticas y de los certificados de aptitud.
3. Las condiciones generales de edad, nacionalidad y conducta requeridas para obtener las licencias aeronáuticas.
4. Las condiciones de idoneidad, incluyendo: conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica, habilitaciones y atribuciones de las licencias.

5. La vigencia, condiciones de renovación, reválidación, convalidación, suspensión y revocación de dichas licencias.

6. Las condiciones aplicables al tiempo de servicio, vuelo y descanso del personal aeronáutico, atendiendo razones de seguridad aérea.

7. Las atribuciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico.

8. Otros elementos propios de la materia.

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

Artículo 129. A falta de tratados internacionales y a condición de reciprocidad, la Autoridad Aeronáutica podrá reconocer los certificados y/o licencias otorgadas en el extranjero, siempre que estas hayan sido expedidas válidamente por la Autoridad Aeronáutica competente y que los requisitos de expedición sean equivalentes a los exigidos por la ley colombiana.

Artículo 130. Toda empresa colombiana de aviación deberá ocupar personal aeronáutico de nacionalidad colombiana en proporción no inferior al 90%. Esta misma norma se aplicará a las empresas extranjeras que tengan establecida agencia o sucursal en Colombia, con respecto al personal adscrito a estas.

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

Artículo 131. Se autorizará el empleo de instructores o técnicos extranjeros para el personal aeronáutico colombiano, cuando sea necesario para entrenamiento o capacitación de un servicio aeronáutico.

Estas autorizaciones las concederá la Autoridad Aeronáutica por un plazo no mayor de un (1) año, susceptible de ser prorrogado por una sola vez hasta por un término igual, si persiste y se comprueba la necesidad del caso. Dentro de estos plazos el personal contratado tendrá la obligación de impartir el debido entrenamiento al personal colombiano que lo sustituirá.

CAPÍTULO II

Del Comandante de Aeronave

Artículo 132. Toda aeronave debe contar con un piloto habilitado para operarla, a bordo, a distancia o control remoto, investido de las funciones de Comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando tal designación no conste de manera expresa, será Comandante el piloto que encabece la lista de los tripulantes en los documentos de a bordo. El comandante será delegatario de autoridad pública para cada operación aérea.

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

Artículo 133. Las normas de este estatuto se aplican aun al Comandante de aeronave extranjera que utilice espacio aéreo, aeropuerto o aeródromo co-

lombiano, sin perjuicio de la aplicación de Tratado o Convención Internacional en contrario ratificados por Colombia, o de la legislación del Estado de matrícula de la aeronave cuando sea aplicable.

Artículo 134. El Comandante tiene la autoridad decisiva y la responsabilidad de la seguridad de la aeronave y tiene derecho a aplicar normas y mínimos más estrictos que los prescritos por el Estado o por el explotador.

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

Artículo 135. Las autoridades públicas y los organismos oficiales darán al comandante, en los términos de la legislación y los procedimientos nacionales o internacionales aplicables, todo el apoyo necesario para el correcto ejercicio de sus atribuciones.

Artículo 136. En caso de incapacidad de la persona designada, se presume comandante a quien dirige a bordo la operación de vuelo. En las aeronaves empleadas en actividades de aerocomerciales, estas serán desempeñadas por el tripulante asignado como primer oficial o copiloto, o por quien fuere expresamente designado por el explotador.

Artículo 137. El comandante de la aeronave es la única y máxima autoridad a bordo. Deberá asegurar que la preparación, planeación y ejecución del vuelo se realicen de acuerdo con la ley, Reglamentos Aeronáuticos, manuales y procedimientos vigentes. Es el encargado de la dirección de la aeronave y principal responsable de su conducción segura y

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 138. El Comandante se abstendrá de iniciar el vuelo, cuando en su criterio:

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

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

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

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

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

Artículo 139. Justificación de las decisiones del comandante:

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

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

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

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

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

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

Artículo 140. El comandante de aeronave, podrá exigir la toma de medidas específicas de seguridad previas a la iniciación de un vuelo, cuando a su juicio, no está debidamente garantizada dicha seguridad.

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

Artículo 141. En caso de peligro, el comandante de la aeronave está obligado a permanecer hasta tanto haya tomado las medidas necesarias para salvar a los pasajeros, la tripulación, los bienes que se encuentran a bordo para evitar daños en la superficie.

Artículo 142. El comandante, podrá ejecutar o celebrar todos los actos que fueren imprescindibles para la prosecución del vuelo, tales como los necesarios para la atención y resguardo de los pasajeros, equipajes, mercaderías, correos, y para la conservación, reparación y aprovisionamiento de la aeronave.

Artículo 143. Son atribuciones del comandante:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 144. Son facultades especiales del comandante de la aeronave:

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

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

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

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

Iguales facultades tendrá cualquier tripulante, cuando no se alcance a contar con la autorización del comandante y con el fin de conjurar una situación inminente de inseguridad a bordo.

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

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

Artículo 145. El comandante y el explotador son responsables penales, civiles y disciplinariamente en los términos de la ley y por el incumplimiento del presente Código Aeronáutico.

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

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

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

El Comandante no es responsable por las consecuencias:

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

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

Artículo 146. Las decisiones que adopte el comandante, y sus fundamentos, de acuerdo con las atribuciones que le concede este capítulo, deberán hacerse constar de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 147. El Comandante podrá delegar en el primer oficial o copiloto sus funciones en caso por incapacidad súbita o muerte del comandante durante el vuelo, hasta el siguiente aterrizaje o hasta cuando el explotador lo disponga.

Artículo 148. El explotador o su representante no exigirá y el comandante no aceptará ninguna instrucción que implique la infracción de lo establecido en las normas aeronáuticas.

Artículo 149. El comandante podrá hacer las adquisiciones y los gastos necesarios para la continuación del viaje y para salvaguardar las personas, los bienes transportados y la aeronave. Pero deberá consultar al explotador en cuanto sea posible.

CAPÍTULO III

Educación para el personal aeronáutico

Artículo 150. El personal aeronáutico deberá recibir formación en el área aeronáutica bien sea a nivel de educación para el trabajo y desarrollo humano, técnico, tecnológico, pregrado o posgrado.

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

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

TÍTULO VII

SERVICIOS AÉREOS COMERCIALES

CAPÍTULO I

Servicios aéreos comerciales en general

Artículo 151. Se entiende por servicios aéreos comerciales los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales.

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

Las disposiciones de este capítulo aplican a los servicios aéreos comerciales de transporte público y de trabajos aéreos especiales.

Artículo 152. Los servicios aéreos comerciales de transporte público podrán ser regulares o no regulares; aquellos son los que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio y horarios fijos que se anuncian al público; los últimos no están sujetos a las modalidades mencionadas.

Artículo 153. Los servicios no regulares podrán ser prestados por explotadores dedicados exclusivamente a ellos, o por explotadores de servicios regulares.

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

Artículo 154. Los servicios aéreos comerciales pueden ser internos o internacionales. Son internos aquellos que se prestan exclusivamente entre puntos

situados en el territorio de la República; son internacionales los demás.

Artículo 155. Todos los servicios aéreos comerciales, constituyen un servicio público. Los de transporte aéreo regular o no regular tienen el carácter de servicio público esencial.

La prestación del transporte aéreo comercial comprende los actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea a pasajeros, correo y/o carga.

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

Artículo 156. El Gobierno Nacional podrá subvencionar la industria aérea y señalar los términos, condiciones y modalidades de dicha subvención.

Artículo 157. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo determinado por los reglamentos, el otorgamiento del permiso de operación a las empresas que efectúen servicios aéreos comerciales, así como la regulación, control y vigilancia para la prestación adecuada de tales servicios.

Artículo 158. El procedimiento para la concesión de permisos de operación, así como para las modificaciones que de ellos se soliciten, serán determinados por la Autoridad Aeronáutica, la cual celebrará audiencias públicas que garanticen el adecuado análisis de la necesidad y conveniencia del servicio propuesto.

Artículo 159. Para la obtención del permiso de operación, la empresa deberá demostrar su capacidad administrativa, técnica y financiera, en relación con las actividades que se propone desarrollar y deberá mantener tales condiciones mientras sea titular de un permiso de operación.

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

Artículo 160. Se entiende por certificado de explotador de servicios aéreos el documento diferente del permiso de operación por medio del cual la Autoridad Aeronáutica certifica que una persona cuenta con la capacidad técnica necesaria para desarrollar determinadas actividades aéreas. Para la obtención del certificado el interesado debe demostrar ante la Autoridad Aeronáutica que cuenta con capacidad técnica exigida en los Reglamentos Aeronáuticos para desarrollar el respectivo servicio.

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

Artículo 161. Para la obtención del permiso de operación, la empresa deberá demostrar su capacidad administrativa, técnica y financiera, en relación con las actividades que se propone desarrollar y deberá mantener tales condiciones mientras sea titular de un permiso de operación.

Artículo 162. Las empresas explotadoras tendrán la obligación de proporcionar a su personal técnico aeronáutico y de vuelo, la capacitación y el adiestramiento continuo desde el proceso de selección y durante su permanencia en ella. Además correrá con los gastos que ello ocasione.

Artículo 163. La inspección de la Autoridad Aeronáutica, con la finalidad de garantizar la estabilidad de la industria aérea y los intereses del público, se extiende también a las agencias de viajes, intermediarios u operadores de viajes colectivos, que usualmente explotan la industria del turismo en colaboración o en conexión con servicios aéreos.

CAPÍTULO II

Servicios aéreos comerciales del transporte público

Artículo 164. El transporte aéreo comercial se clasifica en consideración a la periodicidad de sus operaciones, al ámbito territorial donde se realiza, al uso y demás características que permitan diferenciarlos, de conformidad con los convenios internacionales de los cuales es parte Colombia y el presente Código Aeronáutico.

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

Artículo 165. Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional en aeropuertos colombianos, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que Colombia sea parte, o, cuando ellos no sean aplicables mediante permiso previo de la Autoridad Aeronáutica, debiendo sujetarse, en este último caso, a los respectivos permisos de operación a la existencia de una adecuada reciprocidad con explotadores colombianos.

Artículo 166. La explotación comercial del servicio público de transporte aéreo nacional, queda reservada a las empresas de transporte aéreo colombianas.

Independientemente de la nacionalidad o procedencia de sus socios o su capital, son empresas colombianas de servicios aéreos comerciales, las constituidas en Colombia, conforme a las leyes de la República, cuyo domicilio principal esté en el país. Dichas empresas deberán además tener su base principal de operación en Colombia, su representante legal será ciudadano colombiano domiciliado en el país; tendrán alguna participación de capital nacional aun minoritaria y al menos una de las aeronaves que conformen su flota, ya sea a título de propiedad y/o a título de explotación, estará matriculada en Colombia.

Artículo 167. Para la explotación del servicio público de transporte aéreo comercial y de trabajos aéreos especiales por empresas nacionales y extranjeras, se requiere del permiso de operación otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

El otorgamiento de permisos para estas empresas, requiere que el servicio satisfaga una necesidad o conveniencia pública, que la empresa aérea sea

poseedora de un certificado de operación, de conformidad con el artículo anterior y que cumpla con los requisitos previstos en los Reglamentos Aeronáuticos que la regulan.

Artículo 168. Todo poseedor de un permiso de operación es responsable de la elaboración y aplicación de un plan de seguridad contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos y los Códigos Internacionales.

Artículo 169. La Autoridad Aeronáutica suspenderá o cancelará el permiso de operación, cuando su titular haya dejado de cumplir las condiciones conforme a los cuales fueron expedidos o en caso de transgresiones a la ley.

Artículo 170. Las empresas aéreas extranjeras podrán prestar servicios de transporte aéreo internacional desde y hacia el territorio nacional, basados en la reciprocidad, el interés nacional, los principios contenidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros Convenios ratificados por Colombia, mediante permiso previo otorgado por la Autoridad Aeronáutica, con sujeción a lo establecido en la ley y los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 171. En los casos de solicitud de permisos de operación nacional o internacional, otros explotadores de transporte aéreo que estén sirviendo la misma ruta o segmento de ruta podrán formular oposición, la cual será vista en audiencia pública, de acuerdo con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 172. Los permisos de operación no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título.

Artículo 173. Los permisos de operación de servicios de transporte aéreo se otorgarán sobre rutas aéreas determinadas, entendiéndose que ellas comprenden el derecho de transportar pasajeros, correo o carga de un aeródromo a otro, o sobre una serie sucesiva de aeródromos. Sin embargo, algunas escalas podrán ser concedidas sin derechos de tráfico. Los permisos de operación determinarán, además, los tipos de aeronaves, la capacidad ofrecida, los itinerarios autorizados y las demás condiciones que señalen los reglamentos.

Artículo 174. La Autoridad Aeronáutica reglamentará y clasificará los servicios aéreos, los explotadores y las rutas, y señalará las condiciones que deberán llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general.

Artículo 175. Los servicios aéreos colombianos internos e internacionales sólo podrán ser prestados por personas naturales o jurídicas nacionales, que tengan su domicilio real en Colombia. La Autoridad Aeronáutica podrá exigir que ciertos servicios se presten por personas organizadas jurídicamente en forma de sociedad.

Artículo 176. El Estado podrá prestar el servicio de transporte aéreo de personas, carga y correo, en especial para la atención a áreas desasistidas, con el

fin de facilitar su conectividad y llegar a su población de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo.

Artículo 177. Quedan sujetos a la aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica los Códigos entre explotadores de servicio aéreos comerciales que impliquen acuerdos de colaboración, integración, códigos compartidos o explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios, o que de cualquier manera tiendan a regularizar o limitar la competencia o el tráfico aéreo.

Artículo 178. La Autoridad Aeronáutica reglamentará y regulará las condiciones para la autorización, prestación del servicio y operación de los servicios aéreos comerciales de transporte público regular, no regular, trabajos aéreos especiales y demás actividades aeronáuticas o aeroportuarias. Así mismo reglamentará las actividades relativas a la aviación con fines turísticos o recreativos, cuando estas sean remuneradas.

CAPÍTULO III

Contrato de transporte aéreo

Artículo 179. Quedan sujetos a las disposiciones de este Código Aeronáutico los contratos de transporte interno e internacional, estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia.

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

Artículo 180. El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio a conducir de un lugar a otro, en aeronave y por vía aérea, en el plazo fijado, personas o cosas y entregar estas al destinatario.

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

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

Artículo 181. El transportador estará obligado, dentro del término, y a la categoría de aeronave prevista en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:

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

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

Artículo 182. Salvo lo dispuesto en normas especiales, el transporte deberá ser contratado con transportadores autorizados, quienes podrán encargar la conducción, en todo o en parte a terceros, pero bajo su responsabilidad, y sin que por ello se entiendan modificadas las condiciones del contrato.

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

Artículo 183. Se considera transporte combinado aquel en que existiendo un único contrato de transporte, la conducción es realizada en forma sucesiva por varias empresas transportadoras, por más de un modo de transporte. Su contratación podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:

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

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

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

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

Artículo 184. Cuando varios transportadores intervengan sucesivamente en la ejecución de un único contrato de transporte por uno o varios modos, o se emita billete, cartas de porte, únicas o directas, se observarán las siguientes reglas:

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

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

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

4. Si no pudiese determinarse el trayecto en el cual hayan ocurrido los daños, el transportador que los pague tendrá acción contra cada uno de los transportadores obligados al pago, en proporción al recorrido a cargo de cada cual, repartiéndose entre los responsables y en la misma proporción la cuota correspondiente al transportador insolvente.

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

Artículo 185. El transporte que efectúen sucesivamente varios transportadores por vía aérea, se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos.

Artículo 186. En el transporte multimodal la conducción de mercancías se efectuará por dos o más modos de transporte desde un lugar en el que el operador de transporte multimodal las toma bajo su custodia o responsabilidad hasta otro lugar desig-

nado para su entrega al destinatario, en virtud de un contrato único de transporte.

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

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

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

Artículo 187. Salvo estipulación en contrario, el último transportador representará a los demás para cobrar las prestaciones respectivas derivadas del contrato, para ejercer el derecho de retención y los privilegios que por el mismo les correspondan.

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

Artículo 188. El transportador estará obligado a conducir las personas o las cosas cuyo transporte se le solicita, siempre que lo permitan los medios ordinarios de que disponga y que se cumplan las condiciones normales y de régimen interno de la empresa, de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 189. Los contratos de transporte deberán ejecutarse en el orden en que se hayan celebrado. Si no puede establecerse dicho orden o en caso de solicitudes simultáneas de transporte, se estará a lo que dispongan los reglamentos.

Artículo 190. El transportador solo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inexecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño le fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación.

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

Las cláusulas del contrato que impliquen la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades, no producirán efecto alguno y se tendrán por no escritas.

Artículo 191. Las acciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte prescriben en dos (2) años.

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

Este término no puede ser modificado por las partes.

Artículo 192. El transporte benévolo o gratuito no se tendrá como contrato mercantil sino cuando

sea accesorio de un acto de comercio y en consecuencia estará sometido a las normas propias del Derecho Civil.

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

Artículo 193. La Autoridad Aeronáutica reglamentará el funcionamiento de las empresas de transporte aéreo, aeropuertos, centros de información y distribución de transporte, especialmente en cuanto a la seguridad de los pasajeros y la carga, la higiene y la seguridad de las aeronaves, bodegas y demás instalaciones y en cuanto a la política tarifaria, horarios, itinerarios y reglamentos de las empresas. Así mismo establecerá la escala de sanciones administrativas por la violación de normas legales y reglamentarias.

Artículo 194. Las obligaciones que surjan del contrato de transporte no se extinguirán por la muerte o quiebra de alguna de las partes, ni por la disolución de la persona jurídica que sea parte del contrato.

CAPÍTULO IV

Transporte de personas

Artículo 195. Las cláusulas del contrato de transporte celebrado con empresarios públicos deberán hacerse conocer de los pasajeros en el billete o boleto de pasaje, en los documentos de transporte que se entreguen a estos o en un lugar de las oficinas de aquellos en donde sean leídas fácilmente. Dichas cláusulas igualmente se darán a conocer de manera electrónica a quien adquiera un tiquete o efectúe una reserva de cupo, por este medio.

Artículo 196. El billete o boleto de pasaje, si se expide, independientemente del medio empleado para ello deberá contener, como mínimo:

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

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

En el caso del transporte internacional, al pasajero se le entregará un aviso escrito informándole que la responsabilidad del transportador se regirá conforme los Convenios Internacionales, vigentes para Colombia, que sean aplicables.

Artículo 197. El pasajero estará obligado a pagar el pasaje y a observar las instrucciones de seguridad impartidas por el transportador y por los reglamentos y a cumplir los reglamentos de la empresa, estos últimos siempre y cuando estén exhibidos en lugares donde sean fácilmente conocidos por el usuario o se inserten en el boleto o billete.

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

Artículo 198. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de este, de conformidad con lo previsto en el artículo 259. Su responsabi-

lidad frente a tal pasajero comprenderá, además, los daños causados por los vehículos, máquinas o equipos utilizados por él o sus dependientes.

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

1. Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas.

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

Artículo 199. El transporte del equipaje del pasajero y de las cosas que el transportador se obligue a conducir como parte del contrato de transporte de personas o como contrato adicional o distinto, se sujetará a las reglas prescritas en este Código Aeronáutico para el transporte de cosas.

Artículo 200. El transportador que, a sabiendas, se obligue a conducir enfermos, dementes, menores de edad, deberá prestarles dentro de sus posibilidades, los cuidados ordinarios que exijan su estado o condición. Además, responderá de los perjuicios causados por falta de estos cuidados y, en todo caso de los que ocasionen estas personas a los demás pasajeros o cosas transportadas.

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

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

Artículo 201. Los herederos del pasajero fallecido a consecuencia de un accidente que ocurra durante la ejecución del contrato de transporte, no podrán ejercitar acumulativamente la acción contractual transmitida por su causante y la extracontractual derivada del perjuicio que personalmente les haya inferido su muerte; pero podrán intentarlas separada o sucesivamente.

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

Artículo 202. El transportador podrá retener total o parcialmente el equipaje y demás cosas del pasajero que transporte mientras no le sea pagado el valor del correspondiente pasaje o el del flete de tales cosas o equipaje, cuando haya lugar a ello.

Artículo 203. Salvo lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos, en la República de Colombia queda prohibido el porte o tenencia de armas a bordo de aeronaves civiles.

Artículo 204. El transportador estará obligado a transportar conjuntamente con los viajeros y dentro del precio del billete, el equipaje de estos, con los límites de peso o volumen que fijen los reglamentos. El exceso de equipaje será regulado en las condiciones del contrato de transporte.

Artículo 205. El equipaje de que trata el artículo anterior se anotará en un talón de identificación que el transportador entregará al pasajero por cada bulto

facturado, el cual deberá contener las indicaciones que reglamentariamente se fijen.

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

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

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

CAPÍTULO V

Derechos y deberes de las partes que intervienen en la prestación del servicio público de transporte aéreo

Artículo 206. Sin perjuicio de las disposiciones vigentes sobre la materia, las aerolíneas y agencias de viaje deberán suministrar a los usuarios del servicio público esencial de transporte aéreo, información clara, veraz y suficiente sobre los servicios que ofrezcan mediante cualquier medio que garantice que el usuario, aun en condiciones de discapacidad, la reciba en forma completa y serán responsables por el incumplimiento de esta obligación.

Durante la solicitud de la reserva y adquisición del tiquete, el pasajero tiene derecho a que se le informe sobre:

a) Los vuelos disponibles, número, lugar y hora de las escalas o conexiones previstas según el itinerario programado y si se trata de un vuelo en código compartido u otro acuerdo entre aerolíneas.

b) Si el billete o boleto de pasaje se expide en desarrollo de un acuerdo entre operadores con código compartido u otros acuerdos ínter empresas.

b) Los tipos de tarifas disponibles en la aerolínea en que se solicita el servicio, con indicación clara de las restricciones aplicables, en caso de existir y las condiciones de reembolso. En caso de gestionarse la reserva o compra del tiquete a través de agencia de viajes, esta informará además sobre las tarifas disponibles de las diferentes aerolíneas para el trayecto y su vigencia.

c) El valor del tiquete conforme a la tarifa aplicada discriminando cualquier suma adicional (IVA, tasa aeroportuaria, impuesto de salida o cualquier otro sobrecosto autorizado) que deba ser pagado por el pasajero.

c) Las condiciones de los programas de fidelización de clientes (millas, DVC, MPD, etc.) y los costos en los que se deba incurrir, si los hubiera, al momento de hacer uso de los beneficios ofrecidos.

d) Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino del vuelo ofrecido.

e) En caso de vuelos internacionales, los requisitos de salida y los de ingreso al país de destino y países de tránsito o escala.

f) El tipo o capacidad de la aeronave prevista para el vuelo, si lo solicita.

g) Las condiciones del transporte respecto a: reservas y cancelaciones, adquisición de tiquetes, tarifas y sus condiciones, limitaciones de equipaje,

transporte de menores y tarifas correspondientes, elementos que no se pueden transportar y en general los deberes, restricciones y requisitos que debe cumplir el pasajero para que le presten un adecuado servicio de transporte aéreo.

h) Las indicaciones especiales para el transporte de personas enfermas, con movilidad reducida, lesionadas, mujeres embarazadas, adultos mayores, niños, o con situaciones jurídicas especiales.

i) El trámite a seguir para el transporte de mascotas, especies o productos agropecuarios, u objetos valiosos o de difícil manejo.

j) Los cambios en cuanto al vuelo, el horario o en general cualquier aspecto que afecte la reserva acordada. La información deberá transmitirse por el medio más rápido posible a más tardar con cuatro horas de antelación al vuelo.

En caso de embarazo que supere la trigésima semana, será necesario presentar autorización del médico tratante habilitando a la gestante a efectuar dicho viaje. De lo contrario la aerolínea podrá denegar el embarque. Cuando se trate de enfermos graves que requieran viajar con un médico, la aerolínea deberá asignar cupo y embarcar prioritariamente tanto al enfermo como al médico acompañante, siempre que sus condiciones no afecten el bienestar general.

Para el transporte de enfermos, la aerolínea, el pasajero y las dependencias de sanidad portuaria de los aeropuertos deberán cumplir lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y las normas de salud pública.

Artículo 207. El usuario del servicio de transporte aéreo tendrá derecho a que se le compense por parte de la aerolínea o agente de viajes según el caso, por los perjuicios derivados de aquellos mensajes o información que no corresponda a la realidad o sean insuficientes, de manera que induzcan o puedan inducir a error, engaño o confusión, en cuantía no inferior al diez por ciento (10%) del valor pagado por el respectivo pasaje adquirido.

Artículo 208. *Protección de la Información.* El transportador y sus agentes utilizarán los medios necesarios para la protección de los datos personales del pasajero, los cuales únicamente podrán ser utilizados para la formalización de la reserva y para los fines pertinentes del contrato de transporte, o para efectos de seguridad de la aviación civil, quedando prohibido darles cualquier uso diferente.

Los datos suministrado por los pasajeros no podrán transferirse ni cederse a ningún título.

Artículo 209. *Adquisición de tiquetes.* Con la adquisición del respectivo tiquete, el pasajero directamente accede al derecho de:

a) Expedición del correspondiente tiquete o boleto de pasaje con la información completa y en los términos acordados.

b) El cobro de la tarifa deberá corresponder a la vigente al momento de la adquisición del tiquete, de acuerdo al tipo de tarifa escogida.

c) Efectuada la reserva del tiquete, el precio cotizado se mantendrá inmodificable durante su vigencia, a menos que el mismo favorezca al pasajero.

d) Que el tiquete tenga una vigencia máxima de un (1) año, sin perjuicio de que el transportador la prorrogue.

e) Solicitar la inmediata corrección en caso de detectar cualquier error en la información por él suministrada o la contenida en el tiquete y a que se le expida uno nuevo corregido en este caso, sin costo alguno.

f) Que le reembolsen el dinero correspondiente en caso que, por decisión propia o determinación del transportador, se decida viajar haciendo uso de un cupo con una tarifa inferior a la acordada previamente.

g) A ser embarcado, en el vuelo a pesar de sobreventa.

h) En caso de extravío del tiquete o pasaje, el pasajero tiene derecho a la sustitución del mismo, de conformidad con las disposiciones contenidas en el Código de Comercio y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Las aerolíneas y/o agencias de viaje deben informar al usuario del servicio público esencial de transporte aéreo sobre las condiciones del contrato de transporte, al momento de la compra del pasaje, ya sea anexando su texto impreso a dicho pasaje, o mediante un vínculo o link que permita descargar esta información cuando se trate de pasajes electrónicos.

Artículo 210. *Deberes de los usuarios.* Después de la solicitud de la reserva el usuario tiene los siguientes deberes:

a) Cumplir con los plazos determinados por el transportador o los agentes para la adquisición del tiquete.

b) En caso de desistimiento, dar aviso al transportador por lo menos con 72 horas de antelación al vuelo, para que pueda obtener el reembolso correspondiente de acuerdo a los términos y condiciones adquiridas.

c) Suministrar en forma veraz y completa la información sobre sus datos personales. Tales datos incluirán al menos, nombre completo, documento de identidad, dirección, domicilio y teléfono de contacto en el lugar de adquisición del tiquete o de origen del viaje y el nombre, dirección y teléfono de una persona en cualquier lugar a quien sea posible contactar en caso de accidente, o de cualquier otra contingencia. En caso que la información dada a la aerolínea sea errónea, incompleta o inexacta, no será obligación informar al pasajero sobre los cambios que ocurran en los vuelos e itinerarios.

d) Informar en el momento de la reserva si el pasajero padece algún tipo de enfermedad, lesión o limitación que pueda implicar algún cuidado o asistencia especial, para que el transportador adopte oportunamente las medidas necesarias que estén a su alcance.

e) Informar en el momento de la reserva si el pasajero lleva consigo mascotas para la respectiva separación de guacal siempre y cuando la aerolínea disponga de dicho servicio. Así mismo, el pasajero deberá informar sobre cualquier otro elemento cuyo transporte pueda ser restringido.

f) Pagar el excedente en caso que decida viajar haciendo uso de un cupo bajo una tarifa superior a la acordada previamente o por fuera de los términos pactados en las tarifas.

g) Acatar las normas sobre seguridad y operación aeroportuaria vigentes y someterse a las requisas y demás procedimientos de control y medidas de seguridad dispuestos por la autoridad aeroportuaria o la aerolínea respectiva durante el embarque, el vuelo y el desembarque. En caso de pedirse identificar el equipaje antes del embarque, ni el pasajero ni su equipaje podrán embarcar si tal procedimiento no se agota.

h) Someterse a las requisas dispuestas en los aeropuertos antes y durante el embarque. No obstante, en caso de portar objetos valiosos debidamente declarados o de padecer alguna limitación, podrá exigir que dicha requisa se efectúe en privado.

i) Ocupar la silla que le sea asignada al momento del chequeo, a menos que por justificado requerimiento de la tripulación se le solicite ocupar otra, o que la misma se lo autorice.

j) Acatar las instrucciones del transportador y de sus tripulantes, relativas a la seguridad o al comportamiento durante el vuelo, impartidas desde las operaciones de embarque, así como durante el carreteo, despegue, vuelo, aterrizaje y desembarque.

k) Abstenerse de todo acto que pueda atentar contra la seguridad del vuelo, contra su propia seguridad o la de las demás personas o cosas a bordo, así como de cualquier conducta que atente contra el buen orden, la moral o la disciplina; o que de cualquier modo implique molestias a los demás pasajeros.

Artículo 211. El billete o boleto de pasaje, podrá ser transferido por su titular, siempre y cuando dé aviso a la aerolínea con antelación no inferior a setenta y dos (72) horas a la iniciación prevista del vuelo, a fin de verificar la información que se le suministra.

Artículo 212. Son derechos de los pasajeros durante la ejecución del contrato de transporte:

a) Expedición de pasabordo o autorización para embarcarse en el vuelo, informándole acerca de la hora prevista, muelle o sala y condiciones para el embarque.

b) Expedición de los correspondientes talones, en relación con el equipaje que afore o registre para su transporte en bodega, como constancia de su entrega a la aerolínea.

c) Ser informado para el embarque con las instrucciones pertinentes al respecto.

d) Ser informado sobre cualquier tipo de demora, cancelación o desvíos, o cuando fuere previsible que en condiciones normales de vuelo este no llegará con suficiente antelación al punto de conexión.

e) Desistir del viaje, sin que haya lugar a penalidad alguna, siempre que dé aviso al transportador con una antelación mayor a 72 horas de la fecha y hora programadas y sin perjuicio que la aerolínea o agente descuenten en cualquier caso, los costos reales en que incurrieron con ocasión de la expedición del tiquete y gestión de la reserva.

f) Ser admitido para el embarque previa presentación del tiquete y/o pasabordo y de los documentos de identificación solicitados.

g) Ser transportado conforme a lo contratado de acuerdo con la tarifa, itinerario, frecuencia y horario pactados.

h) Ser informado sobre las condiciones y medidas de seguridad requeridas durante el vuelo, mediante demostraciones físicas, anuncios, medios audiovisuales e impresos de conformidad con los estándares y normas de aviación civil, aplicables al respecto.

i) Cuando un vuelo sufra alguna demora superior a 15 minutos, la aerolínea respectiva deberá informar a los pasajeros sobre la causa real por la cual el vuelo no salió a la hora convenida y/o no pudo iniciar su recorrido.

j) Exigir el reembolso del precio del pasaje, por desistimiento del pasajero o pérdida del tiquete sin perjuicio de los porcentajes de reducción aplicables a favor de la aerolínea, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 213. Todo usuario del transporte aéreo tiene derecho a no ser discriminado por razones de raza, género, orientación sexual, discapacidad, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. De igual forma, las autoridades, las aerolíneas, agencias de viajes, Autoridad Aeronáutica, explotadores de aeropuertos o quien los represente, se abstendrán de dar trato descortés o abusivo a los usuarios del servicio público esencial de transporte aéreo. Las requisas manuales, de ser necesarias, las realizará personal masculino y femenino de acuerdo con el género del usuario.

Artículo 214. Las aerolíneas atenderán a los pasajeros para el embarque en el orden en que se presenten al mostrador, salvo casos de personas que por su movilidad reducida, condición de adulto mayor, embarazo u otras circunstancias especiales, requieran tratamiento prioritario.

Artículo 215. Las aerolíneas establecerán un procedimiento de acuerdo con su política comercial, considerando los criterios de equidad e igualdad, para conformar las listas de espera cuando se presenten situaciones de sobreventa. La Autoridad Aeronáutica regulará y ejercerá la vigilancia sobre estos procedimientos. Los pasajeros en lista de espera tendrán derecho a un cupo en el vuelo, una vez la aerolínea verifique que existe disponibilidad.

Artículo 216. *Compensaciones al pasajero.* En los casos de cancelaciones, interrupciones o demoras en que no haya tenido lugar el reembolso o ante cualquier otro evento que sea imputable al transportador, así como en los de sobreventa de cupos, este compensará al pasajero conforme a lo siguiente:

1. Cuando haya demora en la iniciación del vuelo y por lo tanto no se cumpla con el horario programado del vuelo, autorizado por la Autoridad Aeronáutica, se observará lo siguiente:

a) Cuando la demora sea mayor de dos (2) horas e inferior a cuatro (4), se suministrará al pasajero un refrigerio y una comunicación telefónica "que no exceda de tres (3) minutos" o por el medio más ágil

disponible al lugar de destino, o al de origen en caso de conexiones, a requerimiento del pasajero.

b) Cuando la demora sea superior a cuatro (4) horas e inferior a seis (6), además de lo anterior, se deberá proporcionar al pasajero alimentos (desayuno, almuerzo o cena, según la hora).

c) Cuando la demora sea superior a seis (6) horas, además de lo anterior, el transportador deberá compensar al pasajero. Sin embargo, cuando esta demora sobrepase de las 10:00 p. m. (hora local), la aerolínea deberá proporcionarle, además, hospedaje (si no se encuentra en su domicilio) y gastos de traslado, a menos que el pasajero acepte voluntariamente prolongar la espera cuando sea previsible que el vuelo se va a efectuar dentro de un plazo razonable.

2. En los casos de interrupción del transporte, sobreventa o anticipación del vuelo, si el pasajero no opta por la devolución del precio pagado o de la parte proporcional correspondiente al tramo no cubierto, se le compensará la demora sufrida hasta la reanudación del viaje, conforme a lo previsto en el numeral anterior.

En los casos que la aerolínea decida cancelar el vuelo, teniendo el pasajero reserva confirmada sin que se hubiese reintegrado el precio del pasaje, se le sufragarán los gastos de hospedaje (si no se encuentra en su lugar de residencia) y transporte. Además, si se presenta demora antes de la cancelación del vuelo, el pasajero recibirá las compensaciones previstas según corresponda.

El reconocimiento de compensaciones al pasajero no exonera al transportador de su responsabilidad frente a cualquier infracción a las normas aeronáuticas.

Con ocasión de la denegación del embarque por sobreventa, la respectiva aerolínea deberá garantizar a los pasajeros la asignación equitativa de los cupos de acuerdo con las tarifas del pasaje adquirido, registradas previamente ante la Autoridad Aeronáutica. Cualquier medida que adopte el transportador debe contar con el consentimiento expreso del pasajero.

Artículo 217. Derechos de los pasajeros relativos al equipaje. El pasajero tiene derecho a:

a) Transportar consigo y en el mismo vuelo la cantidad de equipaje que le indique el transportador de acuerdo con la capacidad de la aeronave y en todo caso, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables.

El equipaje puede ser transportado como equipaje de mano en la cabina de pasajeros, cuando por su peso, características y tamaño sea factible; o como equipaje facturado o registrado en las bodegas de la aeronave. El transporte del equipaje, dentro del peso permitido, va incluido en el precio del pasaje.

b) Que el transportador reciba, conduzca y entregue al pasajero el equipaje en el estado en que las recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia en contrario.

Si el equipaje no llegare en el mismo vuelo del pasajero, el transportador deberá entregarlo de manera que su propietario pueda verificar su estado.

c) Recibir las indemnizaciones correspondientes por pérdida, retraso, saqueo o daño del equipaje facturado.

d) Recibir las compensaciones correspondientes a la demora en la entrega del equipaje, de modo que implique espera para su dueño o que tenga que regresar al aeropuerto para reclamarlo, el costo de los traslados hasta y desde el aeropuerto.

Cuando se trate de reclamos por retardo, pérdida total o parcial, o deterioro de equipaje, el pasajero podrá presentar la queja, petición o el reclamo, dentro de los siete (7) días siguientes a la fecha en que este llegó o debió llegar a su destino.

Transcurrido el plazo anterior sin que el pasajero efectúe reclamo, la aerolínea no estará obligada a responder por el equipaje o las cosas abandonadas que no hayan sido reclamadas.

Pasado un (1) mes a partir de la fecha de la llegada del equipaje, sin que el pasajero o un representante suyo portador del talón de equipaje acuda a retirarlo, la aerolínea lo requerirá para que lo retire dentro de los dos (2) meses siguientes a la remisión de la comunicación. En caso de no hacerlo las cosas abandonadas serán inventariadas y entregadas a la Autoridad Aeronáutica para que sean donadas a entidades públicas de beneficencia.

Artículo 218. En materia de publicidad engañosa la Autoridad Aeronáutica observará lo previsto en el Estatuto del Consumidor.

Artículo 219. Los demás aspectos concernientes a los derechos y las obligaciones de los usuarios de los servicios de transporte aéreo no contemplados en la presente ley serán reglamentados por la Autoridad Aeronáutica.

En todo caso, el reconocimiento de compensaciones al pasajero solo obrará como atenuante a favor del transportador.

Artículo 220. Las aerolíneas, los explotadores de aeropuertos y la Autoridad Aeronáutica en aquellos lugares donde no exista un contrato de concesión, deberán disponer en cada aeropuerto de un Sistema de Atención al usuario con personal idóneo y debidamente entrenado para el efecto, a través del cual deberán recibir y atender de manera inmediata y personal las peticiones, quejas y reclamos del usuario del servicio público esencial de transporte aéreo, ofreciendo las soluciones inmediatas que sean pertinentes de acuerdo con las circunstancias, y en su defecto, deberán transferir inmediatamente el requerimiento correspondiente a la persona o dependencia que deba darle solución lo más pronto posible.

Las aerolíneas, explotadores de los aeropuertos y la Autoridad Aeronáutica, deberán contar con un sistema de recepción de llamadas o call center para atención al público, el cual deberá estar habilitado cuando menos cuatro (4) horas antes y después de cada vuelo.

Las agencias de viaje deberán implementar un sistema para atender efectivamente las peticiones, quejas y reclamos relacionados con la venta de tickets y paquetes todo incluido.

La Autoridad Aeronáutica expedirá la reglamentación respectiva sobre los canales de comunicación

que deberán implementar o fortalecer las aerolíneas o explotadores de aeropuertos. Para tal efecto la Autoridad Aeronáutica establecerá las condiciones de tiempo, modo y lugar en que deberán operar estos sistemas y vigilará el cumplimiento de las anteriores disposiciones, so pena de las sanciones a que haya lugar, en el evento de que quede probada la deficiencia o se advierta la misma en situación de flagrancia.

Artículo 221. El Sistema de Atención al Cliente por parte de las aerolíneas, agencias de viaje, y explotadores de aeropuertos deberá ser implementado con personal idóneo y debidamente entrenado para el efecto.

La autoridad Aeronáutica a través de su Centro de Estudios implementará cursos de capacitación sobre el tema y expedirá el correspondiente certificado de idoneidad, que habilite a los interesados para una debida atención del cliente.

Artículo 222. El Sistema de Atención al Usuario de las aerolíneas funcionará durante las horas en las cuales estas tengan vuelos, al menos desde una hora antes del primer vuelo y una después del último vuelo del día. Cuando se cancelen o retrasen los vuelos, dependientes de la aerolínea deberán acompañar a los pasajeros hasta que estos sean embarcados a su lugar de destino o se les garantice su hospedaje.

El Sistema de Atención al Usuario de los explotadores de aeropuertos funcionará durante las horas en las cuales el correspondiente aeropuerto se encuentre operando.

Artículo 223. Las empresas de servicios aéreos deberán dar respuesta dentro de las siguientes 72 horas después de que el usuario haya interpuesto los reclamos. Y efectuar el reembolso o compensación, cuando haya lugar, a más tardar dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la notificación de la respuesta.

Artículo 224. Una vez adoptado el correspondiente Sistema de Atención al Usuario, cada empresa deberá informarlo a la Autoridad Aeronáutica, indicando su forma de atención, sus modos operando y anexando copia de los formatos implementados.

Artículo 225. Las disposiciones relativas a derechos y deberes de los usuarios y de los transportadores aéreos se darán a conocer en las páginas web de las aerolíneas, en los mostradores donde se efectúe el chequeo de pasajeros, en los puntos de Atención al Usuario, en las centrales de reserva y habrá al menos un ejemplar a bordo de cada aeronave, para consulta del personal de la compañía o de los pasajeros.

La Autoridad Aeronáutica adelantará campañas constantes de sensibilización a las aerolíneas, agencias de viajes, explotadores de aeropuertos y usuarios del servicio público esencial de transporte aéreo para el conocimiento de sus derechos y deberes.

Artículo 226. Las aerolíneas, las agencias de viajes, los explotadores de aeropuerto deberán:

a) Informar a los usuarios sobre las instancias de reclamación, los horarios y los sitios donde pueden acudir los usuarios del servicio público esencial de transporte aéreo para presentar la correspondiente petición, queja y/o reclamo.

b) Disponer de una infraestructura física para la eficiente atención al usuario del servicio público esencial de transporte aéreo, durante el tiempo en que el usuario se encuentre haciendo uso del servicio. En el caso de las agencias de viajes, estas deberán garantizar la atención a sus usuarios en los términos señalados en las normas que regulan la operación y prestación de sus servicios.

c) Remitir una relación semestral sobre el número de peticiones, quejas y reclamos, presentadas por los usuarios del servicio público esencial de transporte aéreo a la Autoridad Aeronáutica, quien deberá publicar esta información en su página web.

CAPÍTULO VI

Transporte de cosas

Artículo 227. Se tendrá como partes en el contrato de transporte de cosas el transportador y el remitente o remitente. Hará parte el destinatario cuando acepte el respectivo contrato.

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

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

Artículo 228. El precio o flete del transporte y demás gastos que ocasione la cosa con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega son de cargo del remitente. Salvo estipulación en contrario, el destinatario estará solidariamente obligado al cumplimiento de estas obligaciones, desde el momento en que reciba a satisfacción la cosa transportada.

Artículo 229. El remitente indicará al transportador a más tardar al momento de la entrega de la mercancía, el nombre y la dirección del destinatario, el lugar de la entrega, la naturaleza, el valor, el número, el peso, el volumen y las características de las cosas, así como las condiciones especiales para el cargue y le informará cuando las mercancías tengan un embalaje especial o una distribución técnica. La falta, inexactitud o insuficiencia de estas indicaciones hará responsable al remitente ante el transportador y el destinatario de los perjuicios que ocurran por precauciones no tomadas en razón de la omisión, falsedad o deficiencia de dichos datos.

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

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

Cuando el remitente haya hecho una declaración inexacta respecto de la naturaleza de las cosas, el transportador quedará libre de toda responsabilidad

derivada de esa inexactitud, salvo que se demuestre que la inejecución o ejecución defectuosa de sus obligaciones se debe a culpa suya.

Cuando el remitente declare un mayor valor de las cosas, se aplicará lo dispuesto por el inciso segundo del artículo 263.

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

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

Artículo 230. El remitente está obligado a suministrar antes del despacho de las cosas, los informes y documentos que sean necesarios para el cumplimiento del transporte y de las formalidades de policía, aduana, sanidad y cualquier otra autoridad pública, así como sobre condiciones de consumo, antes de la entrega de la carga al destinatario. El transportador no está obligado a examinar si dichos informes o documentos son exactos o suficientes.

Al remitente podrá exigírsele, si es necesario para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y otras autoridades públicas similares, que entregue un documento indicando la naturaleza de la carga. Esta disposición no crea para el transportador ningún deber, obligación ni responsabilidad resultantes de lo anterior.

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

Artículo 231. El remitente deberá entregar las mercancías al transportador debidamente embaladas y rotuladas, conforme a las exigencias propias de su naturaleza, so pena de indemnizar los daños que ocurran por deficiencia del embalaje o de la información.

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

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

Artículo 232. Tratándose de cosas corruptibles que empiecen a dañarse en el curso del transporte, el transportador podrá disponer de ellas con licencia de la autoridad policíva del lugar, si por el estado o naturaleza de las mismas o por otras circunstan-

cias no es posible pedir o esperar instrucciones del remitente o del destinatario, sin un mayor perjuicio o daño.

Artículo 233. El remitente está obligado a informar al transportador del carácter peligroso o restringido de las mercancías que tengan esta naturaleza y que requieran especiales manejos y de las precauciones que deben adoptarse.

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

Artículo 234. El transporte aéreo de mercancías peligrosas será regulado de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 235. Cuando se trate de cosas que por su naturaleza sufran reducción en el peso o volumen por el solo hecho del transporte, el transportador no responderá de la reducción o merma normal, determinada según la costumbre o los reglamentos.

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

Artículo 236. Las divergencias sobre el estado de la cosa, o sobre su embalaje, acondicionamiento, peso, naturaleza, volumen y demás indicaciones del contrato, se decidirán por peritación.

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

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

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

Artículo 237. Cuando el reglamento dictado por el Gobierno así lo exija, el transportador estará obligado a expedir carta de porte.

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

Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se utilizasen otros medios, el transportador entregará al remitente si así lo solicitara este último un recibo de carga que permita la identificación y el acceso a la información de la que quedó constancia conservada por esos medios.

La devolución sin observaciones de la carta de porte o documento utilizado, hace presumir el cumplimiento del contrato por parte del transportador.

Cuando haya más de un bulto se podrán extender cartas de porte aéreo separadas para cada uno de ellos o recibos de carga separados cuando se utilicen otros medios en sustitución de la carta de porte.

Artículo 238. La carta de porte aéreo la extenderá el remitente en tres ejemplares originales.

El primer ejemplar llevará la indicación para el transportador y lo firmará el remitente. El segundo ejemplar llevará la indicación para el destinatario y lo firmarán el remitente y el transportador. El tercer ejemplar lo firmará el transportador quien lo entregará al remitente, previa aceptación de la carga.

La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

Si, a petición del expedidor, el transportista extiende la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que el transportista ha actuado en nombre del expedidor.

Artículo 239. La carta de porte deberá contener las indicaciones previstas en el Código de Comercio, incluyendo al menos:

- a) La indicación de los puntos de partida y destino.
- b) Escalas previstas.
- c) La indicación del peso del envío.

Artículo 240. De la carta de porte se extenderá un ejemplar original negociable de conformidad con lo dispuesto en el Código de Comercio, que se entregará al remitente. El transportador podrá dejar para sí un duplicado no negociable.

1. La carta de porte aéreo se extenderá en tres ejemplares originales.

2. El primer ejemplar llevará la indicación para el transportador, y lo firmará el remitente. El segundo ejemplar llevará la indicación para el destinatario, y lo firmarán el remitente y el transportador. El tercer ejemplar lo firmará el transportador, que lo entregará al remitente, previa aceptación de la carga.

3. La firma del transportador y la del remitente podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

4. Si a petición del remitente, el transportador extiende la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que el transportador ha actuado en nombre del remitente.

Artículo 241. Cuando se expida carta de porte los derechos reconocidos en este Capítulo al remitente o al destinatario solo podrán ser ejercidos por el tenedor legítimo de la misma, quien podrá exigir la restitución de la cosa devolviendo cancelada dicha carta.

Artículo 242. Salvo prueba en contrario, la carta de porte aéreo y el recibo de carga o documento que la sustituya, sin perjuicio de las normas especiales que la rigen, hace fe de la celebración del contrato, de sus condiciones, del recibo y aceptación de la carga y de lo literalmente expresado en ellas. Las estipulaciones relativas al estado de la mercancía solo constituyen prueba en contra del transportador cuando se trata de indicaciones referentes al mal estado aparente de la mercancía o cuando la verificación haya sido hecha por dicho transportador, siempre que en el documento se haga constar esta última circunstancia.

Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, las dimensiones y el embalaje de la carga, así como al número de bultos constituyen presunción, salvo prueba en

contrario, de los hechos declarados; las indicaciones relativas a la cantidad, el volumen y el estado de la carga no constituyen prueba contra el transportador, salvo cuando este las haya comprobado en presencia del remitente y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o el recibo de carga o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

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

Artículo 243. El contrato, cuando falte la carta de porte, o recibo de carga deberá probarse conforme a lo previsto en la ley.

Artículo 244. El remitente tendrá derecho, a condición de cumplir todas sus obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, sea retirándola del sitio de partida o del de destino, sea deteniéndola durante la ruta, sea disponiendo su entrega en el lugar de destino o durante la ruta a persona distinta del destinatario designado en la carta de porte o sea solicitando su retorno al sitio de partida, siempre que el ejercicio de tal derecho no ocasione perjuicio al transportador ni a otros remitentes con la obligación de reembolsar los gastos que motive.

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

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

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

Artículo 245. Salvo en los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del transportador que le entregue la mercancía, previo el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 227 o a la aceptación de la factura cambiaria, según el caso, y al cumplimiento de las demás condiciones indicadas en el contrato de transporte.

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

Si se reconociere por el transportador que la mercancía ha sufrido extravío o si a la expiración de un plazo de siete (7) días a partir del día en que haya debido llegar, la mercancía no hubiere llegado, el destinatario queda autorizado a hacer valer con relación al transportador los derechos resultantes del contrato de transporte. Este derecho lo tendrá, en su caso, el tenedor legítimo de la carta de porte.

Artículo 246. Cuando el cambio de destinatario implique cambio en la ruta o un viaje más largo o más dispendioso, se deberá pagar por el remitente el excedente del flete y los mayores gastos que ocasione dicho cambio al transportador.

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

En caso contrario, cuando el cambio de cualquiera de los aspectos que integran el contrato de transporte implique un menor valor, el transportador deberá reconocer la diferencia en el precio dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha de la entrega a la parte que ordenó el cambio.

Artículo 247. Salvo estipulaciones en contrario, el transportador deberá avisar al destinatario la llegada de la mercancía.

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

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

Artículo 248. El transportador solo estará obligado a entregar la cosa transportada al peso, cuenta o medida, cuando en el documento de transporte se haga constar expresamente su recibo en alguna de estas formas.

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

Artículo 249. Recibida la cosa transportada sin observaciones, se presumirá cumplido el contrato.

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

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

Artículo 250. Cuando surjan discrepancias acerca del verdadero destinatario, del derecho de este a recibir la cosa transportada o sobre las condiciones de la entrega, o cuando el destinatario no la reciba conforme a los artículos anteriores, el transportador podrá depositarla o tomar cualquier otra medida precautelativa, a costa del destinatario, mientras el caso se decide por el juez del lugar de la entrega. Podrá también el transportador disponer de las cosas fungibles o susceptibles de daño por su misma

naturaleza o estado, con licencia de la autoridad policiva del lugar. En todo caso deberá dar aviso oportuno y detallado al remitente.

Artículo 251. El transportador podrá ejercer el derecho de retención sobre los efectos que conduzca, hasta que le sean pagados el porte y los gastos que haya suplido.

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

Pasados treinta (30) días desde aquel en el cual el remitente tenga noticia de la retención, el transportador tendrá derecho a solicitar el depósito y la venta en martillo de las cosas transportadas, en la cantidad que considere suficiente para cubrir su crédito y hacerse pagar con el producto de la venta, con la preferencia correspondiente a los créditos de segunda clase, sin perjuicio de lo que pactaren las partes.

Artículo 252. El derecho de retención podrá ejercer en relación con deudas exigibles del mismo remitente o del mismo destinatario según el caso, derivadas de contratos de transporte anteriores, cuando se reúnan los siguientes requisitos:

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

Artículo 253. El destinatario podrá reclamar la cosa transportada y ejercer contra el transportador sus demás derechos cuando se hayan pagado el flete y demás gastos del transporte, conforme a los artículos anteriores. En caso de discrepancia o controversia sobre el particular el destinatario podrá depositar, a órdenes del juez el valor reclamado por el transportador para que se le haga entrega inmediata de la cosa transportada mientras se decide la cuestión.

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

CAPÍTULO VII

Responsabilidad contractual del transportador aéreo

Artículo 254. La responsabilidad del transportador aéreo por pérdida o expoliación de envíos postales, quedará limitada a las sumas establecidas por los convenios postales internacionales suscritos y ratificados por Colombia para las administraciones postales.

A falta de tales Convenios, la responsabilidad del transportador no excederá de diez mil (10.000) Derechos Especiales de Giro.

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

Artículo 255. En el transporte efectuado sucesivamente por varios transportadores aéreos, como transporte único en los términos del artículo 181, será responsable el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido el incumplimiento, interrupción, demora, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Artículo 256. Si la víctima prueba que los daños fueron causados por dolo del transportador o de sus dependientes, dicho explotador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad.

Artículo 257. Todo reclamo por daños causados a los pasajeros se hará por escrito a la empresa aérea con acuse de recibo, dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho. La empresa deberá responder por el daño dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de llegada al destino, día en que la aeronave debería haber llegado o desde la demora o cancelación del transporte aéreo.

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportados prescribirá a los dos (2) años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación.

Artículo 258. La responsabilidad consagrada al explotador no afectará el derecho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiere.

Artículo 259. El demandado estará exento de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la víctima o de sus dependientes.

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

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

Artículo 260. El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión corporal del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en el artículo 197 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

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

Dichas operaciones de embarque y desembarque comprenden desde que los pasajeros se dirigen a la aeronave abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto hasta que ellos acceden a sitios similares.

Artículo 261. La indemnización en caso de responsabilidad del transportador no excederá, por pasajero, de:

1. Ciento trece mil cien (113.100) Derechos Especiales de Giro, por muerto o por incapacidad total permanente.

2. Ciento trece mil cien (113.100) Derechos Especiales de Giro, por incapacidad parcial permanente.

3. Veintiocho mil doscientos setenta (28.270) Derechos Especiales de Giro, Por incapacidad parcial temporal.

Artículo 262. Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo los valores recibidos del pasajero. El pasajero podrá en tales casos exigir la devolución inmediata de los valores entregados al transportador.

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

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

Artículo 263. El transportador es responsable del daño resultante del retardo en el transporte de pasajeros.

Sin embargo, no será responsable si prueba que él y sus dependientes o agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros adoptar dichas medidas.

En caso de daño causado por retardo en el transporte de personas, la responsabilidad del transportador se limita a cuatro mil seiscientos noventa (4.690) derechos especiales de giro por pasajero.

Artículo 264. El transportador es responsable de los daños causados en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado en caso de haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el que se hallasen bajo la custodia de él. Sin embargo, el transportador no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje.

La indemnización en caso de responsabilidad del transportador por la pérdida, avería o retraso del equipaje no excederá, por pasajero, de mil ciento treinta y cinco (1.135) derechos especiales de giro, a menos que él mismo haya hecho al transportador al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.

Artículo 265. El transportador será responsable de la pérdida o avería del equipaje no facturado u objetos de mano, cuando el hecho que causó el daño ocurra a bordo de la aeronave o hallándose aquellos

bajo la custodia del transportador, sus agentes o dependientes.

La responsabilidad del transportador no excederá de doscientos veintiséis (226) derechos especiales de giro por todos los objetos de mano de cada persona.

Artículo 266. El transportador es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

Sin embargo, el transportador no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:

- a) La naturaleza de la carga o un defecto o un vicio propios de la misma;
- b) El embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportador o alguno de sus dependientes o agentes;
- c) Un acto de guerra o un conflicto armado;
- d) Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga o cuando la mercancía y equipaje registrados estaban bajo la custodia exclusiva de la autoridad aduanera u otras autoridades competentes.

El transporte aéreo en el sentido del párrafo 1 de este artículo, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportador.

El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportador, sin el consentimiento del remitente reemplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo.

Artículo 267. El transportador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de la carga. Sin embargo, el transportador no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.

Artículo 268. El recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados en buen estado y de conformidad con el documento de transporte o la constancia conservada por los otros medios mencionados.

En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportador una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete (7) días para el equipaje facturado y de catorce (14) días para la carga, a partir de la fecha de su recibo. En caso de re-

traso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de veintiún (21) días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición.

Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados.

A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportador serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.

Artículo 269. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportador en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 19 derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el remitente haya hecho al transportador, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el remitente.

En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportador, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados. Sin embargo, cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de un objeto que ella contiene afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo o documento equivalente, para determinar el límite de responsabilidad también se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.

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

Artículo 270. Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Capítulo, se observarán las siguientes reglas:

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

2. Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte, o lesiones como a daños en los bienes, la mitad de la cantidad distribuible se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte o lesiones y, de ser suficiente dicha cantidad, se repartirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total distribuible se prorrata entre las indemnizaciones por daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

Artículo 271. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro tendrá acción de repetición contra este.

Artículo 272. Si se inicia una acción contra un dependiente del transportador, por daños a que se refiere el presente Código Aeronáutico, dicho dependiente o agente, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones podrán ampararse en las condiciones y los límites de responsabilidad que puede invocar el transportador.

El total de las sumas resarcibles del transportador, sus dependientes y agentes, en este caso, no excederá de dichos límites.

Salvo por lo que respecta al transporte de carga, las disposiciones de los dos párrafos precedentes no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

Artículo 273. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Código Aeronáutico será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato. Que continuará sujeto a las presentes disposiciones.

Artículo 274. Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a aeronaves de Estado, que debidamente autorizadas por la ley presten servicios aéreos comerciales de transporte público, en cuyo caso se entenderá que el explotador es la Nación.

Artículo 275. Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Código se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Estas sumas podrán convertirse en pesos colombianos en cifras redondas.

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

Artículo 276. El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos (2) años contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.

CAPÍTULO VIII

Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportador contractual

Artículo 277. Las disposiciones de este capítulo se aplican cuando una persona en condición de transportador contractual, celebra como parte un contrato de transporte regido por el presente Código con el pasajero o con el remitente, o con la persona que actúe en nombre de uno u otro y otra persona en condición de transportador de hecho realiza en virtud de autorización dada por el transportador contractual, todo o parte del transporte pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportador sucesivo en el sentido del presente Código. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.

Artículo 278. Si un transportador de hecho realiza todo o parte de un transporte, tanto el transportador contractual como el transportador de hecho quedarán sujetos, excepto lo previsto en este capí-

tulo a las disposiciones del presente Código, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato y el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.

Artículo 279. Las acciones y omisiones del transportador de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también con relación al transporte realizado por el transportador de hecho, como acciones y omisiones del transportador contractual.

Las acciones y omisiones del transportador contractual y de sus dependientes y agentes cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportador de hecho, como del transportador de hecho. Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportador de hecho a una responsabilidad que exceda los límites previstos en este Código para cada caso. Ningún acuerdo especial por el cual el transportador contractual asuma obligaciones no impuestas por el presente Código, ninguna renuncia de derechos o defensas y ninguna declaración especial de valor afectarán al transportador de hecho a menos que este lo acepte.

Artículo 280. Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al transportador en virtud del presente Código tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al transportador contractual, sean dirigidas al transportador de hecho. Sin embargo, las instrucciones del remitente solo surtirán efecto si son dirigidas al transportador contractual.

Artículo 281. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportador de hecho, todo dependiente o agente de este o del transportador contractual tendrán derecho, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, a invocar las condiciones y los límites de responsabilidad aplicables en virtud del presente Código al transportador del cual son dependiente o agente, a menos que se pruebe que habían actuado de forma que no puedan invocarse los límites de responsabilidad de conformidad con el presente Código.

Artículo 282. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportador de hecho, el total de las sumas resarcibles de este transportador y del transportador contractual y de los dependientes y agentes de uno y otro que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportadores en virtud del presente Código, pero ninguna de las personas mencionadas será responsable por una suma más elevada que los límites aplicables a esa persona.

Artículo 283. Por lo que respecta al transporte realizado por el transportador de hecho la acción de indemnización de daños podrá iniciarse a elección del demandante, contra dicho transportador o contra el transportador contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejerce la acción únicamente contra uno de estos transportadores, este tendrá derecho a traer al juicio al otro transportador o repetir contra él.

Artículo 284. Toda cláusula que tienda a exonerar al transportador contractual o al transportador de hecho de la responsabilidad prevista en este capítu-

lo o a fijar un límite inferior al aplicable será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones de este capítulo.

Artículo 285. Excepto lo previsto en el artículo 282 ninguna de las disposiciones de este capítulo afectará a los derechos y obligaciones entre los transportadores, incluido todo derecho de acción regresiva o de indemnización.

TÍTULO VIII DE LA AVIACIÓN GENERAL CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 286. La Aviación General comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus modalidades tales como aviación privada, aviación corporativa, civil del Estado, deportiva, instrucción de vuelo y aviación experimental y está sujeta a lo establecido en el presente Código y los Reglamentos Aeronáuticos.

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

Artículo 287. Las aeronaves de aviación general no podrán realizar ningún servicio público ni remunerado de transporte aéreo de personas o de cosas.

Lo anterior, sin perjuicio de los casos en que aeronaves de aviación general sean empleadas, sin remuneración, para actividades humanitarias de búsqueda y salvamento, de evacuación de heridos o enfermos y/o apoyo en casos de desastres o emergencias, evento en el cual no constituiría remuneración el simple cobro de los gastos o costos operacionales en que incurra el explotador de la aeronave, si así lo hiciera, de conformidad con los artículos 300 y 301 de este Código Aeronáutico.

Artículo 288. Se entiende por Aviación privada a la operación de aeronaves al servicio de sus propietarios o de terceros, sin que medie una contraprestación económica. La aviación privada podrá ser privada individual, privada corporativa y privada con fines deportivos o recreativos. Estará sujeta a las inspecciones, requisitos y obligaciones establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 289. La Autoridad Aeronáutica reglamentará las condiciones para la autorización, y operación de las actividades de aviación general y las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes y entidades dedicadas a la construcción, mantenimiento y reparación de aeronaves o sus partes.

Artículo 290. La organización de eventos aéreos donde se promuevan, desarrolle o ejecuten actividades deportivas, los vuelos de exhibición, demostración, experimentales, deportivos o competencias de aeronaves civiles o de objetos que sin ser aeronaves, se sostienen y transitan por el espacio aéreo, y otros especiales, requieren de los permisos previos otorgados por la Autoridad Aeronáutica y se regulan de acuerdo con lo establecido por los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 291. Los vehículos aéreos no tripulados y las aeronaves tripuladas remotamente, están sujetos a la inspección, control y vigilancia de la Au-

toridad Aeronáutica y se regulan de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos. Con todo, la Autoridad Aeronáutica podrá exigir que el interesado en operar dichos vehículos caucione su responsabilidad, caso en el cual la Autoridad Aeronáutica deberá figurar como asegurado.

Artículo 292. Los Aeroclubes o asociaciones de actividades deportivas aéreas están sujetos a la inspección y control de la Autoridad Aeronáutica en lo relativo a la utilización segura del espacio aéreo y se regulan de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 293. La Autoridad Aeronáutica deberá reglamentar las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes y entidades dedicadas al mantenimiento de aeronaves.

TÍTULO IX DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 294. El Estado promoverá el establecimiento de nuevas tecnologías y la adecuación de las existentes para alcanzar una industria competitiva en el ámbito nacional e internacional y tendrán los incentivos y estímulos que determine la ley.

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

Artículo 295. La industria aeronáutica comprende el conjunto de establecimientos dedicados a las actividades aeronáuticas de todo tipo, el transporte aéreo en todas sus modalidades; los trabajos aéreos especiales; entre otros los que fabrican, ensamblan, mantienen, reparan aeronaves, motores, partes, repuestos, accesorios, componentes y equipos aeronáuticos en general, entrenan el personal aeronáutico de tierra y de vuelo, los servicios de escala, la operación de infraestructura aeroportuaria. Para su establecimiento y funcionamiento se requiere de los respectivos permisos y certificaciones otorgados por la Autoridad Aeronáutica, conforme con los Reglamentos Aeronáuticos.

Artículo 296. El Estado a través de sus diferentes entidades podrá participar en el desarrollo de tecnología aeronáutica mediante transferencia de nuevas tecnologías o con los aportes necesarios para la ejecución de proyectos científicos, técnicos o educativos que permitan el fortalecimiento de la aeronáutica nacional.

TÍTULO X DEL INFORTUNIO AERONÁUTICO CAPÍTULO I

Búsqueda, rescate, asistencia y salvamento

Artículo 297. El servicio de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, tripulantes, pasajeros y bienes transportados, en caso de accidentes o incidentes aéreos, es una actividad humanitaria de interés público y estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica.

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

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

Artículo 298. El Estado garantiza la prestación del servicio de búsqueda, asistencia y salvamento en el territorio nacional, demás espacios geográficos y la región asignada en acuerdos internacionales.

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

Artículo 299. La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar el ingreso de aeronaves civiles extranjeras para fines de búsqueda, asistencia y salvamento, siempre que la urgencia y la necesidad de las circunstancias así lo requieran.

En caso que las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento requieran la participación de aeronaves de Estado de otros estados, será necesaria autorización especial del Gobierno de acuerdo con lo previsto en la Ley.

Artículo 300. La obligación de participar en los procedimientos de búsqueda, asistencia, salvamento y de prestar la debida atención a las personas afectadas por accidentes o incidentes aéreos, se extiende a las empresas de transporte aéreo y demás explotadores de aeronaves civiles, comandantes de aeronaves, naves y, en general, a cualquiera que se encuentre en situación conveniente para prestar ayuda.

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

Artículo 301. Quien haya participado directamente en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves tendrá derecho al reembolso de los gastos e indemnización de los daños que se produzcan como consecuencia de estas operaciones.

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

Artículo 302. Toda asistencia, rescate y salvamento de personas dará lugar a una retribución en razón de los gastos justificados por las circunstancias, así como de los daños sufridos durante la operación.

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

La retribución no puede ser inferior a veinte mil (20.000) Derechos Especiales de Giro por persona salvada, sin exceder de cien mil (100.000) derechos Especiales de Giro por infortunio aeronáutico. Si ninguna persona ha sido salvada, no excederá la suma total de veinte mil (20.000) Derechos Especiales de Giro.

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

Artículo 303. Las acciones de que trata este Capítulo prescriben por el transcurso de dos (2) años, contados desde el fin de la respectiva operación.

Artículo 304. Las aeronaves de matrícula nacional o extranjera accidentadas, inmovilizadas o inutilizadas en el territorio colombiano o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor de la Nación, cuando su propietario o su explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis (6) meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

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

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

CAPÍTULO II

Investigación de accidentes de aviación

Artículo 305. Todo accidente e incidente de aviación civil, deberá ser investigado por la dependencia u organización especializada en investigación de accidentes e incidentes del transporte que al efecto determine el Ministerio de Transporte, contando con expertos en la investigación de accidentes e incidentes aéreos de dicha dependencia, quienes estarán apoyados por un grupo interdisciplinario de expertos aeronáuticos.

Artículo 306. El grupo interdisciplinario de apoyo al investigador estará integrado por expertos aeronáuticos, como mínimo por

1. Un médico de aviación.
2. Un ingeniero aeronáutico.
3. Un técnico de mantenimiento de aeronaves.
4. Un meteorólogo.
5. Un ingeniero civil experto en infraestructura de aeródromos.
6. Un piloto de transporte de línea.
7. Un controlador de tránsito aéreo.
8. Cualquier otro experto aeronáutico o aeroportuario que sea necesario en la investigación.

Este grupo interdisciplinario se organizará conforme a las instrucciones del investigador, funcionará y tendrá amplias potestades para requerir información, ordenar experticias y demás actividades tendientes a la determinación de las causas del accidente o incidente aéreo y presentará informe al Comité Nacional de Seguridad Aérea de la Aviación Civil o quien haga sus veces.

Artículo 307. El objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil es determinar las posibles causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas y preventivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con la ley, las cuales no serán objeto de la investigación de accidente, sino de procesos diferentes ante las respectivas autoridades competentes, en cuanto haya lugar.

Artículo 308. Toda persona que tenga conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, debe comunicarlo inmediatamente a la autoridad pública más próxima.

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

Artículo 309. Los informes finales de accidentes e incidentes de aviación contendrán un capítulo específico de recomendaciones tendientes a evitar la repetición de sucesos originados en la misma causa.

Artículo 310. Los Reglamentos Aeronáuticos incluirán normas relativas a la investigación de los accidentes e incidentes de aviación de conformidad con los estándares internacionales sobre la materia.

TÍTULO XI

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA-CONTRACTUAL DERIVADA DE LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

CAPÍTULO I

Daños a terceros en la superficie

Artículo 311. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave con solo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma.

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

Artículo 312. Para los efectos de este Capítulo la aeronave se entenderá en vuelo desde el momento en que empieza a moverse por cualquier medio o desde el momento en que se enciendan sus motores con intención de volar de estos dos eventos lo que ocurra primero, hasta cuando apaguen los motores o se detenga definitivamente en el lugar de destino, lo que ocurra después.

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

Artículo 313. La responsabilidad consagrada por daños sufridos en la superficie, no afectará el dere-

cho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiere.

Artículo 314. El demandado estará exento de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la víctima o de los dependientes de esta.

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

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

Artículo 315. El explotador de una aeronave será solidariamente responsable con quien la use sin su consentimiento, a menos que pruebe haber tomado las medidas adecuadas para evitar tal uso. Pero dicho explotador podrá acogerse a los límites de responsabilidad.

Artículo 316. Si la víctima prueba que los daños fueron causados por dolo del explotador o de sus dependientes, dicho explotador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, excepto si demuestra que sus dependientes no obraron en ejercicio de sus funciones o excedieron el límite de sus atribuciones.

Artículo 317. Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables, o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño y el explotador respectivo será responsable, en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este Código Aeronáutico.

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

Artículo 318. *Montos indemnizatorios:*

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

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

b) Un millón y medio (1.500.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1.000 kilogramos.

c) Tres millones (3.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1.000 kilogramos pero no exceda de 2.700 kilogramos.

d) Siete millones (7.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2.700 kilogramos pero no exceda de 6.000 kilogramos.

e) Dieciocho millones (18.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6.000 kilogramos pero no exceda de 12.000 kilogramos.

f) Ochenta millones (80.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 12.000 kilogramos pero no exceda de 25.000 kilogramos.

g) Ciento cincuenta millones (150.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25.000 kilogramos pero no exceda de 50.000 kilogramos.

h) Trescientos millones (300.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50.000 kilogramos pero no exceda de 200.000 kilogramos.

i) Quinientos millones (500.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200.000 kilogramos pero no exceda de 500.000 kilogramos.

j) Setecientos millones (700.000.000) de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500.000 kilogramos.

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

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

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

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

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de ciento treinta y tres mil (133.000) Derechos Especiales de Giro por persona fallecida o persona lesionada.

Los límites de los montos indemnizatorios previstos en este capítulo podrán ser revisados y actualizados de conformidad con lo previsto en convenios internacionales sobre la materia aprobados por Colombia.

Artículo 319. La limitación de responsabilidad no beneficiará al usuario ilegítimo; pero su responsabilidad se regirá por los artículos 258 y 310.

Artículo 320. Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Capítulo, se observarán las siguientes reglas:

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

2. Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte, o lesiones como a daños en los bienes, la mitad de la cantidad distribuible se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte o lesiones y, de ser suficiente dicha cantidad, se repartirá proporcionalmente entre los créditos del caso. El remanente de la cantidad total distribuible se prorrateará entre las indemnizaciones por daños

a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.

Artículo 321. Las acciones fundadas en este Capítulo prescribirán en dos (2) años, contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños.

Artículo 322. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro tendrá acción de repetición contra este.

Artículo 323. Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a aeronaves de Estado, en cuyo caso se entenderá que el explotador es la Nación.

CAPÍTULO II

Abordaje

Artículo 324. Abordaje aéreo es toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento. La aeronave está en movimiento:

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

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

3. Cuando se halla en vuelo.

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

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

Artículo 325. El explotador que cause un abordaje será responsable de la muerte, lesiones o retrasos causados a personas a bordo de otras aeronaves y de la destrucción, pérdida, daños, retrasos o perjuicios a dichas aeronaves y a los bienes a bordo de las mismas, de conformidad con los artículos 258 y 321.

Artículo 326. La responsabilidad del explotador por abordaje de una aeronave no excederá, por lo que se refiere a daños causados a las personas, a las otras aeronaves o a los bienes a bordo, de los siguientes límites:

1. Por muerte, lesiones o retrasos causados a una persona a bordo; o a los objetos que se encuentran bajo la custodia de una persona a bordo, y por pérdida, daños o retrasos de cualesquiera a otros bienes a bordo, que no pertenezcan al explotador, según los artículos 258 y siguientes.

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

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

Parágrafo. El explotador no podrá acogerse a los límites de responsabilidad en los casos contemplados en el artículo 315.

Artículo 327. La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a causa de abordaje prescribirá a los dos (2) años contados a partir de la fecha del hecho.

Artículo 328. El poseedor de un permiso de operación responderá por sus actos y omisiones ante la Autoridad Aeronáutica, los usuarios y terceros; igualmente, es responsable por los actos y omisiones:

1. De sus dependientes, cuando estos actúen en el ejercicio de sus funciones.
2. De terceros con los cuales hubiere contratado la prestación de un servicio.

TÍTULO XII

SEGURO

Artículo 329. Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público quedan obligadas a caucionar la responsabilidad civil contractual por daños derivados del incumplimiento o defectuoso cumplimiento del contrato de transporte aéreo; y extracontractual por daños a terceros en la superficie y por abordaje, mediante:

1. Contrato de seguro.
2. Garantía otorgada por entidad bancaria, o
3. Depósito en efectivo o valores negociables en la bolsa.

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

La caución se puede tomar por el cincuenta por ciento (50%) de la capacidad total de la aeronave, sin que esto signifique que se altera el límite de la responsabilidad por cada pasajero.

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

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

Artículo 330. Las empresas colombianas de transporte público internacional deberán, además, constituir garantías hasta por los límites de responsabilidad que señalen los convenios internacionales de los que Colombia sea parte y con respecto a las operaciones internacionales.

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

Artículo 331. Las cantidades adeudadas al explotador por razón de las cauciones de que trata este capítulo, no podrán ser embargadas ni secuestradas por personas distintas de las que sufran los daños a que se refieran dichas garantías, mientras no hayan sido indemnizados tales daños.

Artículo 332. Al contrato de seguro aéreo se aplicarán, en cuanto sean pertinentes, las normas relativas al seguro marítimo consignadas en el Código de Comercio.

TÍTULO XIII

DE LAS INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 333. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica definir en los Reglamentos Aeronáuticos, las conductas sancionables e imponer la correspondiente sanción a los particulares, personas naturales o jurídicas relacionadas con el sector por infracciones a los Reglamentos Aeronáuticos y las demás normas que regulan el sector aeronáutico, de conformidad con la Ley 105 de 1993 y el Código Contencioso Administrativo.

Artículo 334. Cuando se trate de infracciones detectadas en flagrancia, cuya realización atente contra la seguridad aérea o aeroportuaria a juicio de las autoridades aeronáuticas, se tomarán las medidas preventivas inmediatas que sean necesarias para neutralizar la situación de peligro creada por el infractor, las cuales pueden incluir medidas de conducción y retiro de personas y bienes, para lo cual se contará con la colaboración de las autoridades policivas.

Artículo 335. En aplicación de lo anterior, los inspectores de operaciones de aeronavegabilidad, aeroportuarios u otros funcionarios de la Autoridad Aeronáutica designados, podrán disponer como medida preventiva la suspensión del ejercicio de algún privilegio contemplado en el correspondiente permiso (de operación o funcionamiento) o licencia (de personal aeronáutico), la suspensión de actividades de vuelo de alguna aeronave, la remoción de cualquier aeronave o equipo en los aeropuertos, o la suspensión de trabajos de mantenimiento, reparación o alteración sobre aeronaves o partes, hasta tanto haya cesado la situación de riesgo.

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

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

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

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

Artículo 336. Cuando se detecten hechos u omisiones que, aun sin constituir infracción, entrañen grave e inminente riesgo para la seguridad aérea o aeroportuaria, o para la vida o bienes de las personas, en relación con las actividades aeronáuticas, igual-

mente se podrán adoptar medidas preventivas como las señaladas, tendientes a conjurar la situación de peligro creada. La adopción de estas medidas no estará sujeta a un procedimiento especial, pero habrá de tenerse en cuenta que la actuación que en tal sentido se surta respete los derechos y garantías procesales del afectado, consagrados en la Constitución, la ley y en los Reglamentos Aeronáuticos sin detrimento de su finalidad esencial relacionada con la preservación de la seguridad aérea en defensa del derecho fundamental a la vida de las personas.

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

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

Artículo 337. No habrá lugar a la sanción administrativa cuando el investigado, que no sea reincidente, demuestre que la conducta que hubiere afectado la seguridad operacional obedeció a un error involuntario y no a una violación consciente, a condición de que haya tomado las medidas conducentes a evitar su repetición. En estos casos se impondrá una amonestación privada, con copia a la hoja de vida y/o carpeta de la empresa. Si la conducta fue cometida nuevamente por el mismo sujeto será sancionada con la multa que corresponda a la infracción cometida agravada como reincidencia, sin posibilidad de acogerse a este beneficio.

Artículo 338. Cuando, debido a la aparición de nuevas tecnologías o la adopción de nuevos estándares internacionales para la aviación civil, sean expedidas nuevas normas aeronáuticas y en consecuencia surjan nuevas conductas que deban ser sancionables con ocasión de su violación, la Autoridad Aeronáutica podrá definir uniformemente la que corresponda a la violación de cada nueva norma.

TÍTULO XIV

DISPOSICIONES FINALES, TRANSITORIAS Y DEROGATORIAS

CAPÍTULO I

Disposiciones finales

Artículo 339. La Autoridad Aeronáutica celebrará los convenios del caso con instituciones nacionales o extranjeras, con el propósito de disponer

del personal debidamente calificado para atender adecuadamente las responsabilidades a su cargo y las contenidas en la presente ley. La Autoridad Aeronáutica en su Programa Institucional de Entrenamiento, establecerá las áreas de especialización, monto de los recursos, criterios de selección de candidatos, dando cabida a todas las áreas incluidas en sus competencias.

Artículo 340. Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, la Autoridad Aeronáutica adecuará los Reglamentos Aeronáuticos exigidos en el presente instrumento normativo, dictando las normas necesarias que sean de su exclusiva competencia.

Parágrafo 1°. Dentro de tres (3) años siguientes de la entrada en vigencia de la presente ley, la Autoridad Aeronáutica procederá a revisar todos los certificados, permisos y licencias emitidos con anterioridad a la entrada en vigencia de las presentes disposiciones, adecuándolos a la normativa establecida en esta ley.

Parágrafo 2°. Las personas naturales o jurídicas que al momento de entrar en vigencia el presente Código Aeronáutico posean certificados, permisos o licencias o cualquier otro derecho relacionado con la actividad aeronáutica, otorgado legalmente continuarán en el pleno goce del mismo hasta su vencimiento y a más tardar hasta el vencimiento del término establecido por la Autoridad Aeronáutica para adecuarlos a la normativa establecida en el presente Código Aeronáutico.

CAPÍTULO II

Disposiciones derogatorias

Artículo 341. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012, al Proyecto de ley número 26 de 2011 Senado, 38 de 2011 Senado (Acumulados), por la cual se expide el Código Aeronáutico y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Carlos Roberto Ferro Solanilla,

Ponente.

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el 13 de junio de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

* * *

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 25 DE JULIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 39 DE 2011 SENADO

por la cual se modifican los artículos 8º y 9º de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 9º de la Ley 1225 quedará así:

Sanciones. Para efectos de la presente ley, las sanciones que podrán imponer las autoridades competentes por violación de sus disposiciones, son las siguientes:

1. Multas sucesivas desde cinco (5) hasta treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada día de incumplimiento. Pasado el término de 30 días y en caso de que se continúe el incumplimiento se procederá a la cancelación del registro del establecimiento.

2. Orden de suspensión de operación de la respectiva Atracción o Dispositivo de Entretenimiento, hasta por el término de treinta (30) días.

3. Orden de cese de actividades de la respectiva Atracción o Dispositivo de Entretenimiento, si pasados treinta (30) días de haber sido sancionado con la orden de suspensión, continúa sin observar las disposiciones contenidas en la presente ley.

4. Cancelación del registro del Parque de Diversiones.

Parágrafo 1º. Las sanciones contempladas en el numeral 1 de este artículo serán aplicables en los eventos de incumplimiento u omisión de los requisitos acreditados al momento de realizar el registro que no impliquen riesgo para la seguridad de los visitantes o usuarios de los Parques de Diversiones, siempre que el cumplimiento de estos requisitos no se hubiere acreditado dentro del plazo otorgado para presentar descargos.

Parágrafo 2º. Las sanciones contempladas en los numerales 2, 3 y 4 de este artículo serán aplicables, en su orden, cuando se advierta riesgo para la seguridad de los visitantes o usuarios del Parque de Diversiones.

Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad disciplinaria de los funcionarios públicos encargados de hacer cumplir la presente ley.

Artículo 2º. El artículo 8º de la Ley 1225 quedará así:

Artículo 8º. Inspección, vigilancia y control. Es obligación de las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales competentes, de conformidad con las disposiciones expedidas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o por la entidad que haga sus veces, ejercer la inspección, vigilancia y control para verificar y garantizar el cumplimiento de las condiciones de calidad e idoneidad en la prestación de los servicios inherentes a los parques de diversiones y atracciones o dispositivos de entretenimiento y el cumplimiento de la presente ley.

Parágrafo 1º. Las autoridades encargadas de la inspección, vigilancia y control en la prestación de los servicios inherentes a los parques de diversiones y atracciones o dispositivos de entretenimiento, deberán realizar una visita cada dos (2) veces al año a los respectivos parques o dispositivos de entretenimiento, para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la ley.

El personal empleado para realizar las visitas de que trata el presente artículo, deberá encontrarse debidamente capacitado, acreditando como mínimo formación técnica en la labor que realiza y contar con experiencia mínima de un (1) año.

Parágrafo 2º. La entidad nacional competente estará facultada para reglamentar el procedimiento operativo para el ejercicio de la función de inspección, vigilancia y control establecidos en la presente ley.

Parágrafo 3º. La entidad nacional competente estará facultada para que mediante la expedición de un reglamento técnico, se establezcan las medidas para mejorar los mecanismos de prevención y seguridad de las personas, de preservación de la vida animal, la vida vegetal y el medio ambiente, en desarrollo de la presente ley.

Artículo 3º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 25 de julio de 2012, al Proyecto de ley número 39 de 2011 Senado, *por la cual se modifican los artículos 8º y 9º de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Claudia Jeaneth Wilches, Gloria Inés Ramírez, Gilma Jiménez Gómez, Fernando Eustacio Tamayo, Jorge Eliécer Ballesteros, Germán Carlosama, Antonio José Correa, Ponentes.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 25 de julio de 2012, con modificaciones.

El Secretario General (e),

Saúl Cruz Bonilla.

* * *

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 13 DE JUNIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 48 DE 2011 SENADO

por medio de la cual se reglamentan las actividades de comercialización en red o mercadeo multinivel en Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto y definiciones

Artículo 1º. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto regular el desarrollo y el ejercicio de las actividades de mercadeo denominadas multinivel incluyendo, entre otros, el mercadeo en red en cualquiera de sus formas, de acuerdo con el artículo siguiente.

Al ejercer su potestad reglamentaria respecto de la presente ley, el Gobierno buscará preservar los siguientes objetivos: la transparencia en las actividades multinivel; la buena fe; la defensa de los derechos de las personas que participen en la venta y distribución de los bienes o servicios que se comercializan bajo este método y de los consumidores que los adquieran; la protección del ahorro del público y, en general, la defensa del interés público.

Artículo 2º. *Definición.* Se entenderá que constituye actividad multinivel, toda actividad organizada de mercadeo, de promoción, o de ventas, en la que confluyan los siguientes elementos:

1. La búsqueda o la incorporación de personas naturales, para que estas a su vez incorporen a otras personas naturales, con el fin último de vender determinados bienes o servicios.

2. El pago, o la obtención de compensaciones u otros beneficios de cualquier índole, por la venta de bienes y servicios a través de las personas incorporadas, y o las ganancias a través de descuentos sobre el precio de venta.

3. La coordinación, dentro de una misma red comercial, de las personas incorporadas para la respectiva actividad multinivel.

Parágrafo 1°. Las compañías que ofrezcan bienes o servicios en Colombia a través del mercadeo multinivel deberán establecerse con el lleno de los requisitos legales contemplados en la ley vigente y tener como mínimo una oficina abierta al público de manera permanente. En los casos en que esta actividad se realice a través de un representante comercial, este último deberá tener también, como mínimo, una oficina abierta al público de manera permanente y será el responsable del cumplimiento de las normas establecidas en la normativa colombiana para las actividades, productos y servicios ofrecidos.

CAPÍTULO II

De la Red Comercial Multinivelista

Artículo 3°. *Ofertas bajo sistemas multinivel.* Las compañías que realicen actividades multinivel estarán obligadas a cumplir con todos los requisitos legales, las obligaciones y las sanciones de la legislación vigente, y en especial de las que se deriven de lo dispuesto por la Ley 1480 de 2011 “Estatuto del Consumidor” y su reglamentación.

Artículo 4°. *Vendedor Independiente.* Se entenderá por vendedor independiente la persona natural comerciante o persona jurídica que ejerce actividades mercantiles, y que tiene relaciones exclusivamente comerciales con las compañías descritas en el artículo 2° de la presente ley.

Artículo 5°. *Derechos de los Vendedores independientes.* Además de los derechos que les confieren sus contratos y la ley, los vendedores independientes tendrán derecho a:

1. Formular preguntas, consultas y solicitudes de aclaración a las compañías multinivel, quienes deberán contestarlas de manera precisa, antes, durante y después de su vinculación con el respectivo vendedor independiente. Estas deberán versar sobre los productos o servicios vendidos, o sobre el contenido, alcance y sentido de cualquiera de las cláusulas de los contratos que los vinculen con ellos, incluyendo toda información relevante relativa a las compensaciones o recompensas u otras ventajas de cualquier índole previstas en los contratos, y sobre los objetivos concretos cuyo logro dará derecho a los correspondientes pagos. Asimismo, sobre los plazos y fechas de pago o de entrega, cuando se trate de compensaciones en especie.

Las respuestas a las preguntas, consultas, o solicitudes de aclaración de que trata el inciso anterior del presente numeral, deberán ser remitidas a la dirección, correo electrónico u otros medios que suministren los vendedores independientes que las formulen, dentro de los plazos previstos en las nor-

mas vigentes para la respuesta a las peticiones de información.

2. Percibir oportuna e inequívocamente de las compañías multinivel las compensaciones, o ventajas a los que tengan derecho en razón a su actividad, incluyendo las que hayan quedado pendientes de pago una vez terminado el contrato entre las partes.

3. Conocer, desde antes de su vinculación, los términos del contrato que regirá su relación con la respectiva compañía multinivel, independiente de la denominación que el mismo tenga.

4. Ser informado con precisión por parte de la compañía multinivel, de las características de los bienes y servicios promocionados, y del alcance de las garantías que correspondan a dichos bienes y servicios.

5. Mediante escrito dirigido a la compañía multinivel, terminar en cualquier tiempo, y de forma unilateral, el vínculo contractual.

6. Suscribirse como vendedor independiente de una o más compañías multinivelistas.

7. Recibir una explicación clara y precisa sobre los beneficios a que tiene derecho por la inscripción a una compañía multinivel de forma que no induzca a confusión alguna.

8. Recibir de la respectiva compañía multinivel, información suficiente y satisfactoria sobre las condiciones y la naturaleza jurídica del negocio al que se vincula con él como vendedor independiente, y sobre las obligaciones que el vendedor independiente adquiere al vincularse al negocio; al igual que sobre la forma operativa del negocio, sedes y oficinas de apoyo a las que puede acceder en desarrollo del mismo, en términos semejantes a los del numeral primero de este artículo.

9. Recibir de manera oportuna e integral en cantidad y calidad, los bienes y servicios ofrecidos por la compañía multinivel.

10. Recibir una explicación clara y precisa sobre los beneficios a que tiene derecho por la inscripción a una compañía multinivel de forma que no induzca a confusión alguna.

Parágrafo 1°. Cualquier cláusula del contrato que vincule a un vendedor independiente con una compañía multinivel, en la cual se prevea la renuncia a alguno de estos derechos o a otros que se establezcan en esta ley, o que impida su ejercicio, se considerará inexistente.

Parágrafo 2°. Dentro del costo inicial de participación, las compañías multinivel deberán incluir materiales de capacitación, así como referencias y guías de información en relación a cómo hacer el negocio, sobre una base no lucrativa.

Artículo 6°. *Planes de compensación.* Para efectos de la presente ley, las estipulaciones que se refieran al pago, y en general a las recompensas que sean ofrecidas a los vendedores independientes por parte de las compañías multinivel, se denominarán planes de compensación. Igualmente se entenderá que las estipulaciones que regulen los rangos o cualquier otro cambio de la situación de los vendedores independientes dentro de la respectiva red comercial, harán parte de estos planes de compensación.

En los planes de compensación deberán expresarse con claridad los porcentajes de recompensa o pagos ofrecidos; los eventos o logros que darán lugar a los premios o bonos económicos que se ofrezcan a los vendedores independientes; los nombres, íconos u objetos físicos y privilegios a ganar por los vendedores independientes dentro del esquema de ascensos establecidos en el plan; los requisitos en volumen, de productos o dinero, de vinculación de nuevos vendedores independientes y logro de descendencia, tenida como tal la cadena a través de la cual un nuevo distribuidor vincula a otro, este a otro y así sucesivamente, para acceder a los rangos, premios y reconocimientos.

Parágrafo 1°. Ningún plan de compensación podrá consistir en el disfrute de créditos en puntos, o derechos de reconsumo de los productos o servicios promovidos, en más allá del cincuenta por ciento (50%) de su alcance o cubrimiento, y cuando las compensaciones previstas en el respectivo plan consistan total o parcialmente en estos, el vendedor independiente es libre de rechazarlos.

CAPÍTULO III

Inspección, Vigilancia y Control

Artículo 7°. *Inspección, vigilancia y control.* Sin perjuicio de las funciones que correspondan a otras entidades del Estado respecto de las compañías multinivel, su actividad como tal será vigilada por la Superintendencia de Sociedades con el fin de prevenir y, si es del caso sancionar, el ejercicio irregular o indebido de dicha actividad, y de asegurar el cumplimiento de lo prescrito en esta ley y en las normas que la modifiquen, complementen o desarrollen.

La Superintendencia de Sociedades será competente para realizar la vigilancia y control de las compañías multinivel y sus actividades, y ejercerá estas funciones de acuerdo con sus competencias legales vigentes y con las demás disposiciones aplicables de esta ley.

Parágrafo. La Superintendencia de Sociedades podrá solicitar conceptos técnicos relacionados con bienes y servicios comercializados y/o promovidos bajo el esquema multinivel, con el fin de establecer si estos corresponden a los bienes o servicios respecto de los cuales está prohibido ejercer actividades multinivel, o para verificar si existe o no una verdadera campaña de publicidad, al evaluar la aplicación de la excepción prevista en el artículo 2° de la presente ley. La Superintendencia Financiera de Colombia, el Invima y el Viceministerio de Turismo en forma preferente, y la Superintendencia de Industria y Comercio de modo residual, tendrán competencia para emitir estos conceptos.

En todo caso, la determinación sobre si una actividad o conjunto de actividades comerciales específicas constituyen actividades multinivel, y sobre la verdadera naturaleza de los distintos bienes o servicios que se promocionen mediante dichas actividades, quedará en cabeza de la Superintendencia de Sociedades.

Artículo 8°. *Facultades de la Superintendencia de Sociedades.* En virtud de la presente ley, la Superintendencia de Sociedades tendrá las siguientes facultades, además de las que actualmente posee:

1. Realizar, de oficio o a solicitud de parte, visitas de inspección a las compañías multinivel y a sus puntos de acopio, bodegas y oficinas registradas, ejerciendo, de ser procedente, el principio de coordinación administrativa con otras autoridades para este fin.

2. Ordenar, según sea el caso, la suspensión preventiva o la terminación de campañas de promoción, campañas publicitarias y de actividades de reclutamiento, o de mercadeo o ventas, cuando infrinjan, o considere fundadamente que pueden infringir, los mandatos de esta ley.

3. Revisar los libros de contabilidad de las compañías multinivel y exigirles aclaraciones sobre su información contable y su política de contabilización, incluidos los soportes, según sea necesario para el cumplimiento de sus funciones.

4. Adelantar los procedimientos administrativos y sancionatorios previstos en esta ley, y los demás ya existentes y propios de su resorte con respecto a las compañías multinivel y sus actividades.

5. Emitir órdenes de suspensión preventiva de todas o algunas de las actividades a determinada compañía multinivel, cuando cuente con evidencia que permita suponer razonablemente que este está ejerciendo actividades multinivel en sectores o negocios sin dar cumplimiento a los requisitos o exigencias legales, o contra expresa prohibición legal, o no está dando cumplimiento a cualquiera de las previsiones y requisitos establecidos dentro de esta ley, o en las normas que la modifiquen, complementen o desarrollen.

Parágrafo 1°. La Superintendencia de Sociedades queda investida de las facultades otorgadas a la Superintendencia Financiera en el numeral 1 del artículo 108 y en los Capítulos XX y XXI del Decreto 663 de 1993 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero), y el artículo 49 y 53 de la Ley 964 de 2005, sin perjuicio de las demás facultades con las que cuenta.

CAPÍTULO IV

Requisitos y Prohibiciones

Artículo 9°. *Requisitos mínimos contractuales.* Las compañías multinivel deberán ceñir su relación comercial con los vendedores independientes a un contrato que deberá constar por escrito y contener como mínimo:

1. Objeto del contrato.
2. Derechos y obligaciones de cada una de las partes.
3. Tipo de plan de compensación que regirá la relación entre las partes.
4. Requisitos de pago.
5. Forma y periodicidad de pago.
6. Datos generales de las partes.
7. Causales y formas de terminación.
8. Mecanismos de solución de controversias.
9. Dirección de la oficina u oficinas abiertas al público de la compañía multinivel. No se aceptarán direcciones web o virtuales o apartados aéreos como únicas indicaciones de correspondencia o localización de la compañía multinivel.

Artículo 10. *Prohibiciones contractuales.* Las compañías multinivel no podrán incluir en sus contratos los siguientes tipos de cláusulas:

1. Cláusulas de permanencia y/o exclusividad.
2. Cláusulas abusivas que generen desigualdad contractual.
3. Obligación a los vendedores independientes sobre la compra o adquisición de un inventario mínimo. Superior al pactado y aceptado previamente.

Artículo 11. *Prohibiciones.* Queda prohibido desarrollar actividades comerciales en la modalidad de Multinivel con los siguientes bienes y/o servicios:

1. Servicios o productos cuya prestación constituya la actividad principal de cualquiera de las entidades sometidas a la vigilancia de la Superintendencia Financiera.
2. Venta o colocación de valores, incluyendo tanto los que aparecen enumerados en la Ley 964 de 2005, como todos los demás valores mediante los cuales se capten recursos del público, incluso cuando estos no aparezcan mencionados en el artículo 2º de esta ley, o en los decretos emitidos con base en las facultades establecidas por la misma. En todo caso, se entenderá que primará la realidad económica sobre la forma jurídica al determinar si cualquier instrumento, contrato, bien o servicio que se ofrezca mediante actividades multinivel es, o no, un valor de naturaleza negociable.
3. Servicios relacionados con la promoción y la negociación de valores.
4. Alimentos altamente perecederos, u otros que deban ser sometidos a cuidados especiales para su conservación por razones de salubridad pública.
5. Bienes o servicios que requieran para su uso, aplicación o consumo, prescripción por parte de un profesional de la salud.

CAPÍTULO V

Varios

Artículo 12. *Transición.* Toda compañía multinivel que actualmente desempeñe estas actividades en la República de Colombia, deberá hacer constar en su registro mercantil que ejerce actividades denominadas multinivel o de mercadeo en red en un término no mayor de dos (2) meses posteriores a la promulgación de la presente ley. Esta constancia será obligatoria para las nuevas compañías multinivel a partir de su constitución.

Las compañías multinivel que no cumplan con esta constancia serán sancionadas de acuerdo a lo establecido en el artículo 9º de la presente ley.

Artículo 13. *Vigencias y derogatorias.* La presente ley entrará en vigor a partir de su promulgación y publicación en el *Diario Oficial*, y quedan derogadas todas las normas que sean contrarias a la misma.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012, al Proyecto de ley 48 de 2011 Senado, *por medio de la cual se reglamentan las actividades de comercialización en red o mercadeo multinivel en Colombia*, y de esta manera continúe

su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Antonio Guerra de la Espriella, Gabriel Zapata Correa, Germán Villegas Villegas, Ponentes.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 13 de junio de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

* * *

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 25 DE JULIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 52 DE 2011 SENADO

por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 20 del Decreto-ley 1278 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 20. Estructura del escalafón docente. El Escalafón Docente estará conformado por tres (3) grados. Los grados se establecen con base en formación académica. Cada grado estará compuesto por cuatro (4) niveles salariales (A-B-C-D).

Quienes superen el período de prueba se ubicarán en el Nivel Salarial A del correspondiente grado, según el título académico que acrediten; pudiendo ser reubicados en el nivel siguiente, después de tres (3) años de servicio, siempre y cuando obtengan en la respectiva evaluación de competencias el puntaje indicado para ello, según lo dispuesto en el artículo 36 del presente decreto.

Artículo 2º. *Modifíquese el artículo 21 del Decreto-ley 1278 de 2002, que establece los requisitos para inscripción y ascenso en el escalafón docente, adicionándose los parágrafos 2º y 3º, el cual quedará así:*

Establézcanse los siguientes requisitos para la inscripción y ascenso de los docentes o directivos docentes estatales en los distintos grados del Escalafón Docente:

Grado Uno:

- a) Ser normalista superior o tecnólogo en educación;
- b) Haber sido nombrado mediante concurso;
- c) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba.

Grado Dos:

- a) Ser Licenciado en Educación o profesional con título diferente más programa de pedagogía o un título de especialización en educación;
- b) Haber sido nombrado mediante concurso;
- c) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba.

Grado Tres:

- a) Ser Licenciado en Educación o profesional;
- b) Poseer título de maestría o doctorado en un área afín a la de su especialidad o desempeño, o en un área de formación que sea considerada fundamental dentro del proceso de enseñanza-aprendizaje de los estudiantes;
- c) Haber sido nombrado mediante concurso;

d) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba.

Parágrafo. Quien reúna los requisitos de los Grados Dos o Tres puede aspirar a inscribirse directamente a uno de estos grados, previa superación de la evaluación del período de prueba. Una vez inscrito, se considera ascenso pasar de un grado a otro dentro del Escalafón Docente, previa acreditación de requisitos y superación de las correspondientes evaluaciones de desempeño.

Parágrafo 2°. Los docentes que se encuentren en el grado 1 del escalafón y posteriormente a su nombramiento por concurso obtengan una licenciatura en educación o un título profesional diferente, ingresarán al grado 2A en su respectivo nivel; quienes se encuentren en el grado 2 y posteriormente a su nombramiento por concurso, obtengan una maestría o un doctorado ingresarán al grado 3 en su respectivo nivel.

Parágrafo 3°. Constituye mérito para ascender dentro del Estatuto de Profesionalización Docente para los docentes vinculados:

1. Obtención de un título Universitario de Licenciado en Educación o de Profesional Universitario, y la obtención de un título de Maestría o Doctorado.

Artículo 3°. Modifíquese el numeral 2 del artículo 36 del Decreto-ley 1278 de 2002, el cual quedará así:

2. Evaluación de competencias:

Serán candidatos a ser reubicados en un nivel salarial superior, o a ascender en el escalafón docente, si reúnen los requisitos para ello, quienes obtengan más del 60% en la evaluación de competencias.

Artículo 4°. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 25 de julio de 2012, al Proyecto de ley número 52 de 2011 Senado, *por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Jorge Eliécer Guevara, Ponente.

El presente texto fue aprobado en plenaria de senado el 25 de julio de 2012 con modificaciones.

El Secretario General (e),

Saúl Cruz Bonilla.

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 30 DE MAYO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 61 DE 2011 SENADO, 161 DE 2010 CÁMARA

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cuatrocientos diez (410) años de fundación del municipio de Zipaquirá, se rinde público homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se asocia a la conmemoración de los cuatrocientos diez (410) años de fun-

dación del municipio de Zipaquirá, cabecera de la Provincia de Sabana Centro, departamento de Cundinamarca, y rinde público homenaje a sus habitantes, exaltando la memoria de sus fundadores.

Artículo 2°. El Gobierno Nacional y el Congreso de la República rendirán honores al municipio de Zipaquirá, en la fecha que las autoridades locales señalen para el efecto.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional para que en cumplimiento y de conformidad con los artículos 288, 334, 341 y 345 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001, asigne en el Presupuesto General de la Nación, y/o promueva a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, las partidas presupuestales necesarias a fin de adelantar las siguientes obras de interés público y social, promotoras del desarrollo regional, que beneficiarán a la comunidad del municipio de Zipaquirá, en el departamento de Cundinamarca:

1. Construcción Megacolegio Zipaquirá.

2. Construcción Centro Artesanal y de Servicios Turísticos.

3. Desarrollo vial para una gran ciudad.

4. Construcción y/o terminación de la ciudadela universitaria y la adecuación de la infraestructura universitaria.

Artículo 4°. Las autorizaciones de gastos otorgadas al Gobierno Nacional en virtud de esta ley, se incorporarán al Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal, en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada órgano ejecutor, sin que ello implique un aumento del presupuesto y en segundo lugar, de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.

Artículo 5°. La presente ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el *Diario Oficial*.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 30 de mayo de 2012, al Proyecto de ley 61 de 2011 Senado, 161 de 2010 Cámara, *por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cuatrocientos diez (410) años de fundación del municipio de Zipaquirá, se rinde público homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Juan Carlos Restrepo Escobar,

Ponente.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 30 de mayo de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 30 DE MAYO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 78 DE 2011 SENADO, 151 DE 2010 CÁMARA

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cien (100) años de la fundación del Municipio de La Unión, en el departamento de Antioquia, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia.

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se vincula a la conmemoración de los cien (100) años de la fundación del municipio de La Unión en el departamento de Antioquia a cumplirse el 1° de julio de dos mil once (2011).

Artículo 2°. Autorícese al Gobierno Nacional, de conformidad con los artículos 334, 339, 341 y 345 de la Constitución Política, y las competencias asignadas por las Leyes números 715 de 2001 y 1176 de 2007, se asigne dentro del Presupuesto General de la Nación, y/o impulse a través del Sistema Nacional de Cofinanciación las partidas presupuestales necesarias que permitan la financiación y ejecución de las obras de infraestructura de utilidad pública y de interés social que requiere el municipio La Unión, las cuales serán de utilidad pública y redundarán en el desarrollo cultural e interés social de todos sus habitantes, entre las que se encuentran:

1. Construcción de la nueva Institución Educativa y Cultural del municipio de La Unión.
2. Construcción de la sede Jardín Social del municipio de La Unión.
3. Remodelación Teatro Real del municipio de La Unión.
4. Adecuación y mejoramiento de la Unidad Recreativa y Deportiva Parque Josam del municipio de La Unión.
5. Adecuación de la Nueva Plaza de Mercado.
6. Construcción del Centro Recreacional Parque de las Aguas del municipio de La Unión.
7. Construcción Casa de Justicia.

Artículo 3°. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, se autoriza igualmente la celebración de los contratos necesarios, el sistema de cofinanciación y la celebración de convenios interadministrativos, entre la Nación, el departamento de Antioquia y/o el municipio de La Unión.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 30 de mayo de 2012, al Proyecto de ley número 78 de 2011 Senado, 151 de 2010 Cámara, *por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cien (100) años de la fundación del Municipio de La Unión, en el departamento de Antioquia, y se dictan otras disposiciones*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Juan Carlos Restrepo Escobar,
Ponente.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 30 de mayo de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

* * *

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 13 DE JUNIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 90 DE 2011 SENADO, 002 DE 2010 CÁMARA

por la cual se dictan normas sobre la operación y funcionamiento de establecimientos que prestan el servicio de videojuegos y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Definición.* Para los efectos de la presente ley se entiende por establecimiento de prestación de servicio de videojuegos, aquel que ofrece juegos de video por computador y/o simuladores, o consolas de videojuegos, y/o cualquier otro instrumento, que en su desarrollo utilice imágenes visuales electrónicas o similares. El servicio de videojuegos será prestado por personas naturales o jurídicas, debidamente inscritas en la Cámara de Comercio del lugar en el que cumple su objeto comercial.

Artículo 2°. *Funcionamiento.* Los establecimientos de que trata la presente ley deberán acreditar ante las autoridades municipales y distritales los requisitos exigidos en la Ley 232 de 1995 y Decreto número 1879 de 2008, o las normas aplicables para este efecto.

Para acreditar la existencia, propiedad y renovación de la matrícula mercantil, la Cámara de Comercio o la organización que cumpla sus funciones, deberá exigir certificación expedida por el Curador Urbano o autoridad competente, en la que se acredite que el establecimiento cumple con el uso del suelo permitido y/o admitido en la licencia de construcción original, en el plan de ordenamiento territorial o plan básico de ordenamiento del territorio o esquema básico de ordenamiento territorial, de acuerdo con la categoría del municipio o distrito.

El incumplimiento a esta norma dará lugar al cierre definitivo del establecimiento, que será ordenado de conformidad con el procedimiento establecido en el Código Nacional de Policía.

Parágrafo transitorio. Los establecimientos que al momento de la entrada en vigencia de la presente ley se encuentren abiertos al público, tendrán un término de doce (12) meses para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 2° y 3° de la presente ley.

Artículo 3°. *Criterios de operación.* Todos los establecimientos a los que se refiere la presente ley, deberán cumplir para su funcionamiento y operación con los siguientes requisitos:

1. Estar ubicados a más de 400 metros de distancia de centros e instituciones educativas de carácter formal o no formal.

2. Atender estrictamente a la clasificación de los videojuegos establecida en el artículo 8° de la presente ley.

3. Disponer de condiciones de iluminación y ventilación propicias, espacios y áreas necesarias para garantizar condiciones adecuadas para la salud, el bienestar y la comodidad; evitando la utilización de sistemas de iluminación que pueden afectar la salud de los usuarios. Asimismo, contar con la habilitación de baños para mujeres y hombres los cuales deberán cumplir con las condiciones de higiene y salud establecidas en las normas vigentes.

4. Implementar las medidas necesarias en materia de prevención y atención de emergencias, de conformidad a lo establecido por las autoridades Municipales, Distritales y la ley.

5. Verificar que el espacio disponible para cada usuario le permita situarse a la distancia apropiada entre jugador y pantalla, y que la distancia entre los equipos de videojuegos garanticen en todo momento el servicio, la operación, la salud y la seguridad de los usuarios.

6. Designar como responsable o encargado de la administración del establecimiento y la operación de los videojuegos, a una persona mayor de edad.

7. No vender bebidas con contenido alcohólico ni cigarrillos en los establecimientos o salones cuya actividad comercial esté destinada a prestar el servicio de videojuegos. Además, el responsable o encargado de la administración del establecimiento deberá denunciar ante la autoridad competente la venta clandestina a los menores de cualquier sustancia psicotrópica que se presentare al interior del establecimiento.

8. Mantener los sistemas de audio y video en los niveles permitidos, conforme a lo estipulado en el artículo 2° de la Ley 232 de 1995 o en la norma que la modifique o adicione, de manera que no afecten la salud de los usuarios o la tranquilidad de la comunidad.

9. Obtener el certificado de capacitación en la identificación y manejo de jugadores patológicos e informar a las autoridades cuando sea advertida la presencia de un usuario ludópata o en riesgo de convertirse en ludópata.

Parágrafo. Las autoridades municipales y distritales podrán proceder a decretar el cierre definitivo del establecimiento que presta el servicio de videojuegos cuando establezcan que el mismo opera con videojuegos de contrabando o copias no originales.

Artículo 4°. *Del acceso.* Queda prohibido el ingreso a los establecimientos de que trata la presente ley de los menores de catorce (14) años.

Parágrafo. La responsabilidad sobre los usuarios menores de 18 años recaerá siempre en los padres de familia, quienes ejercerán su vigilancia y control en el momento en que aquellos hagan uso del servicio de videojuegos en los establecimientos legalmente constituidos de que habla la presente ley, pudiendo el establecimiento exigir la autorización expresa de los padres para cuando los usuarios sean menores de 18 años.

Artículo 5°. *Entidades responsables.* El Ministerio de la Protección Social, y las Secretarías de Salud de orden departamental, distrital y municipal, serán los responsables del cumplimiento de los preceptos contenidos en la presente ley.

Artículo 6°. *Comité de Promoción, Clasificación y Seguimiento para el uso de Videojuegos.* Créase el Comité de Promoción, Clasificación y Seguimiento para el uso de Videojuegos, que estará integrado por:

* Secretario de Gobierno departamental, distrital o municipal según corresponda.

* Director del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, o su Delegado.

* Dos (2) representantes de la Sociedad Nacional Colombiana de Psicología.

* Dos (2) representantes de las Agremiaciones de las Asociaciones de Padres de Familia.

* Dos (2) representantes de la Asociación de facultades de Educación.

* Un (1) representante de la Asociación Colombiana de Psiquiatría.

* Dos (2) representantes de las ligas de videojuegos de Colombia.

Las entidades relacionadas cumplirán con lo señalado en el presente artículo con su actual estructura administrativa.

Artículo 7°. *Funciones del Comité de Promoción, Clasificación y Seguimiento para el uso de Videojuegos.* Corresponde al Comité de Promoción, Clasificación y Seguimiento para el uso de Videojuegos las siguientes funciones:

1. Revisar las clasificaciones de los videojuegos que circulen en Colombia de acuerdo a los criterios contenidos en el artículo 9° de la presente ley. Esta clasificación deberá ser actualizada y publicada por lo menos dos (2) veces al año y comunicarse en forma debida y oportuna al Ministerio de Salud y Protección Social, al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, a las Secretarías de Gobierno, a las Secretarías de Salud Municipales o Distritales y a la comunidad en general.

2. Solicitar al Ministerio de Educación Nacional la publicación de orientaciones pedagógicas que el marco de las competencias ciudadanas permitan a los estudiantes desarrollar destrezas, habilidades y actitudes para tomar decisiones asertivas frente a las diferentes situaciones de su vida cotidiana, entre ellas, la recreación saludable y el uso adecuado del tiempo libre.

3. Promover campañas pedagógicas y educativas orientadas a advertir a los padres de familia y a los jugadores, sobre las implicaciones que para la salud puede ocasionar el uso de videojuegos.

4. Establecer, en coordinación con las Secretarías de Gobierno y las Secretarías de Salud Departamentales, Municipales y Distritales, y las demás autoridades regionales y locales, en un término de un (1) año, a partir de la aprobación de la presente ley, una estrategia integral para promover, divulgar y fomentar, de manera permanente, el uso adecuado de los videojuegos y la prevención de la ludopatía.

Ningún videojuego puede ser comercializado, distribuido, vendido o alquilado en el país sin la clasificación previa asignada por el Comité de Promoción, Clasificación y Seguimiento para el uso de Videojuegos.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Salud y Protección Social será responsable de definir las acciones correspondientes a la prevención de los riesgos asociados a la práctica de los videojuegos, los protocolos y guías de atención de la ludopatía para su implementación en el Sistema de Seguridad Social en Salud. Lo anterior deberá ser articulado e implementado por los entes territoriales.

Parágrafo transitorio. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por única vez, el Comité de Promoción, Clasificación y Seguimiento para el uso de Videojuegos tendrá seis (6) meses para expedir una lista en la cual se recopilen los títulos de videojuegos que circulen actualmente en Colombia y la clasificación que les ha sido asignada. Posteriormente, deberá hacerse una revisión de dicha clasificación de acuerdo con el numeral 1 del artículo 7° de la presente ley.

Artículo 8°. *Capacitación en la identificación de jugadores patológicos.* Las autoridades territoriales de salud promoverán la capacitación a los propietarios y empleados de los establecimientos que prestan el servicio de videojuegos, para la identificación de jugadores patológicos y expedirán el certificado correspondiente.

Artículo 9°. *Clasificación de videojuegos.* Todo videojuego que se comercialice, distribuya, venda o alquile en Colombia, deberá ser clasificado de acuerdo a los siguientes criterios:

1. Videojuego de abierta circulación: Clasificación Todos. Contenidos referidos a:

Entretenimiento educativo. Proporciona al usuario conocimientos específicos, desarrollando o reforzando el aprendizaje por medio de maneras entretenidas.

Deportes.

Competencias de vehículos reales o ficticios.

Informativo respecto de datos, hechos, información de recursos, o materiales referentes a eventos históricos.

Situaciones de naturaleza fantástica que incluyen personajes humanos y no humanos fácilmente distinguibles de la vida real.

2. Videojuego de circulación restringida: Clasificación mayores de 18 años. Contenidos de apolo-gía, referencia, imágenes o uso de:

Lenguaje soez.

Desnudez, sexo o sexualidad.

Bebidas alcohólicas.

Drogas ilegales.

Productos de tabaco.

Discriminación de cualquier índole.

Violencia, derramamiento de sangre, armas, lesiones humanas y muerte.

Apuestas de dinero o propiedades.

Artículo 10. *Clasificación previa de videojuegos.* Todas las empresas que tengan por actividad comer-

cial principal, o entre sus actividades comerciales la fabricación o importación de videojuegos deberán, antes de sacar cualquier título al mercado, someterlo al proceso de clasificación referido en la presente ley. Obtenida la clasificación, esta deberá indicarse en forma clara, expresa y legible en la parte frontal del empaque en que sea distribuido el videojuego.

Parágrafo. El incumplimiento de esta disposición por parte de las empresas de que trata el presente artículo, será sancionado de la siguiente manera:

Por la primera vez, multa de 50 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Por la segunda vez, multa de 70 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Por la tercera vez, multa de 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Por la cuarta vez, cancelación del registro mercantil y/o licencia de funcionamiento.

El Gobierno Nacional tendrá un plazo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para expedir el decreto reglamentario que consagre las normas y disposiciones complementarias que garanticen el cumplimiento de lo aquí dispuesto.

Artículo 11. *Sanciones.* Los alcaldes municipales y distritales, o los funcionarios que reciban la delegación, siguiendo el procedimiento señalado en el libro primero del Código Contencioso Administrativo, impondrán las siguientes sanciones a los establecimientos de comercio, que no cumplan con las disposiciones contenidas en la presente ley.

1. Requerirlo por escrito para que en un término de 45 días calendario cumpla con los requisitos que hagan falta.

2. Imponerle multas sucesivas por la suma de 15 salarios mínimos legales diarios vigentes por cada día de incumplimiento y hasta por el término de 30 días calendario.

3. Ordenar la suspensión de las actividades comerciales desarrolladas en el establecimiento, por un término hasta de un mes, para que cumpla con los requisitos de la ley.

4. Ordenar el cierre definitivo del establecimiento de comercio, si transcurrido un mes de haber sido sancionado con las medidas de suspensión, continúa sin observar las disposiciones contenidas en la presente ley, o cuando el cumplimiento del requisito sea posible.

Artículo 12. *Vigencia.* La presente ley rige a partir del momento de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012, al **Proyecto de ley número 90 de 2011 Senado, 002 de 2010 Cámara**, por la cual se dictan normas sobre la operación y funcionamiento de establecimientos que prestan el servicio de videojuegos y se dictan otras disposiciones, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Claudia Wilches Sarmiento,

Ponente.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 13 de junio de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

* * *

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 14 DE JUNIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 96 DE 2011 SENADO, 06 DE 2010 CÁMARA

por la cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política pública social para habitantes de la calle y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la formulación de la Política Pública Social para Habitantes de la Calle dirigidos a garantizar, promover, proteger y restablecer los derechos de estas personas, con el propósito de lograr su atención integral, rehabilitación e inclusión social.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) Política Pública Social para Habitantes de la Calle: Constituye el conjunto de principios, lineamientos, estrategias, mecanismos y herramientas que orientarán las acciones del Estado colombiano en la búsqueda de garantizar, promover, proteger y restablecer los derechos de las personas habitantes de la calle, con el propósito de lograr su rehabilitación y su inclusión social;

b) Habitante de la Calle: Persona sin distinción de sexo, raza o edad, que hace de la calle su lugar de habitación, ya sea de forma permanente o transitoria y, que ha roto vínculos con su entorno familiar;

c) Habitabilidad en Calle: Hace referencia a las sinergias relacionales entre los habitantes de la calle y la ciudadanía en general; incluye la lectura de factores causales tanto estructurales como individuales;

d) Calle: Lugar que los Habitantes de la Calle toman como su residencia habitual y que no cumple con la totalidad de los elementos para solventar las necesidades básicas de un ser humano.

Artículo 3°. *Campo de aplicación de la Política Pública Social para Habitantes de la Calle.* La Política Pública Social para Habitantes de la Calle es de obligatorio cumplimiento para todas las instituciones del Estado colombiano, según el marco de competencias establecidas en la Constitución Política y las leyes que regulan la materia, en cada uno de los niveles de la Administración Pública.

La formulación e implementación de esta política se hará con fundamento en los principios constitucionales de coordinación, concurrencia y subsidiariedad entre los diferentes niveles de la Administración Pública.

Artículo 4°. *Caracterización demográfica y socioeconómica de las personas habitantes de la calle.* El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), adelantará, conjuntamente con el personal capacitado con el que cuenten los departamentos, distritos y municipios, la caracterización demográfica y socioeconómica de las personas habitantes de la calle, con el fin de establecer una línea base para construir los parámetros de intervención social en la formulación, implementación, seguimiento y evaluación del impacto de esta Política Pública Social.

Esta caracterización deberá efectuarse mediante la aplicación de instrumentos cualitativos y cuantitativos, y con la misma periodicidad con la que se efectúa el Censo General de Población por parte del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en todo caso, tendrá en cuenta los recursos disponibles en el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Artículo 5°. *Principios de la política pública social para habitantes de la calle.* La Política Pública Social para Habitantes de la Calle se fundamentará en el respeto y la garantía de los derechos y libertades consagrados en la Constitución Política, el enfoque diferencial por ciclo vital, priorizando niños, niñas y adolescentes y, de manera especial, en los principios de:

- a) Dignidad Humana;
- b) Autonomía Personal;
- c) Participación Social;
- d) Solidaridad;
- e) Coordinación, concurrencia y subsidiariedad entre los diferentes niveles de la Administración Pública.

Parágrafo. Con el apoyo del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), se priorizará la atención de niños, niñas y adolescentes en estado de indefensión y vulnerabilidad manifiesta para su oportuna y temprana rehabilitación e inserción en la sociedad, a través de su capacitación y posterior vinculación en el sistema productivo social.

Artículo 6°. *Construcción e identificación del abordaje de la habitabilidad en calle.* El Gobierno Nacional y las entidades territoriales adelantarán, dependiendo de su competencia, un debate abierto y participativo con todos los sectores de la sociedad, para la identificación y construcción del abordaje de la habitabilidad en calle, incluida la participación de representantes de este sector de la población.

La formulación de la Política Pública Social para Habitantes de la Calle, se sustentará en la construcción e identificación del abordaje de la habitabilidad de calle, a partir de la caracterización demográfica y socioeconómica prevista en la presente ley.

Artículo 7°. *Fases de la Política Pública Social para Habitantes de la Calle.* La Política Pública Social para Habitantes de la Calle tendrá las siguientes fases:

- a) Formulación: En esta fase se precisará y delimitará las situaciones relacionadas con los Habitantes de la Calle.

tes de la Calle, que incluirá el levantamiento de la línea de base; la caracterización sociodemográfica de la población de referencia; delimitación por ciudades de las áreas con mayor concentración de habitantes de la calle; identificación de actores sociales e institucionales que intervienen en la situación; creación de espacios de reflexión sobre la situación en la que intervendrán los diferentes actores comprometidos en ella; definición de prioridades y lineamientos estratégicos de acción. Todo ello conducirá a la formulación del Plan Nacional de Atención Integral a Personas Habitantes de la Calle;

b) Implementación: Esta fase consiste en la puesta en marcha de los programas y proyectos formulados en el Plan Nacional de Atención de los Habitantes de la Calle;

c) Seguimiento y Evaluación de Impacto: Dentro del Plan Nacional de Atención Integral a los Habitantes de la Calle se dispondrá un Sistema de Seguimiento y Evaluación de Impacto que garantice el cumplimiento de los objetivos de los distintos programas y proyectos y las metas trazadas. El sistema medirá los impactos de la implementación de la Política Pública para Habitantes de la Calle.

Parágrafo. Créase el Sistema Nacional para la Atención Integral de los Habitantes de la Calle, como órgano adscrito al Ministerio de Salud o a quien haga sus veces, que definirá el conjunto de instancias y procesos de desarrollo institucional y comunitario, que a través de los mecanismos de planificación, ejecución, seguimiento y control social, articulados entre sí, facilitan la prevención, atención integral, rehabilitación e inclusión social de las personas habitantes de calle, según los principios que regulan las actuaciones administrativas para el cumplimiento de los fines del Estado previstos en la Constitución Política de Colombia, las leyes y demás disposiciones reglamentarias.

Artículo 8°. *Componentes de Política Pública.* Son componentes de la Política Pública, entre otros, los siguientes:

- a) Atención Integral en Salud;
- b) Desarrollo Humano Integral;
- c) Movilización Ciudadana y Redes de Apoyo Social;
- d) Responsabilidad Social Empresarial;
- e) Formación para el Trabajo y la Generación de Ingresos;
- f) Convivencia Ciudadana.

Artículo 9°. *Servicios Sociales.* Para la formulación e implementación de la Política Pública Social para Habitantes de la Calle, el Ministerio de Salud, o quien haga sus veces, tendrá en cuenta lo establecido en el artículo 4° de la presente ley. El Ministerio de Salud, o quien haga sus veces, y los entes territoriales, diseñarán e implementarán los servicios sociales para las personas habitantes de calle a través de programas piloto o por medio de la réplica de experiencias exitosas para el abordaje de habitabilidad en calle provenientes de otros entes territoriales.

Parágrafo. Los servicios contemplados en salud serán amparados y cobijados con lo ya existente en el Plan Obligatorio de Salud.

Artículo 10. *Focalización de los Servicios Sociales.* Las personas Habitantes de la Calle se incluirán dentro del proceso de focalización de los servicios sociales, establecido en los artículos 366 de la Constitución Política y 24 de la Ley 1176 de 2007.

El Conpes Social y el Departamento Nacional de Planeación deberán tener en cuenta a esta población, para los fines pertinentes y dentro de sus competencias, de acuerdo con el artículo 24 de la Ley 1176 de 2007.

Las entidades territoriales deberán incluir a las personas habitantes de la calle dentro del proceso de focalización de los servicios sociales. Lo anterior permitirá el acceso a los programas, subsidios y servicios sociales del Gobierno Nacional y de las entidades territoriales.

Artículo 11. *Corresponsabilidad.* La Política Pública Social para Habitantes de la Calle y los Servicios Sociales deberán generar estrategias, mecanismos y acciones de corresponsabilidad entre la sociedad, la familia y el Estado para disminuir la tasa de habitabilidad en calle.

Artículo 12. *Vigilancia.* Las Personerías Municipales y Distritales, con el apoyo de la Defensoría del Pueblo, ejercerán la vigilancia del cumplimiento a lo ordenado en la presente ley. La Procuraduría General de la Nación y el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, en lo que corresponda, presentarán un informe anual a las Comisiones Séptimas Constitucionales Permanentes de Senado, Cámara de Representantes, las cuales sesionarán de manera conjunta para tal efecto, sobre la implementación de la Política Pública Social para Habitantes de la Calle.

Artículo 13. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Salud o quien haga sus veces, expedirá la reglamentación de la presente ley en un término no mayor a ocho (8) meses a partir de la entrada en vigencia de la ley.

Artículo 14. *Vigencia.* Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012, al Proyecto de ley número 96 de 2012 Senado, 006 de 2010 Cámara, por la cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política pública social para habitantes de la calle y se dictan otras disposiciones, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Jorge Eliécer Ballesteros Bernier,

Ponente.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 14 de junio de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 13 DE JUNIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 119 DE 2011 SENADO, 211 DE 2011 CÁMARA

mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. *Definición.* Servicio de Transporte Escolar es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte público legalmente constituida y debidamente habilitada para esta modalidad y podrá estar dentro del marco del Transporte especial de acuerdo a la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, en un plazo no mayor a noventa (90) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 2°. *Características.* El servicio de transporte escolar se prestará únicamente en vehículos de servicio público que cumplan los requisitos y las características que reglamente el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a noventa (90) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente Ley; reglamentación en la cual se incluyan características con estándares de seguridad y comodidad.

Parágrafo. Los vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte escolar podrán prestar otros tipos de servicio público dentro de las otras modalidades de transporte especial en las condiciones que lo reglamente el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a noventa (90) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente Ley.

Artículo 3°. *Requisitos para la prestación del servicio de transporte escolar.* Para la prestación del servicio de transporte escolar, el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a noventa (90) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentará todo lo concerniente a los requisitos que deben cumplir permanentemente los vehículos, los conductores, los acompañantes y todo lo que considere que favorece los principios de seguridad, comodidad y movilidad para los usuarios del servicio, así como las obligaciones del contratante.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento que deberán cumplir los Municipios de quinta y sexta categoría, para la prestación del servicio de transporte escolar en dichos Municipios.

Artículo 4°. *Vida útil vehículos.* Los vehículos en los cuales se preste el servicio de transporte escolar, tendrán una vida útil que reglamentará el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a noventa (90) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente Ley.

Artículo 5°. *Transitorio.* El Ministerio de Transporte reglamentará la transitoriedad en la aplicación de esta Ley en un plazo no mayor a noventa (90) días posteriores a la entrada en vigencia de la presente Ley.

Artículo 6°. *Responsabilidad disciplinaria.* La inobservancia del cumplimiento de alguno de los plazos establecidos en los compromisos regulato-

rios que se han definido en esta Ley, acarreará una falta grave en materia disciplinaria por parte de quien haya recibido la responsabilidad.

Artículo 7. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación, deroga y modifica todas las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012, al **Proyecto de ley número 119 de 2011 Senado, 211 de 2011 Cámara, mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional**, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Plinio Olano Becerra

Ponente.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 13 de junio de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 30 DE MAYO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 124 DE 2011 SENADO

por la cual la Nación al cumplirse los 470 años de fundación se asocia a la conmemoración y rinde homenaje al municipio de Ramiriquí en el departamento de Boyacá en reconocimiento a su fundador José Ignacio de Márquez, Primer Presidente Civil de la República de Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se asocia a la conmemoración y rinde público homenaje al municipio de Ramiriquí en el departamento de Boyacá, con motivo de la celebración de los 470 años de su fundación en el año 2011, y exalta la memoria de su fundador, don José Ignacio de Márquez, primer Presidente Civil de la República de Colombia.

Artículo 2°. Autorícese al Gobierno Nacional para que incluya dentro de los siguientes Presupuestos Generales de la Nación las partidas que se requieran para la ejecución de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el municipio de Ramiriquí en el departamento de Boyacá:

- Construcción del parque del municipio de Ramiriquí.
- Reparación, mantenimiento y conservación de la casa cultural del municipio de Ramiriquí.
- Construcción de la nueva sede de la ESE Hospital San Vicente del municipio de Ramiriquí.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 30

de mayo de 2012, al **Proyecto de ley número 124 de 2011 Senado**, por la cual la Nación al cumplirse los 470 años de fundación se asocia a la conmemoración y rinde homenaje al municipio de Ramiriquí en el departamento de Boyacá en reconocimiento a su fundador José Ignacio de Márquez, Primer Presidente Civil de la República de Colombia, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la Honorable Cámara de Representantes.

Édgar Espíndola Niño,
Ponente.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 30 de mayo de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

* * *

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 30 DE MAYO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2011 SENADO

por la cual se dictan normas generales a las cuales debe sujetarse el Gobierno para modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al Régimen de Aduanas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Sujeción a la ley.* El Gobierno Nacional, al modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas no podrá exceder los términos establecidos en la presente ley, ni regular aspectos o materias que correspondan privativamente al Congreso de la República.

Artículo 2°. *Regulación.* Los decretos que dicte el Gobierno para desarrollar esta ley marco serán reglamentados por medio de resoluciones generales proferidas por el Director General de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

El Director General de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales no podrá delegar esta función reglamentaria, ni podrá ejercerla por medio de actos administrativos diferentes a las resoluciones generales.

Parágrafo. Los Decretos y las resoluciones que se expidan para el desarrollo o la reglamentación de la presente ley, por seguridad jurídica se otorgará para su entrada en vigencia un plazo de (15) días o (1) mes para su adecuada divulgación y conocimiento; a menos que por circunstancias especiales se requiera la inmediata vigencia del Decreto o Resolución en cuyo caso la autoridad correspondiente debe exponer las razones de la decisión.

Artículo 3°. *Objetivos.* Al modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas, el Gobierno Nacional deberá tener en cuenta los siguientes objetivos y criterios:

a) Facilitar el desarrollo y la aplicación de los Convenios y Tratados Internacionales, y la participación en procesos de integración económica.

b) Adecuar la legislación y las normas de valoración aplicables en Colombia, a los cambios y requerimientos del Comercio Internacional, a las

Recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas, y los convenios de carácter regional y subregional que se suscriban vinculando procesos de simplificación y armonización de regímenes aduaneros, como a las normas y directrices del Acuerdo del Valor del Gatt, o Acuerdo de Valoración de la Organización Mundial de Comercio (OMC), el Convenio Internacional de Kyoto y las Decisiones de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). En todo caso deberán respetarse las prácticas, usos y costumbres comerciales internacionalmente aceptadas.

c) Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior, para garantizar la dinámica del intercambio comercial, el acceso de los productos y servicios del país a los mercados externos y la competitividad de los productos colombianos en el mercado internacional.

Artículo 4°. *Principios generales.* Todas las normas que en desarrollo de esta ley expida el Gobierno Nacional y los Agentes encargados del Comercio Exterior y de la función pública aduanera, al igual que todas las actuaciones administrativas y procedimientos, deberán ajustarse a los siguientes principios:

a) Solo podrán ser tipificadas como infracción administrativa aduanera las conductas, y los errores, omisiones o inexactitudes de requisitos formales, que efectivamente puedan causar un perjuicio real a los intereses del Estado, o que puedan ocasionar un beneficio indebido a un particular.

b) La descripción de la mercancía se considerará como un conjunto de elementos que se examinarán de manera integral, incluyendo la declaración y los documentos soporte, para la definición de la situación jurídica y para el decomiso por errores, inexactitudes u omisiones en la descripción.

c) El importador, será siempre responsable del pago de los tributos aduaneros causados por la importación.

d) El Gobierno Nacional podrá establecer mediante decreto la solidaridad de los declarantes en el pago de los tributos de importación, pero en todo caso los declarantes tendrán acción de repetición contra los importadores para obtener el reembolso de lo pagado por concepto de tributos.

e) El Gobierno Nacional deberá tener en cuenta en la expedición de normas aduaneras en su aplicación, la prevalencia del cumplimiento voluntario de las obligaciones por parte de los administrados, previo al desarrollo del proceso administrativo correspondiente.

f) Las disposiciones que conformen el régimen aduanero deben incluir la posibilidad para los particulares de corregir voluntariamente sin sanción, en cualquier tiempo, los errores, inexactitudes u omisiones que no hayan sido previa y formalmente detectados por la autoridad aduanera.

g) Las conductas tipificadas como infracción deben estar completa y expresamente descritas en los decretos dictados por el Gobierno Nacional, el cual no podrá diferir la descripción de las conductas al reglamento.

h) Tipificada una conducta como infracción administrativa aduanera, la sanción para todos los par-

ticulares que incurran en ella debe ser la misma, sin importar la calidad en la que actúen ante la autoridad aduanera. Si se establecen causales de atenuación o agravación, estas se predicarán de todos los particulares que se encuentren en ellas.

i) La actividad de Agenciamiento aduanal podrá ser ejercida por personas jurídicas o sociedades creadas para este efecto en cumplimiento de un contrato de mandato y el Gobierno Nacional, mediante reglamento de carácter general, normará su ejercicio.

Artículo 5°. *Causales de aprehensión y decomiso*. Las causales de aprehensión y decomiso deberán ser fijadas taxativamente por el Gobierno Nacional mediante decreto. Para que la autoridad aduanera pueda aprehender un bien, debe invocar una causal específica que sea preexistente al acto. Si posteriormente a la aprehensión se demuestra la licitud de la mercancía, el particular afectado tendrá derecho a ser indemnizado.

Artículo 6°. *Sanciones*. El Gobierno Nacional expedirá mediante decreto el régimen sancionatorio aduanero, con sujeción a las siguientes pautas y principios:

a) Se presume la buena fe.

b) Las sanciones serán proporcionales al daño o perjuicio real sufrido por el Estado, o proporcionales al beneficio indebido en favor del particular, según el caso. En estos casos los daños, perjuicios y beneficios deberán ser concretos y cuantificables.

c) No se restringirá de ninguna forma a los particulares el ejercicio de su derecho de defensa.

d) Para que un hecho u omisión constituya infracción administrativa aduanera, o dé lugar a la aprehensión y decomiso de las mercancías, o a la formulación de una Liquidación Oficial, el hecho o la omisión deberá coincidir exactamente con la descripción contenida en los decretos expedidos por el Gobierno Nacional. No procede la aplicación de sanciones por interpretación extensiva de las normas.

e) Si antes de concluir la etapa gubernativa se expide una norma que favorezca al interesado, o se deroga una norma que lo perjudique, la autoridad aduanera deberá aplicar obligatoriamente la norma más favorable para el particular, aunque este no la haya alegado.

f) Los términos que se establezcan para que la autoridad aduanera decida de fondo son perentorios y su incumplimiento dará lugar al silencio administrativo positivo, que será declarado por la autoridad competente de oficio o a petición de parte.

No procederá la entrega de aquellas mercancías sobre las cuales existan restricciones legales o administrativas para su importación. En ese caso, el procedimiento continuará hasta la definición de la situación jurídica de la mercancía. Está en el Decreto 2685.

Igualmente, habrá lugar a la aplicación del silencio administrativo positivo cuando hayan transcurrido más de doce (12) meses desde la primera actuación formal de la autoridad aduanera, si en ese plazo no ha quedado ejecutoriada la decisión de fondo.

Lo previsto en este artículo se aplicará sin perjuicio de las investigaciones y sanciones disciplinarias a que haya lugar.

Artículo 7°. *Respeto al debido proceso*. Se prohíben las decisiones de plano o los efectos “de pleno derecho”.

Cuando la administración revoque un acto administrativo, el acto de revocación deberá ser expreso, constar por escrito y deberá otorgársele al particular afectado la oportunidad de controvertirlo mediante los recursos de la vía gubernativa que fije el Gobierno.

Artículo 8°. *Vigencia y derogatorias*. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 6ª de 1971, y toda normatividad que le sea contraria.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 30 de mayo de 2012, al **Proyecto de ley número 138 de 2011 Senado** por la cual se dictan normas generales a las cuales debe sujetarse el Gobierno para modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al Régimen de Aduanas, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la Honorable Cámara de Representantes.

Alexandra Moreno Piraquive, Carlos Emiro Barriga Peñaranda,

Ponentes.

El presente texto fue aprobado en plenaria de Senado el 30 de mayo de 2012 según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

* * *

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 6 DE JUNIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 175 DE 2011 SENADO

por medio de la cual se aprueba “La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Reforzar la Representación y la Participación en el Fondo Monetario Internacional”, aprobada por la Junta de Gobernadores, mediante Resolución 63-2, adoptada el 28 de abril de 2008, y “La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Ampliar las Facultades de Inversión del Fondo Monetario Internacional”, aprobada por la Junta de Gobernadores, mediante la Resolución 63-3, adoptada el 5 de mayo de 2008.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébese “La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Reforzar la Representación y la Participación en el Fondo Monetario Internacional”, aprobada por la Junta de Gobernadores mediante Resolución 63-2, adoptada el 28 de abril de 2008, y “La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Ampliar las Facultades de Inversión del Fondo Monetario Internacional”, aprobada por la Junta de Gobernadores mediante la Resolución 63-3, adoptada el 5 de mayo de 2008.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, “*La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Reforzar la Representación y la Participación en el Fondo Monetario Internacional*”, aprobada por la Junta de Gobernadores mediante Resolución 63-2, adoptada el 28 de abril de 2008, y “*La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Ampliar las Facultades de Inversión del Fondo Monetario Internacional*”, aprobada por la Junta de Gobernadores mediante la Resolución 63-3, adoptada el 5 de mayo de 2008, que por el artículo 1° de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de la misma.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 6 de junio de 2012, al Proyecto de ley 175 de 2011 Senado, *por medio de la cual se aprueba “La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Reforzar la Representación y la Participación en el Fondo Monetario Internacional”*, aprobada por la Junta de Gobernadores mediante Resolución 63-2, adoptada el 28 de abril de 2008, y “*La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Ampliar las Facultades de Inversión del Fondo Monetario Internacional*”, aprobada por la Junta de Gobernadores mediante la Resolución 63-3, adoptada el 5 de mayo de 2008, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Myriam Alicia Paredes Aguirre,

Ponente.

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el 6 de junio de 2012, según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 30 DE MAYO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 188 DE 2011 SENADO, 214 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se dictan disposiciones y se fijan incentivos para el retorno de los colombianos residentes en el extranjero.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto de la ley.* Crear incentivos de carácter aduanero, tributario y financiero concernientes al retorno de los colombianos, y brindar un acompañamiento integral a aquellos colombianos que voluntariamente desean retornar al país.

Artículo 2°. *Requisitos.* Los colombianos que viven en el extranjero, podrán acogerse por una sola vez, a lo dispuesto en la presente ley, siempre y cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Acreditar que ha permanecido en el extranjero por lo menos tres (3) años para acogerse a los beneficios de la presente ley. El Gobierno Nacional lo reglamentará en un término máximo de 2 meses.

b) Manifestar por escrito a la autoridad competente, su interés de retornar al país y acogerse a la presente ley.

c) Ser mayor de edad.

Parágrafo 1°. *Personas excluidas de los beneficios que otorga esta ley.* La presente ley no beneficia a personas con condenas vigentes en Colombia o en el exterior, por delitos relacionados con el tráfico y trata de personas, lavado de activos, tráfico de estupefacientes, tráfico de armas, violaciones al derecho internacional humanitario y el derecho internacional de los derechos humanos. Tampoco se beneficiarán aquellas personas que hayan sido condenadas por delitos contra la administración pública.

Parágrafo 2°. La situación migratoria del colombiano residente en el extranjero no será tenida en cuenta para obtener los beneficios expresados en la presente ley.

Artículo 3°. *Tipos de retorno.* Los siguientes tipos de retorno se consideran objeto de la presente ley:

a) **Retorno solidario.** Es el retorno que realiza el colombiano víctima del conflicto armado interno, como también aquellos que obtengan la calificación como pobres de solemnidad.

b) Este tipo de retorno se articulará con lo dispuesto en la Ley 1448 de 2011.

c) **Retorno humanitario o por causa especial.** Es el retorno que realiza el colombiano por alguna situación de fuerza mayor o causas especiales. Considérense causas especiales aquellas que pongan en riesgo su integridad física, social, económica o personal y/o la de sus familiares, así como el abandono o muerte de familiares radicados con él en el exterior.

d) **Retorno laboral.** Es el retorno que realiza el colombiano a su lugar de origen con el fin de emplear sus capacidades, saberes, oficios y experiencias de carácter laboral adquiridas en el exterior y en Colombia.

e) **Retorno productivo.** Es el retorno que realiza el colombiano para cofinanciar proyectos productivos vinculados al plan de desarrollo de su departamento y/o municipio de reasentamiento, con sus propios recursos o subvenciones de acogida migratoria.

Artículo 4°. *Incentivos y acompañamiento integral a los tipos de retorno.* Para el retorno solidario, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Relaciones Exteriores deberá realizar en un plazo no mayor a seis (6) meses un Plan de Retorno Solidario que contemple alianzas interinstitucionales y de cooperación, que permita brindar las herramientas para facilitar el acceso a servicios de salud y adquisición de vivienda, capacitaciones a nivel laboral, así como de asistencia social mediante asesorías jurídicas y psicológicas.

Para el retorno humanitario y/o por causa especial, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, deberá diseñar programas de apoyo con acompañamiento que permitan atender y eliminar la situación de riesgo del inmigrante y su vinculación en la gestión del desarrollo departamental y/o municipal de su lugar de reasentamiento.

Para el retorno laboral, las instituciones educativas del nivel universitario o tecnológico reconocidas y validadas en Colombia, podrán emplear a los colombianos que retornen como formadores en sus instituciones de acuerdo con sus capacidades, saberes, oficios y experiencias de carácter laboral adquiridas en el exterior o en Colombia. Así mismo podrán acceder a orientación ocupacional y capacitación para mejorar sus competencias laborales.

Para el retorno productivo, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, deberá expedir un plan que incluya el desarrollo y asesoría de emprendimientos de proyectos productivos, así como el acceso a créditos para el mismo fin, en coordinación con las políticas nacionales y regionales de competitividad.

Asimismo incluirá la población retornada como sujeto de las políticas y los fondos de emprendimiento vigentes.

Artículo 5°. Incentivos tributarios. Los que se acojan y cumplan con los requisitos señalados en el artículo 2°, quedarán exentos del pago de todo tributo y de los derechos de importación que graven el ingreso al país de los siguientes bienes:

a) Menaje de casa hasta dos mil cuatrocientas Unidades de Valor Tributario (2.400 UVT).

b) Instrumentos profesionales, maquinarias, equipos, bienes de capital, y demás bienes excepto vehículos, que usen en el desempeño de su profesión, oficio o actividad empresarial, hasta diecisiete mil ciento treinta Unidades de Valor Tributario (17.130 UVT), siempre que sean destinados al desarrollo de su profesión en Colombia.

c) La monetización producto de la venta de bienes y activos ganados por concepto de trabajo o prestación de servicios en el país de residencia, con la debida acreditación de su origen lícito y cumpliendo con las formalidades del país receptor. En este caso no se causa el gravamen a los movimientos financieros. La cuantía a exonerar no deberá ser mayor a treinta y cuatro mil doscientos sesenta y dos Unidades de Valor Tributario (34.262 UVT) los cuales deben entrar al país previa certificación de proveniencia y ser tramitados a través de una entidad financiera que solo cobrará sus costos de intermediación.

Parágrafo 1°. Si el valor de los bienes importados al país excede el monto exonerado, se cancelarán los tributos diferenciales.

Parágrafo 2°. Quedan excluidas de las maquinarias, equipos y bienes de capital mencionados en el literal b) del presente artículo, las siguientes partidas y subpartidas arancelarias, sin perjuicio de la obtención del registro o licencia de importación cuando sea obligatorio de conformidad con las normas vigentes: 8426.26.20.00, 8426.30.00.00, 8426.99.20.00, 8429, 8430 (excepto 8430.20.00.00), 8479.10.00.00, 8704.10.00.10, 8705.20.00.00, 8705.40.00.00.

Artículo 6°. Pérdida de beneficios. Los beneficiarios que transfieran bienes importados al país para el provecho de terceras personas bajo cualquier modalidad en virtud de la presente ley, o los adquirentes de dichos bienes, quedarán obligados al pago de los tributos y de los intereses correspondientes, si la transferencia se efectuara dentro de los tres (3) años siguientes a su regreso.

Artículo 7°. Incentivos sobre la situación militar. El Gobierno Nacional a través de la Dirección de Reclutamiento y Control de Reservas del Ejército Nacional, permitirá a todos los varones mayores de 25 años, que no hayan resuelto su situación militar y que retornen al país, la definición de su situación militar sin que haya lugar al cobro de las sanciones y multas que establece la Ley 48 de 1993.

Para los varones entre 18 y 25 años no cumplidos, la Dirección de Reclutamiento y Control de Reservas del Ejército Nacional, facilitará la definición de la situación militar, previa cancelación del 50% de (1) un smlmv si el joven pertenece a las categorías 1, 2 y 3 del Sisbén; y de (1) un smlmv para todos los demás casos.

Artículo 8°. Incentivo frente a las Cajas de Compensación Familiar. Las Cajas de Compensación Familiar acogerán a la población retornada como beneficiarios de su portafolio de productos y servicios, sin que sea necesario vinculación laboral.

Artículo 9°. Acompañamiento institucional. El Ministerio de Relaciones Exteriores con cargo al Fondo Rotatorio del mismo Ministerio, diseñará, implementará, supervisará y gerenciará, los centros de referenciación y oportunidad para el retorno, CRORE, de los que instalará oficinas regionales de operación estable en las zonas de origen migratorio y retorno. Dichas oficinas atenderán a la población objetivo de la presente ley.

Artículo 10. Difusión. El Ministerio de Relaciones Exteriores será el encargado de implementar las disposiciones de acompañamiento y de ordenamiento institucional y de difundir, a través de sus delegaciones diplomáticas, embajadas y consulados, los beneficios otorgados por la presente ley. Así mismo, las embajadas y consulados de Colombia deberán contar con los servicios y herramientas necesarias para mantener informados a sus nacionales residentes en el exterior, de los programas de retorno, franquicias y facilidades que se conceden a quienes deseen reincorporarse al país.

Artículo 11. Reglamento. El Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo que no excederá de noventa (90) días, contados a partir de la fecha de su sanción y publicación.

Artículo 12. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República, el día 30 de mayo de 2012, al Proyecto de ley número 188 de 2011 Senado, 214 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se dictan disposiciones y se fijan incentivos para el retorno de los colombianos residentes en el extranjero*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Juan Lozano Ramírez,

Ponente.

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado, el 30 de mayo de 2012, según texto propuesto para segundo debate.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

**TEXTO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA
DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 13
DE JUNIO DE 2012 AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 207 DE 2012 SENADO**

*por la cual se reforma parcialmente la Ley 115
de 1994.*

El Congreso de la República
DECRETA:

Artículo 1°. Modificar el artículo 3° de la Ley 115 de 1994, suprimiendo el inciso 2° y adicionando un nuevo inciso.

En consecuencia, dicho artículo quedará así:

“**Artículo 3°. Prestación del servicio educativo.** El servicio educativo será prestado en las instituciones educativas del Estado. Igualmente los particulares podrán fundar establecimientos educativos en las condiciones que para su creación y gestión establezcan las normas pertinentes y la reglamentación del Gobierno Nacional.

Se reconoce la naturaleza prevalente del derecho a la educación sobre los derechos económicos de las instituciones educativas”.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 88 de la Ley 115 de 1994, el cual quedará de la siguiente forma:

“**Artículo 88. Título académico.** El título es el reconocimiento expreso de carácter académico otorgado a una persona natural por haber recibido una formación en la educación por niveles y grados y acumulado los saberes definidos por el Proyecto Educativo Institucional. Tal reconocimiento se hará constar en un diploma.

El otorgamiento de títulos en la educación es de competencia de las instituciones educativas y de las instituciones del Estado señaladas para verificar, homologar o convalidar conocimientos y su entrega estará sujeta, única y exclusivamente, al cumplimiento de los requisitos académicos establecidos por cada institución.

Parágrafo 1°. Se prohíbe la retención de títulos por no encontrarse el interesado a paz y salvo en

sus obligaciones con la institución, cuando presente imposibilidad de pago por justa causa. Para esto el interesado deberá:

1. Demostrar que haya ocurrido un hecho que con justa causa afecte económicamente al interesado o a los miembros responsables de su manutención.

2. Probar la ocurrencia del hecho por cualquier medio probatorio, distinto de la confesión, que sea lo suficientemente conducente, adecuada y pertinente.

3. Que el responsable del pago demuestre haber adelantado las gestiones necesarias para lograr el cumplimiento de las obligaciones pendientes con la respectiva institución.

Parágrafo 2°. El centro educativo que infrinja el parágrafo anterior se hará acreedor a sanciones que impondrá el Ministerio de Educación Nacional o las Secretarías de Educación en las que delegue esta facultad, que pueden ir desde multas sucesivas de carácter pecuniario de 50 a 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes. Dichos dineros ingresarán a la Tesorería Nacional, Departamental o Municipal según el caso.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga en lo pertinente las normas que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012, al Proyecto de ley 207 de 2012 Senado, *por la cual se reforma parcialmente la Ley 115 de 1994*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Jorge Hernando Pedraza,
Ponente.

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado, el 13 de junio de 2012, según texto propuesto para segundo debate.

CONCEPTOS JURÍDICOS

**CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO
DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL AL
PROYECTO DE LEY NÚMERO 013 DE 2011
SENADO**

por medio de la cual se crea el Sistema Nacional de Protección a la Mujer en Estado de Embarazo y en el Posparto, se establecen los Programas de Promoción a la Acogida de la Vida y se dictan otras disposiciones.

1100000

Bogotá, D. C.,

Doctor

SAÚL CRUZ BONILLA

Secretario General (e)

Senado de la República

Asunto: Proyecto de ley número 13 de 2011 Senado, *por medio de la cual se crea el Sistema Nacional de Protección a la Mujer en Estado de Embarazo y en el Posparto, se establecen los Pro-*

gramas de Promoción a la Acogida de la Vida y se dictan otras disposiciones.

Respetado señor Secretario:

Cursa para Plenaria de esa Corporación la iniciativa legislativa de la referencia, por lo que se considera oportuno dar a conocer el concepto institucional desde la perspectiva del sector de la Salud y Protección Social, tomando como base el texto aprobado en la Comisión Séptima del Senado de la República, el día 12 de junio de 2012.

1. ANTECEDENTES

Se debe precisar que la iniciativa legislativa desarrolla los principios de solidaridad, contenido específicamente en el artículo 43 de la Constitución Política que contienen la especial protección, a la mujer durante el embarazo y después del parto, así como la asistencia, su salud y seguridad social, para que goce del pleno ejercicio de sus derechos. Adicional a lo anterior, el proyecto se enmarcaría den-

tro del artículo 49, constitucional sobre la atención en salud como servicio público a cargo del Estado.

Si bien el proyecto desarrolla conceptos tan vitales como la solidaridad, la protección a la familia de manera integral en salud física y mental y, por sobre todo, el de la mujer en estado de embarazo y el posterior proceso, es necesario hacer sendas apreciaciones de orden constitucional al mismo, en temas relacionados a su protección.

Al respecto, la Corte Constitucional ha puesto de presente la finalidad y alcance de la licencia de maternidad. En la Sentencia C-543 de 2010, Magistrado Ponente Mauricio González Cuervo, señaló:

“La figura de la licencia de maternidad tiene una finalidad principal, cual es la de proteger a las mujeres trabajadoras en estado de gravidez, durante la época del embarazo y luego del parto (...) Es integral, toda vez que abarca un conjunto de prestaciones encaminadas a asegurar que las mujeres trabajadoras –incluyendo los hombres trabajadores sin cónyuge o compañera permanente– y su descendencia dispongan de un espacio propicio para iniciar las relaciones familiares en condiciones de calidad y de dignidad. Ciertamente y antes se resaltó, que la figura protectora de la licencia de maternidad tuvo como objetivo inicial reconocer la situación de marginalidad, discriminación y desventaja a la que históricamente se han visto expuestas las mujeres por motivo de la maternidad.

Debe anotarse que en la Sentencia T-1223 de 2008, la Corte Constitucional¹ instó a los entonces Consejo Nacional de Seguridad Social en Salud, Ministerio de la Protección Social, hoy Ministerio de Salud y Protección Social y a la Comisión de Regulación en Salud (CRES), en el evento en que entrara a ejercer sus funciones antes del término allí concedido, esto es, cuatro (4) meses, contados a partir de la notificación de la sentencia, para adoptar las medidas encaminadas a resolver las falencias en la regulación que impedían a la mujer solicitar el pago de la licencia y resolver los conflictos que suscitan la aplicación de los requisitos previstos en la ley.

Fue así como el referido Consejo expidió el Acuerdo número 414 de 2009, por el cual se establecen unas medidas para el reconocimiento y pago de las prestaciones económicas del Sistema General de Seguridad Social en Salud, relacionadas con las licencias de maternidad, en el que se fijan como prioritarias a aquellas mujeres cotizantes independientes en condiciones de vulnerabilidad.

Ya en general, la Corte Constitucional se ha pronunciado en múltiples ocasiones en torno a los alcances de la normatividad que regula la materia y ha amparado a la mujer a la que se le han vulnerado sus derechos fundamentales. Como un ejemplo paradigmático se puede citar el siguiente texto de esa Corporación sobre el tema, así²:

“5. La Constitución Nacional le confiere una especial protección a la mujer durante el embarazo y luego del parto. Esta protección se desprende

de varios preceptos constitucionales y, en especial, de lo consignado en los artículos 13, 43 y 53 superiores. Según lo previsto en el artículo 43 de la Constitución Nacional, la mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. Este mismo artículo proscribiera cualquier suerte de discriminación en contra de las mujeres. Así como resalta que las mujeres gozan de una especial asistencia y protección estatal durante el embarazo y luego del parto. En aquellos casos en que se trate de mujeres

Artículo 1°. El artículo 236 del Código Sustantivo del Trabajo quedará así:

Artículo 236. Descanso remunerado en la época del parto.

1. Toda trabajadora en estado de embarazo tiene derecho a una licencia de catorce (14) semanas en la época de parto, remunerada con el salario que devengue al entrar a disfrutar del descanso.

Se observa, en consecuencia, que existe una normatividad de base, altamente garantista, que debe ser desarrollada y respetada por las autoridades competentes. Teniendo en cuenta lo anterior, y en materia de salud y bienestar, se pregunta acerca de la necesidad de una regulación más específica y, esencialmente, más protectora, tema que se abordará en el siguiente acápite.

En este mismo sentido, se debe llamar la atención en torno a que las normas son la base para el cumplimiento de derechos pero no necesariamente aseguran prestaciones. La función del legislador no puede ser la de reiterar lo contemplado en normas preexistentes sino la de establecer cuál puede ser la fisura normativa en el sistema, uno de cuyos dramas es que, como lo indicó el profesor austriaco Hans Kelsen, es una “ciencia” del deber ser y no del ser³. Le corresponde al legislador propiciar el entorno de cumplimiento. La inexistencia de un diagnóstico conduciría a concluir que la redundancia normativa no necesariamente fortalece la regulación de una materia sino que, más bien, refleja el que se puede denominar como “hiato de ejecutabilidad”, vale decir, la distancia que existe entre la proposición normativa y su aplicación¹⁰. Esa distancia –que siempre existirá en mayor o menor medida– entre la norma y su cumplimiento permite recordar ese aforismo, que además era un contrasentido, y que recorrió las colonias hispánicas según el cual la ley “se obedece pero no se cumple”, a la espera de una decisión ulterior que permitiera su aplicación¹¹ y así sucesivamente.

2. CON RELACIÓN AL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY

3.1 Si bien el propósito de sistematizar la regulación de protección aparece como un esfuerzo apropiado en centralizar aún más el tema regulado (ar-

⁹ TEORÍA PURA DEL DERECHO, en <http://www.bibliojuridica.org/libros/libro.htm?l=1039>.

¹⁰ Este tema está expresado como un drama del derecho actual, que pareciera exigir de otra norma que apaleneque la anterior, aún de la misma jerarquía. Cfr. EL DESAFÍO CÍNICO seguido de EL DERECHO CIVILIZADOR, Oscar Reyes M., ediciones Desde Abajo, Bogotá, D. C., marzo de 2003, página 216.

¹¹ LOS DERECHOS HUMANOS EN COLOMBIA, Consolidación institucional de libertades individuales y derechos sociales, Jorge Orlando Melo González, *En Revista Credencial Historia* (Bogotá - Colombia). Edición 156, diciembre de 2002.

¹ Corte Constitucional, Sentencia T-1223 de 5 de diciembre de 2008, M. P.: Eduardo Cifuentes Muñoz

² Corte Constitucional, Sentencia T-145 de 1° de marzo de 2007, M. P. Humberto Sierra Porto. En el mismo sentido, Cfr. Sentencia T-534 de 6 de agosto de 2009, M. P. Humberto Sierra Porto.

tículo 1°), lo que exige una articulación de normas, procedimientos e instituciones (artículo 2°) y ello parece aconsejable, no obstante, el proyecto de ley no avanza significativamente en el tema y, por el contrario, dirige sus esfuerzos hacia el acompañamiento de la mujer entre otras, en el caso de que se encuentre en una de las causales que la Corte Constitucional ha considerado que es permitida la interrupción voluntaria del embarazo¹². (De las once normas, cinco tienen que ver con este tema (artículos 4° a 9°).

3.2 En cuanto al tiempo del posparto, que se estima en 6 meses (párrafo del artículo 1°), es garantista para los efectos de la protección que se debe brindar y se extiende más allá de lo que se ha entendido como cuarentena (puerperio), lapso en el cual se presume que la mujer recupera su estado anterior al embarazo. Ahora bien, es claro que el legislador puede establecer medidas de protección mucho mayores y que la sola recuperación fisiológica no resultaría suficiente. Este criterio impactaría temas como el de las propias licencias de maternidad¹³. Actualmente y como quedó indicado, y a través de la Ley 1468 de 2011, la ley incrementó en dos semanas la licencia de maternidad, adecuándose con ello a los cánones internacionales.

3.3 Respecto del artículo 5°, es importante subrayar que, acorde con la Sentencia C-355 de 2006, se reconoció como derecho de la mujer embarazada la posibilidad de interrumpir voluntariamente su embarazo, en los siguientes casos¹⁴:

- i) Cuando la continuación del embarazo constituya peligro para la vida o la salud de la mujer, certificada por un médico;
- ii) Cuando exista grave malformación del feto que haga inviable su vida, certificada por un médico, y
- iii) Cuando el embarazo sea el resultado de una conducta, debidamente denunciada, constitutiva de acceso carnal o acto sexual sin consentimiento, abusivo o de inseminación artificial o transferencia de óvulo fecundado no consentidas, o de incesto.

Si en estas situaciones la interrupción del embarazo no es delito, es claro que se integra a la serie de derechos con que cuenta la mujer en su condición de embarazo, lo cual, además, debe formar parte de la educación que se le brinde. Este comentario se extiende a los artículos 6° a 9° de la iniciativa.

En relación con lo previsto en el artículo 5°, y sobre todo en el trámite procesal que se exige, se observa que puede ir en contra de lo indicado por la Corte Constitucional, tanto en la Sentencia C-355

mencionada, como en la Decisión de Tutela T-388 de 2009 en la cual se indica:

Vistas las cosas de la manera descrita hasta este lugar, se concluye lo siguiente:

i) Las mujeres puestas bajo las hipótesis contenidas en la Sentencia C-355 de 2006 gozan del derecho a decidir libres de presión, coacción, apremio, manipulación y, en general, cualquier suerte de intervenciones inadmisibles respecto de la intercepción voluntaria de su embarazo. Es este un derecho de las mujeres quienes aún colocadas en los supuestos allí determinados también pueden elegir con libertad llevar a término su embarazo;

ii) Todas las mujeres deben poder contar con la información suficiente, amplia y adecuada que les permita ejercer a cabalidad y en libertad sus derechos sexuales y reproductivos, lo que incluye, el derecho a estar plenamente enteradas respecto de lo dispuesto en la Sentencia C-355 de 2006, así como en el Decreto número 4444 de diciembre 13 de 2006, *por el cual se reglamenta la prestación de unos servicios de salud sexual y reproductiva*;

iii) Los servicios de interrupción del embarazo bajo las hipótesis contempladas en la Sentencia C-355 de 2006 deben estar **disponibles en todo el territorio nacional** –bajo estricto seguimiento de los postulados de referencia y contrarreferencia– y las mujeres en estado de gravidez han de poder acceder a los mismos en todos los niveles de complejidad que lo requieran;

iv) Las personas profesionales de la salud y, en general, el personal de salud que atienda la solicitud de las mujeres relativa a la interrupción voluntaria de su embarazo están obligados a ofrecer plena garantía de confidencialidad y, en consecuencia, a respetar el derecho de las mujeres a la intimidad y a la dignidad. Guardar el secreto profesional se convierte en una obligación de primer orden para los prestadores de servicios de salud en relación con este tópico;

v) Ni las mujeres que optan por interrumpir voluntariamente su embarazo bajo las hipótesis previstas en la Sentencia C-355 de 2006, ni quienes atienden su solicitud, pueden ser víctimas de discriminación o de prácticas que limiten de alguna forma o impidan su acceso al lugar de trabajo o a centros educativos o su afiliación al Sistema General de Salud o Riesgos Profesionales;

vi) Los departamentos, distritos y municipios están obligados a asegurar la **suficiente disponibilidad de servicios de la red pública** con el propósito de garantizarles a las mujeres gestantes el acceso efectivo al servicio de interrupción voluntaria del embarazo en condiciones de calidad y de salubridad;

vii) Ninguna entidad prestadora de salud –sea pública o privada, confesional o laica– puede negarse a la interrupción voluntaria del embarazo cuando la mujer se encuentra bajo los supuestos establecidos en la Sentencia C-355 de 2006 –cualquiera que sea el tipo de afiliación a la seguridad social que tenga la mujer y con independencia de su condición social, económica, edad, capacidad de pago, orientación sexual o etnia–;

viii) Está terminantemente prohibido elevar obstáculos, exigencias o barreras adicionales a

las establecidas en la referida Sentencia C-355 para la práctica del aborto en los supuestos allí pre-

¹² Cfr., **CORTE CONSTITUCIONAL**, Sentencia C-355 de 10 de mayo de 2006, M.M. P.P. Clara Inés Vargas Hernández y Jaime Araújo Rentería.

¹³ Las legislaciones no son homogéneas en este sentido. Los escandinavos contemplan licencias que pueden llegar a 96 semanas (Suecia) o 52 semanas (Noruega). Italia dispone de una licencia de 5 meses, Hungría establece 24 semanas, el Reino Unido dispone de 18 semanas, al igual que Cuba (Decreto-ley 234 de 2003) y Chile. Francia señala como licencia las 16 semanas por los dos primeros hijos y 26 por el tercero, Alemania contempla 14 semanas, Portugal contempla 98 días. Cfr. http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS_008946/lang-es/index.htm

¹⁴ Cfr. **CORTE CONSTITUCIONAL**, Sentencia C-355 de 10 de mayo de 2006, citada.

vistos. Entre las barreras inadmisibles se encuentran, entre otras:

- Realizar juntas médicas, de revisión o de aprobación por auditores que ocasionan tiempos de espera injustificados para la práctica del aborto inducido.

- Impedir a las niñas menores de 14 años en estado de gravidez exteriorizar libremente su consentimiento para efectuar la interrupción voluntaria del embarazo, cuando sus progenitores o representantes legales no están de acuerdo con dicha interrupción.

- Imponer requisitos adicionales, verbigracia, exigir: a) dictámenes de medicina forense; b) órdenes judiciales; c) exámenes de salud que no son practicados de manera oportuna; d) autorización por parte de familiares, asesores jurídicos, auditores, médicos y pluralidad de galenos.

- Alegar objeción de conciencia colectiva que desencadena, a su turno, objeciones de conciencia, institucionales e infundadas.

- Suscribir pactos –individuales o conjuntos– para negarse a practicar la interrupción del embarazo.

- Acogerse a formatos o planillas de adhesión que incidan en que las entidades hospitalarias no cuenten en su planta de personal con médicos dispuestos a prestar los servicios de interrupción voluntaria del embarazo, sea por cuanto estos (as) profesionales de la medicina son víctimas de discriminación en el momento en que se efectúa su vinculación laboral o por cuanto, una vez vinculados (as), reciben presiones en el sentido de abstenerse de practicar abortos.

- Descalificar conceptos médicos expedidos por psicólogos a quienes la Ley 1090 de 2006 les reconoce el status de profesionales de la salud.

- Ser reticentes en cumplir a cabalidad con las reglas de referencia y contrarreferencia imprescindibles para atender eventos en los que el servicio médico –en este caso la práctica del aborto inducido– no está disponible en el centro hospitalario al que acude la paciente.

- No disponer dentro de algunas redes públicas de prestadores del servicio de salud en los niveles departamental, distrital y municipal del servicio de interrupción voluntaria del embarazo¹⁵.

De allí que se hayan emitido dos órdenes en dicha decisión así:

Tercero. Ordenar al Ministerio de la Protección Social, así como al Ministerio de Educación Nacional, a la Procuraduría General de la Nación y a la Defensoría del Pueblo para que de manera pronta, constante e insistente diseñen y pongan en movimiento campañas masivas de promoción de los derechos sexuales y reproductivos que contribuyan a asegurar a las mujeres en todo el territorio nacional el libre y efectivo ejercicio de estos derechos y, en tal sentido, el conocimiento de lo dispuesto en la Sentencia C-355 de 2006, así como lo desarrollado en la presente providencia y **urgir** a estas mismas entidades para que hagan el debido seguimiento de tales campañas con el objetivo de poder constatar su nivel de impacto y eficacia. Que las campañas se enfoquen a transmitir información completa sobre la materia en términos sencillos, claros y suficientemente ilustrativos.

Cuarto. Ordenar a la Superintendencia Nacional de Salud para que de manera pronta adopte las medidas indispensables con el fin de que las EPS e IPS –independientemente de si son públicas o privadas, laicas o confesionales– cuenten con las personas profesionales de la medicina, así como el personal idóneo y suficiente para atender el servicio de interrupción voluntaria del embarazo bajo los supuestos previstos en la Sentencia C-355 de 2006, así como se abstengan de incurrir en exigencias adicionales inadmisibles –como las enumeradas por la Sala en el fundamento jurídico número 8 de la presente sentencia y bajo entera observancia de las exigencias determinadas en el fundamento jurídico 31 de la misma. Lo anterior deberá suceder en todos los niveles territoriales con estricta consideración de los postulados de referencia y contrarreferencia asegurando, de esta manera, que dentro de las redes públicas de prestadores del servicio de salud en los niveles departamental, distrital y municipal se garantice el servicio de interrupción voluntaria del embarazo bajo las hipótesis establecidas en la Sentencia C-355 de 2006.

Esto no significa que la mujer que se encuentra en las circunstancias anotadas no deba contar con un apoyo y acompañamiento de sus allegados y de personal especializado, pero dicho apoyo no puede convertirse en talanquera para optar por la interrupción voluntaria del embarazo que, en estos casos, se reconoce como un derecho. Esta es la censura que la Corte Constitucional realiza en la sentencia de tutela en mención, la cual, adicionalmente, impone unas órdenes a las autoridades.

3.4 En lo relativo al artículo 6° de la iniciativa, no se debe dejar de lado que la Ley 1438 de 2011, mediante la que se adoptaron reformas y cuyo objeto estuvo encaminado al fortalecimiento del Sistema General de Seguridad Social en Salud para el mejoramiento de la salud, busca entre otros, brindar servicios de mayor calidad, apoyándose en principios como la prevalencia de derechos en donde se sostiene la obligación por parte del Estado, la sociedad y la familia de la asistencia, protección y cuidado a las mujeres en estado de embarazo.

De otra parte y bajo la premisa del principio del enfoque diferencial a que alude el numeral 3.6 del artículo 3° de la mencionada ley, se reconoce que hay poblaciones con características particulares para las cuales el Sistema General de Seguridad Social en Salud ofrecerá especiales garantías y esfuerzos encaminados a la eliminación de las situaciones de discriminación y marginación.

En el marco de esas especiales garantías, el artículo 32 de la Ley 1438 de 2011 contempló lo correspondiente a la universalización del aseguramiento, disponiendo que todos los residentes en el país deberán ser afiliados del Sistema General de Seguridad Social en Salud.

Para el efecto y considerando situaciones en que tal postulado no se cumpla, dispuso que cuando una persona requiera atención en salud y no esté afiliado, se procederá de la siguiente forma:

“
32.1 Si tiene capacidad de pago cancelará el servicio y se le establecerá contacto con la Entidad Promotora de Salud del régimen contributivo de su preferencia.

¹⁵ CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia T-388 de 28 de mayo de 2009. M. P. Clara Inés Vargas Hernández.

32.2 Si la persona manifiesta no tener capacidad de pago, esta será atendida obligatoriamente. La afiliación inicial se hará a la Entidad Promotora de Salud del Régimen Subsidiado mediante el mecanismo simplificado que se desarrolle para tal fin. Realizada la afiliación, la Entidad Promotora de Salud, verificará en un plazo no mayor a ocho (8) días hábiles si la persona es elegible para el subsidio en salud. De no serlo, se cancelará la afiliación y la Entidad Promotora de Salud procederá a realizar el cobro de los servicios prestados. Se podrá reactivar la afiliación al Régimen Subsidiado cuando se acrediten las condiciones que dan derecho al subsidio. En todo caso el pago de los servicios de salud prestados será cancelado por la Entidad Promotora de Salud si efectivamente se afilió a ella; si no se afilió se pagarán con recursos de oferta a la institución prestadora de los servicios de salud, de conformidad con la normatividad general vigente para el pago de los servicios de salud.

Si no tuviera documento de identidad, se tomará el registro dactilar y los datos de identificación, siguiendo el procedimiento establecido por el Ministerio de la Protección Social en coordinación con la Registraduría Nacional del Estado Civil para el trámite de la afiliación.

(...)"

En consecuencia, y por las razones anotadas, se realizan una serie de observaciones a la iniciativa. Se considera que la normatividad existente contiene la protección a la madre y al que está por nacer en todas las etapas y que el esfuerzo por crear un sistema de protección no se desarrolla. Por el contrario, se encuentran reparos respecto a la forma en que se trata la interrupción voluntaria del embarazo.

Cordialmente,

Beatriz Londoño Soto,

Ministra de Salud y Protección Social.

c.c ponente honorable Senadora Gilma Jiménez Gómez.

honorable Senador José Correa Gómez.

Doctor Fernando Vásquez Serna.

CONTENIDO

Gaceta número 535 - Martes, 21 de agosto de 2012
SENADO DE LA REPÚBLICA

TEXTOS APROBADOS EN PLENARIA		Págs.
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012 al Proyecto de ley número 26 de 2011 Senado, 38 de 2011 Senado (acumulados), por la cual se expide el Código Aeronáutico	1	
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 25 de julio de 2012 al Proyecto de ley número 39 de 2011 Senado, por la cual se modifican los artículos 8º y 9º de la Ley 1225 de 2008 y se dictan otras disposiciones	36	
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012 al Proyecto de ley número 48 de 2011 Senado, por medio de la cual se reglamentan las actividades de comercialización en red o mercadeo multinivel en Colombia	37	
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 25 de julio de 2012 al Proyecto de ley número 52 de 2011 Senado, por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica.....	40	

	Págs.
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 30 de mayo de 2012 al Proyecto de ley número 61 de 2011 Senado, 161 de 2010 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cuatrocientos diez (410) años de fundación del municipio de Zipaquirá, se rinde público homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones.....	41
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 30 de mayo de 2012 al Proyecto de ley número 78 de 2011 Senado, 151 de 2010 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cien (100) años de la fundación del Municipio de La Unión, en el departamento de Antioquia, y se dictan otras disposiciones.....	42
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012 al Proyecto de ley número 90 de 2011 Senado, 002 de 2010 Cámara, por la cual se dictan normas sobre la operación y funcionamiento de establecimientos que prestan el servicio de videojuegos y se dictan otras disposiciones.....	42
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 14 de junio de 2012 al Proyecto de ley número 96 de 2011 Senado, 06 de 2010 Cámara, por la cual se establecen los lineamientos para la formulación de la política pública social para habitantes de la calle y se dictan otras disposiciones.....	45
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012 al Proyecto de ley número 119 de 2011 Senado, 211 de 2011 Cámara, mediante la cual se reglamenta la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.....	47
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 30 de mayo de 2012 al Proyecto de ley número 124 de 2011 Senado, por la cual la Nación al cumplirse los 470 años de fundación se asocia a la conmemoración y rinde homenaje al municipio de Ramiriquí en el departamento de Boyacá en reconocimiento a su fundador José Ignacio de Márquez, Primer Presidente Civil de la República de Colombia.....	47
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 30 de mayo de 2012 al Proyecto de ley número 138 de 2011 Senado, por la cual se dictan normas generales a las cuales debe sujetarse el Gobierno para modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al Régimen de Aduanas	48
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 6 de junio de 2012 al Proyecto de ley número 175 de 2011 Senado, por medio de la cual se aprueba "La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Reforzar la Representación y la Participación en el Fondo Monetario Internacional", aprobada por la Junta de Gobernadores, mediante Resolución 63-2, adoptada el 28 de abril de 2008, y "La Enmienda al Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional para Ampliar las Facultades de Inversión del Fondo Monetario Internacional", aprobada por la Junta de Gobernadores, mediante la Resolución 63-3, adoptada el 5 de mayo de 2008.....	49
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 30 de mayo de 2012 al Proyecto de ley número 188 de 2011 Senado, 214 de 2011 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones y se fijan incentivos para el retorno de los colombianos residentes en el extranjero.....	50
Texto aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 13 de junio de 2012 al Proyecto de ley número 207 de 2012 Senado, por la cual se reforma parcialmente la Ley 115 de 1994.....	52
CONCEPTOS JURÍDICOS	
Concepto jurídico del Ministerio de Salud y Protección Social al Proyecto de ley número 013 de 2011 Senado, por medio de la cual se crea el Sistema Nacional de Protección a la Mujer en Estado de Embarazo y en el Posparto, se establecen los Programas de Promoción a la Acogida de la Vida y se dictan otras disposiciones.....	52