DERECHO AERONÁUTICO COLOMBIANO

ÁLVARO A. SEQUERA DUARTE
Especialista en la Materia

DERECHO AERONÁUTICO COLOMBIANO

LEGISLACIÓN – JURISPRUDENCIA
CONVENIOS – PROTOCOLOS
NORMAS AERONÁUTICAS

DECRETOS 260 Y 261 DE 2004

LIBRERÍA EDICIONES DEL PROFESIONAL LTDA.

© **ÁLVARO A. SEQUERA DUARTE**
© **LIBRERÍA EDICIONES DEL PROFESIONAL LTDA.**
Calle 12, Nº 5-24, Tel.: 2433482, Bogotá, D.C., Colombia.

Hecho el depósito que exige la ley.
Impreso en: **EDITORIAL ABC**

ISBN 958 - 707 - 048 - 8

Primera Edición, 2004.

Queda prohibida la reproducción parcial o total de este libro, por medio de cualquier proceso, reprográfico o fónico, especialmente por fotocopia, microfilme, offset o mimeógrafo.

Esta edición y características gráficas son propiedad de:
LIBRERÍA EDICIONES DEL PROFESIONAL LTDA.

"El hombre, al separarse de la tierra, para pretender encuadrar en Normas Jurídicas del Espacio Aéreo, se hace más simple, más Universal y más Humano; tal vez, por sentirse más cerca de la Justicia del Creador"

EDUARDO HAMILTON

"Al Supremo Arquitecto de lo finito e infinito, del espacio ultraterrestre y de la bóveda celeste, donde laboré y a quienes me han acompañado en estas cuatro décadas de aviación, dedico este trabajo"

ÁLVARO SEQUERA DUARTE

ÍNDICE GENERAL

PRÓLOGO XXV
PROLEGÓMENO XXIX
INTRODUCCIÓN 1

CAPÍTULO I

NATURALEZA DEL DERECHO AERONÁUTICO

DEFINICIONES 3
ESCUELA ITALIANA 3
ESCUELA ESPAÑOLA 3
ESCUELA FRANCESA 4
ESCUELA ARGENTINA Y CHILENA 4
ESCUELA BRASILERA 5
ESCUELA BELGA 5
ESCUELA COLOMBIANA 5
NORMATIVIDAD AERONÁUTICA 6
CONCEPTO DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA 7
CONCEPTOS DOCTRINARIOS 7
LA CIRCULACIÓN AÉREA Y LA NAVEGACIÓN AÉREA 8
LA UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE COMERCIAL 8
CONCEPTO GENERAL 9
OBJETIVOS DEL DERECHO AÉREO 10
LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA 10
LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE AÉREO 11
LAS CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO AERONÁUTICO 12
EL DERECHO Y LA TECNOLOGÍA AERONÁUTICA 12
CARACTERÍSTICAS ANTERIORES 12
EL INTERNACIONALISMO DEL DERECHO AERONÁUTICO 13
EL PARTICULARISMO DEL DERECHO AERONÁUTICO 14
ORDENAMIENTO COMPUESTO DEL DERECHO AERONÁUTICO 16
DERECHO AERONÁUTICO Y SUS RAMAS 16
EL DERECHO PRIVADO NACIONAL E INTERNACIONAL 17
EL DERECHO COMPARADO 18

CAPÍTULO II

FUENTES JURÍDICAS

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL 19
LEGISLACIÓN INTERNACIONAL 19
OTROS 21
LEGISLACIÓN AERONÁUTICA COLOMBIANA 21
OTROS INFORMATIVOS Y NORMAS JURÍDICAS AERONÁUTICAS 22
DOCTRINA 24
INTERNACIONAL: 24
ARTICULISTAS AERONÁUTICOS 26
JURISPRUDENCIA AERONÁUTICA 26
LA COSTUMBRE 27

CAPÍTULO III

DESARROLLO TECNOLÓGICO Y JURÍDICO DE LA AERONÁUTICA

EL DESARROLLO TECNOLÓGICO AERONÁUTICO 30
LAS AERONAVES Y SU INVENCIÓN 30
LA SUSTENTACIÓN AERODINÁMICA 30
El primer planeador 30
El planeador con un motor 31
EL MOTOR AÉREO 32
EL MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA O RECÍPROCO 32
EL TURBORREACTOR AERONÁUTICO 33
El primer motor 33
El Turborreactor 33
El Turbopropeller 34
La turborreactor de doble flujo 35
CARACTERÍSTICAS DE LA ATMÓSFERA 37
LA ATMÓSFERA 37
PRESIÓN ESTÁTICA 37
TEMPERATURA 38
DENSIDAD 38
FLUIDOS 39
VISCOSIDAD 39
ATMÓSFERA TIPO 40
ECUACIÓN DE CONTINUIDAD 40
TEOREMA DE BERNOULLI 41
PERFILES ALARES 42
EL PERFIL 42

GEOMETRÍA DEL ALA 44
ÁNGULOS AERODINÁMICOS 45
AERODINÁMICA DEL PERFIL 46
Sustentación y resistencia al avance 48
Ecuación de la sustentación 49
Curva de sustentación 50
Ecuación de la resistencia 51
Curva de resistencia 51
Eficiencia aerodinámica 51
Tipos de resistencias 52
Resistencia de forma 52
Resistencia de fricción 52
Resistencia de interferencia 53
Resistencia debido al enfriamiento 53
Resistencia debido a escapes 53
Resistencia inducida 53
Reducción de la resistencia inducida 54
Centro de presión 55
Centro aerodinámico 56
Curva polar 56
La capa límite 57
Número de Reynolds 57
Aviso de entrada en pérdida (Stall warning) 58
Velocidad de pérdida 58
EL AVIÓN EN VUELO 59
LAS CUATRO FUERZAS 59
MANIOBRAS 60
Ascenso 60
Viraje de una aeronave 61
Descenso de la aeronave 63
Factor de carga de la aeronave 63
EL NÚMERO MACH 64
AVIONES COMERCIALES ULTRAMODERNOS 64
LA ESTRUCTURA DEL AVIÓN 65
LA VELOCIDAD 66
CARGA EFECTIVA PAGA 66
LA DISTANCIA O RADIO DE VUELO AUTÓNOMO 67
FACTORES TÉCNICOS EN LA EXPLOTACIÓN DE AERONAVES COMERCIALES 68
Principales factores 68
Los Pools-Grupos técnicos y humanos de uso común. 69
DIVISIONES DE CABINA DE SERVICIOS 69

AVIACIÓN MODERNA Y FUTURA 69
PRESUPUESTOS PARA EL SIGLO XXI 71

CAPÍTULO IV

ANTECEDENTES JURÍDICOS DE LA AERONÁUTICA

INICIATIVAS NACIONALES 76
CONVENCIONES PRELIMINARES DE AERONÁUTICA 76
CONVENCIÓN DE MADRID-ESPAÑA 76
CONVENCIÓN PANAMERICANA DE LA HABANA 76
CONVENCIONES SUPLEMENTARIAS 77
LA CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA ..... HAYA 77
LA CONVENCIÓN DE VARSOVIA DEL 12 DE OCTUBRE DE 1929 77
CONFERENCIA TÉCNICA INTERAMERICANA DE AVIACIÓN DE LIMA 77
CONVENCIÓN DE ROMA 78
LOS ACUERDOS DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE AÉREO – POLÍTICAS AÉREAS ..... DE
LOS EE.UU. VS REINO UNIDO 78
POSICIÓN CANADIENSE 79
ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO 79
ACUERDO DE TRÁNSITO AÉREO 79
LOS ACUERDOS DE BERMUDA 80
NORMAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO EN EL CONVENIO 81
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL FIRMADO EN CHICAGO EL ..... 7 DE
DICIEMBRE DE 1944 82
ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL 116
PROTOCOLO RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO TRILINGÜE DEL CONVENIO CIVIL
INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944) 118
NORMAS AERONÁUTICAS DE COLOMBIA CONVENIO COLOMBIA / ESTADOS UNIDOS 120
ATTACHMENT A TO THE MEMORANDUM OF CONSULTATIONS (MARCH 15 DE 2000) .....
UNITED STATES - COLOMBIA 121
APÉNDICE B DEL MEMORANDO DE CONSULTA (MARZO 15 DE 2000) . 124
LIBERTADES DEL AIRE 129
LIBERTADES TÉCNICAS 129
Primera libertad 129
Segunda libertad 129

Tercera libertad 130
LIBERTADES ECONÓMICAS 130
Cuarta libertad 130
Quinta libertad 130
OTROS CONVENIOS 131
CÓDIGO DE COMERCIO 137
NORMAS AERONÁUTICAS DE COLOMBIA 165
DECISIÓN 297 165
DECISIÓN 320 171
DECISIÓN 360 173
DECISIÓN 361 174

CAPÍTULO V

LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES Y COLOMBIANOS DE LA AVIACIÓN CIVIL

ORGANISMOS INTERNACIONALES DE LA AVIACIÓN CIVIL 177
ORGANISMOS DE DERECHO PÚBLICO 177
ORGANISMO DE NIVEL MUNDIAL: LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL (OACI) 178
Creación, características y objetivos 178
Características de soporte internacional 178
Finalidad de la OACI 180
Estructura interna de la OACI 180
Asamblea General de la OACI 180
El Consejo de la OACI 181
Comités y Comisiones de la OACI 183
Comisión de la navegación aérea 183
Comité de transporte aéreo 184
Comité jurídico 185
Comité de finanzas 185
Comité de asistencia colectiva para los servicios de navegación Aérea. 186
Secretariado de la OACI 186
ORGANIGRAMA GENERAL DE LA O.A.C.I. 187
Competencia de la OACI 188
Función de reglamentación y de administración 188
Función legislativa 190
Función jurisdiccional y arbitral 190
ORGANISMOS DE NIVEL REGIONAL 191
Eurocontrol 191
Comisión Europea de la Aviación Civil CEAC 193

Corporación centroamericana de Servicios de la Navegación Aérea ..... COCESNA 196
Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil LACAC/CLAC 196
Antecedentes 196
Creación, función general y órganos de LACAC/CLAC 197
Objetivos de LACAC 198
COOPERACIÓN CON LA OACI Y EL PDNU 198
LOS ORGANISMOS DE DERECHO PRIVADO 199
LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO IATA 199
Constitución General 199
Objetivos de la IATA 200
Organización de la IATA 200
Organización central 200
Organización regional 202
CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL 203
ORGANISMOS PRIVADOS REGIONALES 204
LA RACIONALIZACIÓN DE LAS EXPLOTACIONES 204
Cooperación comercial y administrativa 205
Cooperación técnica 205
Los acuerdos de asistencia en escala (Handling) 205
Los acuerdos relativos a las comunicaciones 206
Cooperación en la utilización de equipo de vuelo 207
Estudios e investigaciones 208
LA COORDINACIÓN DE LAS EXPLOTACIONES 208
Reglamentación de servicios aeronáuticos 209
El reparto de rutas aéreas 209
LA EXPLOTACIÓN EN COMÚN 209
LEY 105 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 1993 210
DECRETO 260 - 28/01/2004 243
DECRETO 261 - 28/01/2004 270

CAPÍTULO VI

LOS DERECHOS SOBRE EL ESPACIO AÉREO

LOS LÍMITES DEL ESPACIO AÉREO Y SU CONTROL JURÍDICO 277
DELIMITACIÓN DEL ESPACIO AÉREO 278
TÉRMINOS EMPLEADOS Y DATOS FÍSICOS BÁSICOS 278
Aspectos físicos 278
LOS CRITERIOS PROPUESTOS 279
Criterio del espacio 279
Criterios de la división del espacio 280
Criterio de la densidad gaseosa, o de la capacidad de las aeronaves 280

Criterio del control ejercido por el Estado 281
Criterio jurídico de cosas en el comercio 281
Criterio de órbitas 281
Criterio de la línea de von Kármán. 281
El criterio de la fuerza de gravedad como base de la soberanía del ..... Estado en el espacio 282
Concepto de órbita geoestacionaria 282
La tesis colombiana de la órbita geoestacionaria 283
EL CONTROL JURÍDICO DEL ESPACIO AÉREO 285
LA TEORÍA DE LA LIBERTAD DEL ESPACIO AÉREO 285
Restricción del espacio destinada a la conservación y a la defensa del ..... Estado. 285
Limitación por zonas 286
Restricciones impuestas por reglamentación internacional 286
Restricciones con base en el derecho general de policía del Estado 286
LA TEORÍA DE LA SOBERANÍA 286
Limitación por la administración internacional 287
Restricción convencional de la soberanía ante la libertad de circulación 287
Limitación de la soberanía por cortesía internacional 288
LA COMPETENCIA DEL ESTADO EN EL ESPACIO AÉREO 288
EL ESPACIO AÉREO, OBJETO DE SOBERANÍA Y DE PROPIEDAD PRIVADA, Y EL ..... DERECHO DE VUELO 289
LA SOBERANÍA SOBRE EL ESPACIO AÉREO Y EL DERECHO DE VUELO 289
La soberanía sobre el espacio aéreo 289
El concepto de la soberanía 289
Efectos jurídicos de la soberanía sobre el espacio aéreo 290
a) El dominio público 290
b) Aplicación de la ley colombiana 290
El derecho de vuelo 292
El derecho de vuelo en el Convenio de Chicago y en la ley colombiana 292
Restricciones al derecho de vuelo 293
LA PROPIEDAD PRIVADA DEL ESPACIO AÉREO Y EL DERECHO DE VUELO 293
La naturaleza del derecho del propietario predial sobre el espacio aéreo 294
Concepto germano-romanista 294
a) La teoría del dominio 295
b) La teoría de la ocupación material 295
c) La teoría de la utilidad 295
La common law de los Estados Unidos 296
Restricciones del derecho sobre el espacio aéreo 296
El tránsito de las aeronaves 296

La indemnización por daños a la superficie 296

CAPÍTULO VII

LA AERONAVE Y LOS DERECHOS QUE SE EJERCEN SOBRE ELLA

LA AERONAVE Y SU DOCUMENTACIÓN 297
EL CONCEPTO DE LA AERONAVE 297
Concepto técnico de la aeronave 297
Concepto jurídico de la aeronave 298
Definición básica 298
Concepto del Código de Comercio Colombiano 300
Definición y Condiciones 300
Aparatos excluidos de la definición 300
Principio de funcionamiento 301
Variantes del aerodeslizador 301
LOS DOCUMENTOS DE LA AERONAVE 302
General 302
Los distintos documentos 302
El certificado de matrícula 302
El certificado de navegabilidad aérea 302
Bitácora de vuelo 303
Manual de operación de vuelo de la aeronave 303
Bitácora de navegación 303
Listas de comprobación y chequeo 303
Licencias de la tripulación de mando y cabina 304
Los manifiestos de pasajeros, de carga, de peso y balance 304
EL REGISTRO DE LA AERONAVE 304
EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL 304
Funciones del Registro 304
Los certificados 305
LA MATRÍCULA DE LA AERONAVE 305
Definición 305
Condiciones de la matrícula 305
Propiedad 305
Navegabilidad 306
Matrícula Única 306
Impuestos 306
Destinación del uso 306
Las marcas de la aeronave 306
Marca de nacionalidad 306
Marca de matrícula 306

Marca de utilización 306
Marca de propiedad 307
Los efectos jurídicos de la matrícula 307
La matrícula provisional 308
La cancelación de la matrícula 308
EL PROPIETARIO Y EL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE 309
El propietario-explotador 309
La calidad de explotador 309
La matrícula, el propietario y el explotador 309
Requisito de nacionalidad 310
Análisis de la calidad de dueño y de explotador: artículos 1795 y 1851 C.Co. 310
Relación de la matrícula con el dueño y con el explotador 311
LOS DERECHOS REALES QUE SE EJERCEN SOBRE LAS AERONAVES .. 311
TRANSFERENCIA DEL DOMINIO DE LA AERONAVE 311
LA HIPOTECA DE LA AERONAVE 311
La aeronave como objeto de hipoteca 311
Las características de la hipoteca 312
La hipoteca derecho real 312
La hipoteca contrato solemne 314
EL EMBARGO Y EL SECUESTRO DE LA AERONAVE 314
El embargo y el secuestro en el derecho colombiano 314
Objeto del embargo y del secuestro 315
Desembargo y levantamiento del secuestro 315
El Convenio de Roma del 29 de mayo de 1933 315
Definición de “embargo” 315
Naturaleza del “embargo” 315
Objeto del Convenio 316
Aeronaves sujetas al embargo 316
Aeronaves excluidas del embargo 316
Aeronaves incluidas en el embargo del Convenio 317
Protección del deudor 317
Ámbito y ratificación del Convenio 318
El “crédito-arrendamiento” o “leasing” de aeronaves 318
Concepto 318
Interés económico de la institución 319
Modelo francés del “crédito-arrendamiento” 319
Normas generales 319
Doctrina y Jurisprudencia 320
a. Criterio de la naturaleza del contrato 320
b. Situación jurídica del usuario 320

El reconocimiento internacional de los derechos sobre las aeronaves.....
Convenio de Ginebra del 19 de junio de 1948..... 321
Finalidad y ámbito del Convenio..... 321
Objetivos 321
Ámbito..... 321
Los derechos reconocidos por el Convenio..... 322
Los derechos y sus limitaciones..... 322
La inscripción de los derechos reconocidos..... 323
El principio de la centralización..... 323
El principio del control estatal 323
Los créditos privilegiados ante los derechos reconocidos..... 323
Los créditos expresamente declarados como privilegiados del .....
artículo IV 323
Los créditos implícitamente privilegiados..... 324
La venta forzada de la aeronave 325
La ley aplicable..... 325
Los derechos sobre la aeronave..... 325
Créditos relacionados con la subasta..... 326

CAPÍTULO VIII

TRANSPORTE AÉREO

ESTRUCTURA JURÍDICO-ECONÓMICA 327
ESTRUCTURA JURÍDICA DEL TRANSPORTE AÉREO 327
MARCO GENERAL..... 327
TRANSPORTES INTERNOS E INTERNACIONALES 328
TRANSPORTES REGULARES Y NO REGULARES 328
Concepto de la distinción 328
Criterios de la distinción..... 328
Criterio jurídico..... 328
Criterio comercial-económico..... 329
Criterio administrativo..... 329
Criterio de la OACI y análisis..... 330
Distinción para efectos de su aplicación..... 331
EFECTOS JURÍDICOS DE LA DISTINCIÓN DE SERVICIOS REGULARES Y .....
NO REGULARES..... 332
ESTATUTO DEL SERVICIO REGULAR INTERNACIONAL 332
La ruta comercial 332
Las empresas designadas..... 332
Práctica Internacional 332
Disposiciones colombianas..... 333
LOS SERVICIOS NO REGULARES (CHARTERS)..... 334

Desarrollo 334
Reglamentación 335
Disposiciones del Convenio de Chicago 335
Disposiciones estatales unilaterales 335
Tipos corrientes de charters 336
Acuerdos bilaterales y multilaterales 337
DISPOSICIONES COLOMBIANAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO 338
El permiso de operación 339
Objeto del permiso y explotaciones que la requieren 339
Requisitos para otorgar el permiso 339
Revocación del permiso 340
Inspección hecha a personas distintas de los explotadores 340
Protección de los servicios regulares 340
ECONOMÍA DEL TRANSPORTE AÉREO 341
FACTORES ECONÓMICOS DE LA EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO 341
Conceptos básicos comunes a todo transporte 341
El sistema del transporte 341
La operación de transporte 342
Los costos de explotación y las tarifas del transporte aéreo 342
Los costos de explotación 342
Análisis del costo 343
Las tarifas 345
Factores de marketing 345
Factores extra-comerciales 347
LAS CAPACIDADES DE OFERTA 347
CONCEPTO 347
ENFOQUE JURÍDICO 348
AYUDAS DEL ESTADO 348
Rutas deficitarias 348
Ayudas Indirectas 349
Infraestructura aeronáutica 349
Construcción de aeronaves 349
Ayudas directas 349
Naturaleza 349
Contribución al desarrollo del capital 350
Contribución al equilibrio de la explotación 350
LAS POLÍTICAS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL 350
El libre comercio ante el comercio controlado 350
La antigua teoría del control del transporte aéreo 351
La nueva teoría del libre comercio en el transporte aéreo 351

El comercio controlado y la Comisión Latinoamericana del Transporte ....
Aéreo 352
El transporte aéreo y la IATA 353
LOS ACUERDOS BILATERALES ENTRE EMPRESAS AÉREAS 354
EL ACUERDO DE BERMUDA I (UNITED STATUS – UNITED KINGDOM AIR SERVICE .....
AGREEMENT) DEL 11 DE FEBRERO DE 1946 (60 STAT. 1498, TIAS N° 1507) 354
CONTENIDO DEL ACUERDO DE BERMUDA I 355
Estructura General 355
Derechos y privilegios otorgados..... 355
Designación de empresas..... 355
Rutas: tránsito y transporte..... 355
Capacidades 356
ELEMENTOS DE LA NEGOCIACIÓN 357
EL ARREGLO ENTRE EL LIBERALISMO COMERCIAL Y EL DIRIGISMO 358
EL ACUERDO DE BERMUDA II (UNITED STATES – UNITED KINGDOM AIR SERVICE .....
AGREEMENT DEL 23 DE JULIO DE 1977, TIAS Nº 8641) 358
ANTECEDENTES 358
CONTENIDO 359
NATURALEZA DEL ACUERDO 360
EL ACUERDO MODELO DE LOS ESTADOS UNIDOS (U.S.A MODEL AGREEMENT) 360
CRÍTICAS DE BERMUDA II 360
CARACTERÍSTICAS DEL ACUERDO MODELO 361
NORMAS Y LEGISLACIÓN DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERO- CIVIL
UAEACC. 362
NORMAS ORGÁNICAS DE LA AEROCIVIL COLOMBIANA 362
CIRCULARES REGLAMENTARIAS EN ASUNTOS AERONÁUTICOS 362
POLÍTICA AMBIENTAL 363
OTROS CONVENIOS 363

CAPÍTULO IX

EL CONTRATO DE TRANSPORTE Y LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR AÉREO

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO 365
ÁMBITO Y DEFINICIÓN DEL CONTRATO..... 365
Ámbito 365
Transporte interno e internacional..... 365

Transporte oneroso o gratuito ... 366
Definición ... 366
TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y EQUIPAJES ... 367
Concepto general ... 367
Derechos y obligaciones del transportador ... 367
El boleto ... 367
Indicaciones del transporte de personas ... 369
Condiciones del transporte de equipaje ... 370
Derechos y obligaciones del pasajero ... 371
TRANSPORTE DE CARGA AÉREA ... 371
Vuelos internacionales ... 371
La carta de porte aéreo ... 372
Relaciones jurídicas entre los interesados ... 374
Entre el remitente y el transportador ... 374
Entre el transportador y el destinatario ... 374
El Protocolo n° 4 de Montreal (1975) ... 374
Vuelos nacionales ... 375
LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL EXPLOTADOR-TRANSPORTADOR AÉREO ... 376
EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL CONVENIO DE VARSOVIA (CV) ... 376
La responsabilidad objetiva y sus excepciones ... 376
El principio ... 376
LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE: ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO Y BANALIZACIÓN ... 383
EL ARRENDAMIENTO O LOCACIÓN DE AERONAVES ... 383
Concepto de arrendamiento o locación ... 383
Disposiciones aplicables ... 383
Definición provisoria ... 384
La “locación” de la aeronave ... 384
Condiciones ... 385
EL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES ... 385
Concepto y definición ... 385
Concepto ... 385
Definición ... 386
Finalidad y Obligaciones ... 386
Finalidad ... 386
Obligaciones ... 387
LA BANALIZACIÓN O INTERCAMBIO DE AERONAVES ... 387
LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS ... 388
RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE ... 388

Concepto de abordaje 388
La responsabilidad 388
El límite de la responsabilidad 389
RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPER-
FICIE 389
Derecho colombiano 389
El explotador, la persona responsable 389
El hecho que causa el daño 390
Aeronave en vuelo 390
Excepción: el mero paso de la aeronave 390
La responsabilidad objetiva y la limitación de la indemnización 391
Abordaje que causa daños a terceros en la superficie 393
El Convenio de Roma del 7 de octubre de 1952 393
El explotador, la persona responsable 393
El hecho que causa el daño 393

CAPÍTULO X

NORMAS AERONÁUTICAS DE COLOMBIA

AÑO 1990 397
AÑO 1991 398
AÑO 1992 399
AÑO 1993 400
AÑO 1994 401
AÑO 1995 402
AÑO 1996 403
AÑO 1997 404
AÑO 1998 406
AÑO 1999 407
AÑO 2000 408
AÑO 2001 410
AÑO 2002 410
AÑO 2003 412
AÑO 2004 415

AÑO 2001

RESOLUCIÓN NÚMERO 00178 (23 ENERO 2001) 417
RESOLUCIÓN NÚMERO 00299 (30 ENERO 2001) 420
RESOLUCIÓN NÚMERO 00422 (09 FEBRERO 2001) 427
RESOLUCIÓN NÚMERO 00852 (09 MARZO 2001) 429
RESOLUCIÓN NÚMERO 00929 (15 MARZO 2001) 430
RESOLUCIÓN NÚMERO 01370 (20 ABRIL 2001) 432

RESOLUCIÓN NÚMERO 1485 (30 ABRIL 2001) 434
RESOLUCIÓN NÚMERO 01531 (04 MAYO 2001) 436
RESOLUCIÓN NÚMERO 01668 (11 MAYO 2001) 443
RESOLUCIÓN NÚMERO 02387 (28 JUNIO 2001) 445
RESOLUCIÓN NÚMERO 02388 (28 JUNIO 2001) 448
RESOLUCIÓN NÚMERO 02432 (03 JULIO 2001) 451
RESOLUCIÓN NÚMERO 02433 (03 JULIO 2001) 452
RESOLUCIÓN NÚMERO 02561 (12 JULIO 2001) 453
RESOLUCIÓN NÚMERO 02681 (23 JULIO 2001) 454
RESOLUCIÓN NÚMERO 02903 (06 AGOSTO 2001) 456
RESOLUCIÓN NÚMERO 03307 (05 SEPTIEMBRE 2001) 459
RESOLUCIÓN NÚMERO 03509 (20 SEPTIEMBRE 2001) 461
RESOLUCIÓN NÚMERO 03532 (21 SEPTIEMBRE 2001) 464
RESOLUCIÓN NÚMERO 03842 (09 OCTUBRE 2001) 466
RESOLUCIÓN NÚMERO 03971 (19 OCTUBRE 2001) 468
RESOLUCIÓN NÚMERO 04757 (05 DICIEMBRE 2001) 472
RESOLUCIÓN NÚMERO 04966 (14 DICIEMBRE 2001) 474
RESOLUCIÓN NÚMERO 05089 (21 DICIEMBRE 2001) 475
RESOLUCIÓN NÚMERO 05096 (21 DICIEMBRE 2001) 478
RESOLUCIÓN NÚMERO 05277 (28 DICIEMBRE 2001) 481

AÑO 2002

RESOLUCIÓN NÚMERO 00230 (23 ENERO 2002) 484
RESOLUCIÓN NÚMERO 00620 (18 FEBRERO 2002) 486
RESOLUCIÓN NÚMERO 00738 (27 FEBRERO 2002) 489
RESOLUCIÓN NÚMERO 00793 (05 MARZO 2002) 499
RESOLUCIÓN NÚMERO 00858 (07 MARZO 2002) 502
RESOLUCIÓN NÚMERO 01148 (21 MARZO 2002) 505
RESOLUCIÓN NÚMERO 01541 (26 ABRIL 2002) 508
RESOLUCIÓN NÚMERO 01640 (06 MAYO 2002) 510
RESOLUCIÓN NÚMERO 01804 (08 MAYO 2002) 511
RESOLUCIÓN NÚMERO 01930 (20 MAYO 2002) 512
RESOLUCIÓN NÚMERO 03253 (24 JUNIO 2002) 515
RESOLUCIÓN NÚMERO 03737 (26 JULIO 2002) 516
RESOLUCIÓN NÚMERO 03738 (26 JULIO 2002) 519
RESOLUCIÓN NÚMERO 04184 (16 AGOSTO 2002) 522
RESOLUCIÓN NÚMERO 04420 (06 SEPTIEMBRE 2002) 525
RESOLUCIÓN NÚMERO 04599 (19 SEPTIEMBRE 2002) 526
RESOLUCIÓN NÚMERO 04822 (02 OCTUBRE 2002) 529

AÑO 2003

RESOLUCIÓN NÚMERO 00212 (28 ENERO 2003) 531
RESOLUCIÓN NÚMERO 00521 (17 FEBRERO 2003) 534

RESOLUCIÓN NÚMERO 00706 (03 MARZO 2003) 535
RESOLUCIÓN NÚMERO 00744 (05 MARZO 2003) 537
RESOLUCIÓN NÚMERO 00839 (13 MARZO 2003) 539
RESOLUCIÓN NÚMERO 01450 (28 ABRIL 2003) 543
RESOLUCIÓN NÚMERO 01454 (28 ABRIL 2003) 549
RESOLUCIÓN NÚMERO 01832 (16 MAYO 2003) 550

FORMATOS

1. CERTIFICADO TIPO 555
2. HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO TIPO 556
3. CERTIFICADO DE PRODUCCIÓN 559
4. REGISTRO DE LIMITACIONES DE PRODUCCIÓN 560
5. APROBACIÓN DE FABRICACIÓN DE PARTES (PMA) 561
6. TARJETA PARA APROBACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD PARA EXPORTACIÓN 564
7. DECLARACIÓN DE CONSTRUCCIÓN Y/O ENSAMBLE E IDONEIDAD PARA AERO- ..... NAVES
EXPERIMENTALES 566
8. CERTIFICACIÓN OPERADORES AERONAVES AGRÍCOLAS 568
9. FORMULARIO PARA QUEJAS Y RECLAMOS 570

DISPOSICIONES INICIALES, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

DISPOSICIONES INICIALES

1.1. NORMAS GENERALES Y PRINCIPIOS RECTORES DE LOS REGLAMENTOS .....
AERONÁUTICOS 571
1.1.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN 571
1.1.2. PRINCIPIOS RECTORES 571
1.1.3. OBLIGATORIEDAD 571
1.1.4. CONOCIMIENTO 571

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

1.2. EXPRESIONES DE USO AERONÁUTICO Y SU SIGNIFICADO 572
1.2.1. DEFINICIONES 572
1.2.2. ABREVIATURAS 619
BIBLIOGRAFÍA 627

PRÓLOGO

Producto de la vasta experiencia y del amplio conocimiento del profesor Álvaro Sequera Duarte, nace su obra titulada "**DERECHO AERONÁUTICO COLOMBIANO**", que bien puede ser el primer tratado colombiano sobre esta compleja e insuficientemente estudiada especialidad del Derecho.

Resulta difícil pensar en un profesional más apropiado que el profesor Sequera para escribir una obra jurídica sobre Derecho Aeronáutico.

En su increíble carrera aeronáutica de más de treinta y seis (36) años como aviador, en la cual acumuló 18.000 horas de vuelo, tuvo los siguientes logros, entre otros muchos:

- Entre 1964 y 1994 realizó los cursos de ingeniero de vuelo, instructor y especialista para los siguientes aviones:
  - DC3 y DC4, en AVIANCA, en 1964
  - L1049 y L749, en AVIANCA, en 1965
  - Boeing 720 y 727, en AVIANCA, en 1965
  - Vicker Viscount 785, en Alitalia Tao, en 1968
  - L188, en Aerocóndor, en 1970
  - CL44, en el Bachellor Aviation of Miami, en 1972
  - Boeing 707 y 720, en American Airlines, en 1975
  - DC8-62, en Braniff International, en 1980
  - Boeing 727, en United Airlines, en 1981
  - Boeing 707, en SAM, en 1991
  - Boeing 727-200, en AVIANCA, en 1992 y 1994
- Además, es ingeniero de la Fly American Academy, de Texas, Estados Unidos de América (USA).
- Con base en los anteriores cursos y título, obtuvo las siguientes licencias:

- Ingeniero de vuelo (I.D.V. – Federal Aviation Administration, USA)
- Instructor Personal de Vuelo (Aerocivil IPTV)
- Instructor Personal de Tierra (Aerocivil IPT)
- Especialista Eléctrico (Aerocivil TEE)
- Especialista en Turborreactores (Aerocivil TPM)
- Especialista de Aviones Jet (Aerocivil TAV)

– Estas licencias le permitieron desempeñar los siguientes cargos aeronáuticos entre 1961 y 1997.
  - Especialista en Aviación AVIANCA, Bogotá y Barranquilla, 1961-1968
  - Especialista Aéreo,Corporación de la Industria Aeronáutica, SETAC, Bogotá, 1969
  - Instructor Aéreo, Fuerza Aérea Colombiana CIAC, Madrid, Cundinamarca, 1969
  - Instructor Aéreo, Transportes Aéreos Opitas, Neiva, Huila, 1968
  - Jefe Escuela Operaciones, Aerocóndor, Barranquilla, 1970-1973
  - Instructor de Vuelo y Tierra, Aerocóndor, Barranquilla y Bogotá, 1970-1980
  - Ingeniero de Vuelo, Aerocóndor, Jet O'Connor, Concord Airlines, SAM, Arca y AVIANCA, 1970-1997

– En 1975 el profesor Sequera se graduó como Oficial de Reserva de la Fuerza Aérea Colombiana, en el grado de Subteniente.

– También ha ocupado diversos cargos administrativos relacionados con el sector aeronáutico, como el de Director General para América Latina, de Arca Aerospace of New York, entre 1985 y 1987.

Todas estas realizaciones parecieran más que suficientes para llenar una vida completa de intensos trabajo y dedicación. Sin embargo, como si fueran pocas, el profesor Álvaro Sequera Duarte es, además, abogado de la Universidad Libre, (graduado en 1988).

En su hoja de vida académica aparecen igualmente, innumerables diplomados, seminarios y foros, como los siguientes: Análisis Transaccional Neuroprogramación Cerebral (Santa Marta, 1990); Recursos de Cabina Tripulación de Mando (Centro de Altos Estudios de Quirama, Medellín), Recursos Humanos en Cabina de Mando (Avianca), Programa de Formación para dirigentes sindicales de América Latina (Friedrich Ebert Stiftung, Bonn Alemania, 1968); Administración Aeronáutica (Konrad Adenauer Stiftung, Alemania, 1969); Derecho Aéreo y del Espacio (Universidad de los Andes, 1983); Alta Gerencia (Universidad Militar Nueva Granada, 1987); Cooperativismo (Avianca, 1966); Derecho Marítimo y Aeronáutico (Universidad Externado de Colombia, 1991), Investigación de Accidentes Aéreos (Universidad Politécnica de Madrid); Principios de Aerodinámica y Cohetería (Universidad Nacional de Colombia); Curso de Formación para Formadores (Politécnico Grancolombiano), y Diplomado en Docencia Universitaria (Politécnico Grancolombiano).

El Profesor Sequera ha recibido varias distinciones, como la nominación del Diario Portafolio como candidato a Mejor Ejecutivo del Año en 1996 y 1998, y ha pertenecido a diversas asociaciones u organismos aeronáuticos, jurídicos y docentes, como la Asociación Colombiana de Ingenieros de Vuelo, la Academia de Historia Aérea Colombiana, el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, organismo Consultor de la ONU, la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial, y la Asociación de Profesores de Enseñanza Técnica.

Como político, el profesor Sequera ha sido candidato al Congreso de la República de Colombia y al Concejo Distrital de Bogotá, y asesor del mismo Congreso.

Como docente ha regentado las cátedras de Aerodinámica y Derecho Aeronáutico en la Corporación Universitaria Indoamericana (Aviation Training Center), entidad especializada en Aeronáutica, de Ingeniería Aeronáutica en la Universidad San Buenaventura, y de Derecho Aeronáutico en la Fundación Politécnico Grancolombiano, Institución Universitaria.

Esta última materia forma parte de la carrera técnica profesional en Admnistración de Servicios para Aerolíneas, que tuvo origen hace varios

años en un convenio de formación empresarial a la medida entre esta Fundación y la aerolínea AVIANCA. Como programa académico formal y reglado, la carrera terminó proveyéndoles recursos humanos altamente capacitados a todas las aerolíneas, a las agencias de viajes y a los manejadores de carga, entre otras entidades. Contar con el profesor Sequera como docente constituye un enorme privilegio, pues es prácticamente imposible conseguir para este propósito a otra persona con las excepcionales condiciones que he tratado de resumir en este prólogo.

El profesor Sequera ya había realizado varias publicaciones, entre ellas una sobre el Curso de Derecho Aeronáutico, pero sin duda este Tratado de Derecho Aeronáutico Colombiano las superará a todas. Es una verdadera obra de consulta integral, que con un criterio eminentemente práctico, analiza todas las fuentes del Derecho, internacionales y nacionales de Derecho Público y de Derecho Privado, que regulan en Colombia las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas, el espacio aéreo, el transporte aéreo, tanto de personas como de carga, y las operaciones aeronáuticas en general. Seguramente este nuevo libro tendrá gran trascendencia en el campo académico aeronáutico, no sólo en Colombia sino en varios países.

No obstante la magnitud de las impresionantes ejecutorias a que me he referido en este prólogo, que parecieran no caber en una sola vida, pienso que lo más importante de mi amigo Álvaro Sequera Duarte es que es un excelente ser humano, dotado de un gran espíritu de bondad, siempre dispuesto a servirles, a quienes lo rodeamos y al prójimo en general.

PABLO MICHELSEN NIÑO
Rector
FUNDACIÓN POLITÉCNICO GRANCOLOMBIANO
INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA

PROLEGÓMENO DEL AUTOR

Cuando en el mes de julio de 1997, presenté personalmente en la ciudad de Washington D.C. el Tratado sobre la COMISIÓN INTERAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL, CIAC, el propósito que me animó fue crear una conciencia, para la integración aeropolítica y aerocomercial de la Región, enmarcada en los principios de integración, entendimiento y estandarización de las Políticas Aeronáuticas, tal como lo reza nuestro preámbulo de la Constitución Política de Colombia.

Con este Trabajo literario, compendio y compilación del Derecho Aeronáutico Colombiano, he querido plantear a los estudiosos del Derecho Aeronáutico, a los abogados, ingenieros aeronáuticos, aviadores, controladores, auxiliares de vuelo y aerotécnicos, al igual que a los profesionales aéreos y estudiantes de actividades aeronáuticas, la importancia de la temática que encierra la actividad aviatoria en nuestro país.

Reconozco a todos los profesionales que me han acompañado durante cerca de cuatro décadas de actividad aeronáutica y a ellos quienes me han precedido, debe en parte mi actividad académica, profesional y aérea. Agradezco de igual manera los términos inmerecidos y los altos elogios que el señor Rector de la Universidad Politécnico Grancolombiano, me ha prodigado, al enaltecerme introduciendo y efectuando el proemio de mi obra en mención, lo cual me hace sentir más comprometido en la vocación de maestro y profesor de esta importante Institución Académica de Estudios Superiores.

EL AUTOR

INTRODUCCIÓN

El contenido de esta obra, es el producto de varios años de trabajo dedicados enteramente a la actividad aviatoria, a la docencia y a la investigación como Profesor de varias Facultades de Universidades y como aviador e instructor al servicio de importantes empresas de aviación de nuestro país; de artículos publicados en revistas tanto nacionales e internacionales, además compila todos los trabajos y temas tratados por varios juristas, que me han antecedido, como Juan Fernando Cobo Cayón, Ramiro Barrera Barraza, Javier Soler Rojas, Eduardo Álvarez Correa D., Andrés Arboleda Uribe y otros eminentes y connotados juristas expertos en esta nueva disciplina académica del Derecho Aeronáutico.

El tema es de importancia, no solo desde el punto de vista aerojurídico, si no que es una referencia casi obligada para quienes desarrollan actividades en la industria de la aviación, tanto los estudiantes de las diferentes ramas del derecho, del pilotaje, de la aerotécnica, del servicio a bordo, del servicio a pasajeros, de personal técnico de tierra, Controladores y radaristas, como a los profesionales del Derecho y de las actividades antes enunciadas, como la de los Aeroindustriales y para todos aquellos que deseen conocer la urdimbre de las Disposiciones Legales, Reglamentos, Leyes y Normas Aeronáuticas que rigen una actividad muy especializada y de riesgo como es la Aviación y sus consecuentes responsabilidades jurídicas que de ella se desprenden.

Consecuencialmente, los pilares en que se fundamenta el desarrollo de la aviación moderna, son la tecnología aeronáutica y el derecho aeronáutico, situación esta que obliga con regularidad a modificar las reglas de la normatividad, no solo en el campo de la Ingeniería Aeronáutica sino que a la par las Disposiciones Jurídicas que la regulan, como producto del avance de una de ellas, además como consecuencia del advenimiento de la nueva Constitución Política de Colombia de 1991 y las Normas legales atinentes al campo del Derecho Aeronáutico.

Por tanto esperamos que esta obra satisfaga las inquietudes intelectuales de los Juristas y personal aeronáutico, ya que en este campo del Derecho Aeronáutico, por su vastedad, es infinitamente grande como la bóveda celeste.

CAPÍTULO I

NATURALEZA DEL DERECHO AERONÁUTICO

DEFINICIONES

Tenemos entendido que el Derecho Aeronáutico, es una de las más novísimas ramas del Derecho y por sus fuentes naturales del Derecho Civil, Comercial, Administrativo, Laboral, Marítimo, Internacional y Comparado Público y Privado, ha enriquecido histórica y conceptualmente, por lo tanto sus definiciones dependen de las diferentes escuelas del derecho y de sus ancestros filosóficos. Entre las más importantes que varios tratadistas han establecido tenemos:

ESCUELA ITALIANA

"El Derecho Aeronáutico es el conjunto de normas de Derecho público y privado que regulan la navegación aérea, y en general, el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire, en relación con las cosas, con las personas y con la tierra". (Pietro Cogliolo, Códice Aeronautico Milán, Hoepli, 1927).

El derecho aeronáutico es el "complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a contener a éste dentro de los límites que le deben ser impuestos por necesidades de orden público" (Michele Gragali, Principii di Diritto Aeronáutico, Radua, CEDAM 1930).

El derecho aeronáutico es la rama del derecho que estudia todas las relaciones (públicas y privadas) originadas por la navegación aérea y que determinan su regulación jurídica (Antonio Ambrosini, Corso di Diritto Aeronáutico, Roma, Rivista di Diritto Aeronáutico, 1935).

"El derecho aeronáutico estudia y comprende en sus líneas la disciplina de las relaciones que se constituyen en razón del ejercicio de la navegación aérea" (Fragali, Lezioni di Diritto Aeronautico Milán, Giuffré, 1939).

ESCUELA ESPAÑOLA

El derecho aeronáutico es el "conjunto de normas que se refiere a la navegación aérea" y a "problemas con ella relacionados". (Luis Tapia Salinas, Manual de derecho aeronáutico, Barcelona, Bosch, 1944).

ESCUELA FRANCESA

El derecho aéreo es la "rama del derecho que determina y estudia las leyes y reglas jurídicas que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran" (Maurice Lemoine, Traité de droit aérien, París, Sirey, 1947).

El derecho aéreo es el conjunto de normas jurídicas que se aplican especialmente a la navegación aérea, a las aeronaves y al espacio aéreo, en su papel de elemento necesario para la navegación aérea". (Otto Riese y Jean Y. Lacour, Précis de droit aérien, international et suisse París, LGDJ 1951).

El derecho aéreo es el conjunto de las reglas nacionales e internacionales que conciernen a la aeronave, la navegación aérea, el transporte aerocomercial y todas las relaciones de derecho, sean públicas, sean privadas, a que puede dar lugar la navegación aérea nacional e internacional" (Marcel Le Goff, Manuel de droit aérien - Droit Public, París, Dalloz, 1954).

El derecho aéreo aeronáutico "representa lo normativo jurídico relativo a la navegación aérea comprendida la infraestructura sobre las personas y las cosas a ser transportadas, así como sobre los medios de transporte por aire". (Nicolás Mateesco, Droit aérien aéronautique, París, Pedone, 1954).

El derecho aéreo es el conjunto de "reglas jurídicas de la navegación aérea y de la explotación de las aeronaves aplicables en tiempo de paz a la aviación civil y comercial" (Roger Saint-Alary, Le droit aérien, París, Colín, 1955).

ESCUELA ARGENTINA Y CHILENA

El derecho de la aviación "es la rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, ambiente, medio, personal, relaciones jurídicas".

Antonio Ambrosini, Instituciones de Derecho de la Aviación, Buenos Aires, Depalma, 1949).

"El Derecho aeronáutico no comprende otras normas que las que regulan la circulación aérea". (R. Gay de Montella, Las Leyes de la aeronáutica, 1949).

El derecho aeronáutico es el "conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y personas, mediante la utilización de las aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema". (R. Gay de Montella, Principios de Derecho aeronáutico, Buenos Aires, Depalma, 1950).

El derecho aeronáutico es el "conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma". (Juan A. Lena Paz, Compendio de derecho aeronáutico, Buenos Aires, Ed. Bib. Argentina, 2a. ed. 1959).

"El derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de Derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella". (Federico N. Videla Escalada, Derecho aeronáutico, Buenos Aires, Ed. Victor P. de Zavalia, 1969).

El derecho aéreo "comprende todas las relaciones jurídicas originadas por la navegación aérea y, en particular, por el transporte aéreo" (Eduardo Hamilton, Manual de Derecho aéreo, Santiago, Ed. Jur. de Chile, 1960).

ESCUELA BRASILERA

El derecho aeronáutico es el "complejo de normas jurídicas relativas a la navegación desarrollada en el aire" (J.C. Sampalo de Lacerda, Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronautico, Río de Janeiro, Freitas Bastos, 1963).

ESCUELA BELGA

Partiendo de la definición de Lemoine, la aeronave es un aparato que puede sostenerse en la atmósfera gracias a las reacciones del aire". "La circulación de las aeronaves engendra especialmente el importante problema del régimen jurídico del aire y todos aquellos que se desprenden de los derechos aéreos administrativos y penal...". "La utilización de las aeronaves es generadora de los problemas de derecho

privado, tal como las cuestiones de los derechos reales sobre las aeronaves, los contratos de transporte, la responsabilidad de los transportadores aéreos, los seguros aéreos, etc." (Max Litvine, Droit aérien, Notions de droit belge et de droit international, Bruselas, Ets. E. Bruylant, 1970).

ESCUELA COLOMBIANA

Es el conjunto de normas jurídicas de la actividad humana, en el espacio aéreo y sideral, con relación a la actividad propia, cobijadas por el Derecho Interno e Internacional, Público y Privado, que rigen la utilización de Aeronaves Civiles y de la navegación aérea y las consecuentes relaciones jurídicas que de ellas se desprendan. (A. Sequera Duarte. Legislación Aeronáutica. Universidad Politécnico Grancolombiano, 1994 - Facultad de Administración de Aerolíneas).

Como vemos en las diferentes definiciones doctrinarias del derecho aeronáutico incluyen en su mayoría de determinados elementos los cuales son destinados a identificar el conjunto de normas de esta disciplina del Derecho a saber las normas y el ámbito de su aplicación.

Respecto del tipo de normas, éstas se dividen en derecho público y derecho privado, derecho interno e internacional. En efecto, las normas aeronáuticas han sido establecidas por los convenios internacionales de derecho público y privado, a los cuales las legislaciones nacionales tienden a alinearse aun cuando el Estado no ha ratificado varios convenios, cuyas reglas han sido adoptadas. A ello se agregan las disposiciones nacionales, a título de derecho interno.

NORMATIVIDAD AERONÁUTICA

En el caso de Colombia, hemos dispuesto de un sinnúmero de normas jurídicas para el caso de la Aviación y como lo vamos a ver más adelante, todas ellas han sido dispersas, precisamente por ausencia de un Código de Derecho Aeronáutico, que rija las relaciones jurídicas del entorno y ámbito aeronáutico. En cuanto a su ámbito se distingue el aspecto dinámico de su aplicación del aspecto estático o estructural del derecho aeronáutico. Hay consenso sobre la inclusión en el derecho aeronáutico de las relaciones jurídicas que nacen de la actividad aeronáutica, mas no respecto de la estructura de la rama.

Todos los autores de obras del derecho aeronáutico están de acuerdo en que las normas aeronáuticas rigen todas las relaciones que nacen de la actividad aeronáutica, aunque este elemento no figura en muchas definiciones. Tales relaciones incluyen, por ejemplo, los contratos laborales de los pilotos de cabina de mando, los tripulantes de cabina de pasajeros, el personal técnico terrestre, el personal de counters, los contratos de transporte, los diferentes regímenes de responsabilidad y las sanciones penales que tipifica el Código Penal de 2003.

Tal como lo vimos en las diferentes definiciones del Derecho Aeronáutico, los autores discrepan respecto del aspecto estructural del derecho aeronáutico, precisamente cuando se busca una definición detallada. Las definiciones generales no contienen conflictos, pero no son suficientemente informativas, una de las mejores definiciones generales es la del jurista argentino Federico Videla: "El derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificaciones de ella" (Derecho aeronáutico, I, 18) La definición reúne los elementos básicos: el tipo de norma, las instituciones aeronáuticas, las relaciones jurídicas, y como elemento estructural del derecho aeronáutico, la "actividad aeronáutica" es un término que se debe diferenciar del aéreo.

CONCEPTO DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA

El concepto más apropiado sobre la actividad aeronáutica tiende a preferir términos tales como la "navegación aérea", la circulación aérea", el "transporte aéreo" o la utilización de las aeronaves civiles. La variedad de términos exige una distinción entre la circulación o la navegación aérea, por una parte, y por otra, la utilización de las aeronaves civiles comerciales. En nuestro Código de Comercio lo define claramente en el contexto del artículo 1774.

CONCEPTOS DOCTRINARIOS

Desde el punto de vista eminentemente jurídico, en la Doctrina se presentan varios conceptos al igual que en la Legislaciones Nacionales, precisamente, por la complejidad de la actividad aeronáutica, tal como lo describe "Dictionary of Aeronautical Term". Pág. 12. Ediciones ASA. El concepto básico lo define el artículo 1773 del C.Co.

Varios tratadistas en especial Lemoine, expresa que, el derecho aéreo es la "rama del derecho que determina y estudia las leyes y reglas jurídicas que reglamentan la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las relaciones que ellas engendran (Traité de droit aérien). El vocablo "circulación" tiene aquí el sentido económico de circulación de bienes. La utilización de la aeronave indicada en la definición es tan amplia como para incluir los diversos usos de las aeronaves, comerciales y no comerciales, lo que equivale al concepto de circulación aérea.

Otra apreciación dispone Litvine, quien conceptúa que la "circulación" de la "utilización" de otra manera: "la circulación de aeronaves engendra especialmente el problema importante del régimen jurídico del aire y todos aquellos problemas, que se desprenden de los derechos aéreos administrativos y penal; en cambio, la utilización de las aeronaves es generadora de problemas de derecho privado, tal como las cuestiones de los derechos reales sobre la aeronave, los contratos de transporte, la responsabilidad de los transportadores aéreos, los seguros aéreos", (Droit aérien). La división de Litvine entre fuentes de derecho público y de derecho privado no es satisfactoria por ser muy tajante. En efecto, es frecuente que los problemas del derecho privado, como los acuerdos bilaterales y multilaterales entre compañías aéreas (hubs), dependan de la reglamentación que el derecho público impone a la navegación aérea. Sin embargo, la distinción de Litvine es usual, y se refiere a los elementos de la navegación aérea y de la utilización de las aeronaves comerciales civiles.

LA CIRCULACIÓN AÉREA Y LA NAVEGACIÓN AÉREA

En varias obras de aviación, la navegación aérea, llamada en muchas legislaciones nacionales y en los Convenios Internacionales, "circulación" aérea, se refiere al tránsito de las aeronaves en el espacio aéreo y, por extensión, a las operaciones de los aviones en los aeropuertos y aeródromos. En efecto, la navegación aérea está sometida a una pormenorizada y minuciosa reglamentación de derecho público que incluye en principio las normas jurídicas y técnicas aplicables a todo tipo de aeronave, que esta sea civil, comercial o del Estado. En el caso de Colombia, para el efecto, disponemos del Reglamento Aeronáutico Colombiano y de las Normas Aeronáuticas, que rigen para el desarrollo de las anteriores actividades aéreas.

LA UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE COMERCIAL

En la Triada del Derecho Aeronáutico, tenemos la Norma Jurídica, el Personal Aeronáutico y finalmente la Aeronave. La utilización de la aeronave incluye muchas actividades: el transporte comercial y el no comercial. El primero se refiere al transporte oneroso de personas (pax), carga (cargo) y correo aéreo (comail). El segundo puede o no ser oneroso, pero excluye el transporte como tal, ejemplo, trabajo aéreo como la fumigación agrícola, la fotografía aérea, las aeronaves-hospital, la búsqueda y rescate de personas y bienes en tierra o en el mar, los estudios topográficos, el control aduanero de fronteras (usual para las aeronaves del Estado; la aviación militar (observación, intervención, protección, bombardeo, transporte de tropa, etc.); la aviación turística (aeroclubes). Esta gama de actividades es demasiado amplia para incluirse totalmente dentro del derecho aeronáutico como lo entiende la Convención de Chicago sobre la aeronáutica civil internacional, o como lo considera la legislación colombiana sobre la aeronáutica civil. Según ambas fuentes se trata de la aviación civil, que excluye especialmente las aeronaves estatales y de las Fuerzas Militares.

Para tal efecto, el artículo 3 de la Convención prevé: "La presente Convención se aplica únicamente a las aeronaves civiles y no se aplica a las aeronaves del Estado". El artículo 1773 inc. 11 Código de Comercio Colombiano indica: "Se entiende por 'Aeronáutica Civil' el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles". El Código excluye, en su artículo 1775, las actividades militares, las aduaneras y las policivas, que incumben exclusivamente a las aeronaves del Estado. Por lo tanto, la utilización de la aeronave se limita al transporte aéreo comercial y al no comercial (turismo, trabajo aéreo) de carácter civil y no estatal (Ver anexo sobre Libro V del C.Co.).

Según el Código de Comercio, la exclusión de las aeronaves estatales de la reglamentación para la aviación civil no es completa en derecho colombiano. El artículo 1773 inc. 3° C.Co. dispone: "Las aeronaves de Estado solo quedarán sujetas a las disposiciones de este libro cuando así se disponga expresamente", y el artículo 1776 contiene una disposición expresa: "Para las aeronaves del 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". El artículo 1776 hace referencia a la navegación o circulación aérea, y no a la utilización de la aeronave. Incluye una excepción que dispone: la posibilidad de no dar aplicación al reglamento de la navegación aérea por razones de utilidad pública. Sin embargo, la redacción del artículo 1773 permite incluir dentro de la reglamentación de la aeronáutica civil hechos que pueden asimilarse a la aviación civil aun cuando tengan su origen en la actividad de las aeronaves militares o de Estado: así, la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie (art. 1840 del Código de Comercio Colombiano). En los tratados de Francisco Loustau Ferran en su libro La Aeronave y su Régimen Jurídico, tipifica claramente la noción de aeronave y su utilización. Madrid 1958, Pág. 12.

Basados en todas las reflexiones anteriores se podrá deducir la siguiente definición del derecho aeronáutico: es el conjunto de normas jurídicas de la actividad humana en el espacio aéreo o sideral, con relación a su actividad propia, cobijadas por el derecho interno e internacional, público y privado, que rigen la utilización de las aeronaves civiles y de la navegación aérea, así como las consecuentes relaciones jurídicas que de ellas se desprendan. Universidad Politécnico Grancolombiano - Legislación Aeronáutica 1994. Facultad de Administración de Aerolíneas.

CONCEPTO GENERAL

Es usual designar esta rama del derecho como derecho aeronáutico, o aéreo, o de la aviación. La elección del término depende de los elementos de la disciplina que se quieran subrayar.

Unos países (de derecho anglo-sajón o francoparlantes de África, América y Europa, Brasil, Chile, Uruguay) prefieren la expresión de "derecho aéreo" (Air Law, Droit aérien, Direito aereo). El término es amplio e incluye elementos relacionados con el transporte aéreo como tal: normas relativas al espacio aéreo (soberanía, derechos privados), la meteorología, las telecomunicaciones, etc.

En otros países (Argentina, Italia) se prefiere la expresión "derecho aeronáutico", aunque también se emplea la de "derecho aéreo" (Diritto aereo, diritto aeronautico). La expresión alemana de 'derecho del aire' (Luftrecht) incluye ambas. El término "aeronáutico" es más estrecho que

el de “aéreo”, y se refiere a la esencia de la rama jurídica bajo consideración.

Al compararse las expresiones el derecho “aéreo” es más amplio pero es preciso, por cuanto abarca mejor los distintos elementos de la rama, aunque se refiera específicamente a la navegación aérea y la utilización de aeronaves. El derecho “aeronáutico” es más estrecho como término. Quizás por esta diferencia Mateesco (Traité de droit aérien aeronautique) emplea ambas expresiones: “derecho aéreo aeronáutico”, que en función de los conceptos ya expuestos no es necesariamente contradictorio. Para evitar una decisión se emplea a veces la expresión “derecho de la aviación”.

El derecho colombiano emplea las expresiones: El Código de Comercio titula las normas de la rama como las de la “aeronáutica”, pero el artículo 1781 C.Co. menciona el derecho “aéreo”, incluso el Derecho Marítimo. En este curso ambas expresiones se consideran sinónimas, aunque para el comentarista de esta edición, el Derecho Aéreo tiene una definición básica tal como lo expresa el Dr. Ramiro Barrera B. Editorial Temis 1979, Pág. 01 y otra el Derecho Aeronáutico que define en su obra el Dr. Juan Fernando Cobo Cayón , incluyendo las diferencias y analogías con el Derecho Marítimo. 1980. Pág. 72.

OBJETIVOS DEL DERECHO AÉREO

El derecho aéreo tiene dos objetivos fundamentales: la seguridad de la navegación aérea, y la economía del transporte aéreo.

LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

La preocupación con la seguridad aérea nació del gran peligro que acompañaba la aviación en sus inicios. En sus comienzos la aviación tuvo que resolver primero el problema de hacer despegar al aparato, y luego, de mantenerlo en el aire. (Vuelo primario de los Hermanos Wright por Anna Sproule 1993 Genios de la Humanidad).

Hoy la seguridad aérea abarca mucho más que el avance tecnológico de las Aeronaves, e incluye una compleja reglamentación no solo para el personal aeronáutico, el entrenamiento de vuelo y las consecuentes operaciones aéreas de aterrizaje y el despegue de las aeronaves, sino también de su tránsito en los aires. A pesar de una seguridad técnica

mejorada de año en año, muchas legislaciones mantienen una responsabilidad objetiva para los daños a los terceros en la superficie. Para el transporte como tal de personas, carga y correo, la Convención de Varsovia y los subsecuentes protocolos mantienen una severa responsabilidad análoga a la objetiva. Toda esta Reglamentación Nacional e Internacional ha sido debidamente revisada en la actualidad 2003-2004.

LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE AÉREO

La economía del transporte aéreo se refiere específicamente el transporte aéreo comercial y no comercial. A pesar de haber logrado éxitos comerciales según la compañía aérea y aun en época de crisis económicas tal como ha sucedido con ocasión del 11 de septiembre de 2001, el transporte aéreo es difícilmente lucrativo. Muchas compañías aéreas son subvencionadas por el Estado por el prestigio nacional que representa una línea aérea en el exterior. Sin embargo, desde hace unos años, especialmente en los Estados Unidos, se vienen reduciendo este tipo de ayudas no solo por lo costoso sino también porque se estima que importantes cambios en los medios de explotación pueden reducir gastos inútiles y aumentar el rendimiento. Por su parte las compañías celebran entre ellas acuerdos bilaterales o multilaterales o de códigos compartidos destinados a evitar o disminuir ruinosas competencias y el doble empleo del equipo aeronáutico. El derecho aeronáutico incluye importantes subdivisiones que tratan todos estos tópicos, para garantizar un perfecto equilibrio entre la Seguridad Aérea y el control tarifario en los costos de los tiquetes aéreos, evitando que las tarifas predatorias reduzcan los márgenes de seguridad en la operación aérea.

En su doble finalidad de mayor seguridad en la navegación aérea con menor costo de explotación, el derecho aeronáutico tiene especialmente en cuenta la eficacia. Es la eficacia, como resultado de la necesidad económica que facilita los acuerdos internacionales, los códigos compartidos, los Hubs de servicios y la utilización de Contratos de Riesgo compartidos, o contratos atípicos en nuestra Legislación Comercial, la reglamentación internacional de la aviación comercial producto de Acuerdos, Convenios, Protocolos y Tratados, y los cambiantes medios de explotación. Con el fin de aumentar la eficacia, las técnicas de la navegación aeronáutica, de la infraestructura (aeródromos,

ayudas a la navegación), de la meteorología y de las telecomunicaciones han sido constantemente actualizadas gracias al avance de la Ingeniería Aeronáutica.

LAS CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO AERONÁUTICO

El derecho aeronáutico es a la vez un derecho interdisciplinario y un derecho técnico, el cual se ha perfeccionado gracias a la influencia de las otras ramas de las disciplinas académicas del Derecho especializado.

EL DERECHO Y LA TECNOLOGÍA AERONÁUTICA

La tecnología aeronáutica contribuye especialmente a la seguridad y a la economía del transporte aéreo. Por ello el derecho aeronáutico tiende a ser un derecho de máquinas y de instalaciones, que se encuentra al límite de lo que usualmente se concibe como la norma jurídica. En muchos casos se reduce a un simple 'modo de empleo'. Sin embargo, es el derecho por los efectos jurídicos que engendra: el incumplimiento tiene por consecuencia la responsabilidad que asume tanto el explotador como su agente en este caso específico el Personal Aeronáutico. Esa tecnología, con el avance ha encontrado eco en el perfeccionamiento científico y hoy en día es la Ingeniería Aeronáutica, que se encarga de transmitir esta novísima ciencia que se enseña en nuestro país, en universidades privadas de reconocido prestigio.

En su aspecto eminentemente tecnológico o ingenieril, el derecho aeronáutico contiene reglas deshumanizadas que no expresan ninguna filosofía ni ningún concepto del hombre. Esta característica conlleva otras: su inestabilidad, dinamismo y reglamentarismo; su internacionalismo; su particularismo y autonomía.

CARACTERÍSTICAS ANTERIORES

La inestabilidad tecnológica es la expresión del progreso técnico. Cada modificación tecnológica de importancia para la seguridad aérea implica un cambio de normas jurídicas, tal como lo he expresado en la Triada del Derecho Aeronáutico. De allí que el derecho aeronáutico sea dinámico en su rápida evolución, sin que ello implique necesariamente la derogación de principios fundamentales en los cuales se basa. Pero sí requiere a nivel práctico una constante labor de elaboración de normas jurídicas, de una reglamentación aeronáutica Colombiana (RAC) sin

tantas modificaciones cotidianas y la reglamentación internacional como homogénea , estándar y universal, llevada a cabo principalmente por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), por la Comisión Interamericana de Aviación Civil, (CIAC) Organismo propuesto en Washington en 1997 por el comentarista –autor de este libro– y en parte por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA: International Air Transporte Association), www.iata.org.

EL INTERNACIONALISMO DEL DERECHO AERONÁUTICO

El internacionalismo es una consecuencia de los objetivos de seguridad aérea y de economía en el transporte. En efecto, en primer lugar, la seguridad aérea impone el internacionalismo. Por una parte, la necesidad de seguridad es preponderante en algunas partes del mundo donde la exigüidad de espacios aéreos nacionales, como en Europa, obligan arreglos internacionales. Es preciso mantener una reglamentación homogénea, estándar y universal a nivel internacional. Además la estandarización mundial de las operaciones aeroportuarias y de vuelo son necesarias y podríamos decir obligatorias tal como lo prevén los principios fundamentales de la OACI.

Por otra parte, la tecnología aeronáutica es conducente a la seguridad aérea y debe ser uniforme para su eficacia y es suficientemente apolítica para permitir su reglamentación internacional. No podemos manejar la Aviación Comercial en forma política, ni en su reglamentación, ni en su legislación ni en su parte operativa. La OACI publica y mantiene actualizados anexos técnicos a la Convención de Chicago de 1944, relativa a la aviación civil internacional, en los cuales recomienda a los Estados miembros la adopción de nuevas técnicas y por ende, de nuevas normas. Algunas normas son obligatorias para los Estados contratantes sin perjuicio de que cada uno adopte su propia legislación. Pero los inconvenientes de una doble reglamentación –nacional e internacional– explica que los Estados hayan conformado sus respectivas legislaciones con la reglamentación internacional, salvo excepcionales condiciones topográficas, técnicas imposibles de aplicar en determinado Estado, o razones de defensa nacional. Por esa razón se ha propuesto a la OEA la creación de la CIAC –Comisión Interamericana de Aviación Civil–, como un Organismo dependiente de ella para los Estados

Latinoamericanos, sin perjuicio a lo dispuesto en la OACI (artículos 136 y 151 de la OEA) (Junio 25 de 1997, Washington).

Por otra parte, la economía del transporte aéreo obliga al cumplimiento de cierto orden internacional en la distribución de las rutas aéreas, semejantes a las decisiones tomadas en las conferencias marítimas, según la capacidad de las compañías transportadoras y de los hechos económicos que determinan costos y tarifas. Adicionalmente los principios de las Leyes Aerocomerciales del Aire, así lo determinan con el objeto de regular los acuerdos entre Estados miembros de la OACI. Esta exigencia ha dado lugar a los acuerdos bilaterales y multilaterales entre compañías aéreas y, en el pasado, a un severo control por parte de la IATA. Y de quienes en la actualidad forman parte de este Organismo Internacional.

El internacionalismo del derecho aeronáutico es tan efectivo que podría afirmarse que es esencialmente internacional, con base a su avance tecnológico y de ingeniería, que hace que se establezca una Reglamentación Internacional como en el caso de las regulaciones de la Federal Aviation Regulations de los EEUU (FAR).

EL PARTICULARISMO DEL DERECHO AERONÁUTICO

El Derecho Aeronáutico puede distinguirse por ser formal en sus contenidos y sus procesos de formación lo cual lo hace particular en referencia a otras ramas, o según la manera en que se interpretan sus normas, o por el carácter insólito de sus contenidos, dada su especialidad y los diferentes afluentes del derecho que lo enriquecen.

En cuanto a los primeros dos puntos, el derecho aeronáutico presenta una forma particular de aspecto internacional. Por una parte, si los litigios del derecho aeronáutico deben someterse a los tribunales nacionales, en principio, estos deben conocer la legislación internacional pertinente. Muchos tribunales nacionales en el mundo tienden a interpretar los convenios, acuerdos, protocolos y convenciones internacionales a la luz de la legislación nacional positiva, un error de método que compromete el fin unificador de los convenios. El particularismo internacional se extiende a ciertos poderes jurisdiccionales de la OACI para dirimir los conflictos nacidos de la inobservación de la Convención de Chicago de 1944.

Por consiguiente, tanto la elaboración como la interpretación del derecho aeronáutico tienen extensas bases en la reglamentación internacional, como se ha indicado en relación con el internacionalismo del mismo y sus fuentes interdisciplinarias que lo enriquecen.

En el tercer punto, relativo a la sustancia del derecho aeronáutico, esta rama se distingue por su particularismo técnico y por su autonomía disciplinaria. El particularismo técnico tiene su explicación en la naturaleza de este tipo de transporte, para el cual no se pueden adaptar las técnicas prevalentes en los transportes multimodales como terrestre, fluvial, marítimo, acuático, férreo y espacial, a pesar de una nomenclatura ocasionalmente similar.

La verdadera autonomía del derecho aeronáutico se manifiesta sobre todo ante el derecho marítimo y el derecho comercial en general. En sus comienzos el derecho aeronáutico apareció como una aplicación del derecho marítimo, y se adoptaron entonces términos de esta rama y algunas de sus principales normas. Pero el desarrollo de la tecnología e ingeniería aeronáutica por una parte, y por otra, la elaboración de conceptos jurídicos relativos al dominio del espacio aéreo, medio de navegación distinto del mar, alejó el derecho aeronáutico del marítimo. En efecto, mientras que una nave generalmente navega en aguas internacionales, unas aeronaves, salvo los vuelos transoceánicos, se encuentran frecuentemente en el espacio aéreo de algún Estado miembro de la OACI. Igualmente, existen derechos privados sobre el espacio aéreo, importantes para el derecho aeronáutico en los vecindarios de los aeropuertos y aeródromos, que no tienen equivalencia en el derecho marítimo. En esta forma el derecho aeronáutico inicio su vida propia, con plena autonomía frente al derecho marítimo.

La actividad del derecho aeronáutico es parte del derecho civil y comercial, sus elementos técnicos lo distinguen de los conceptos usuales en el transporte terrestre. Como el derecho marítimo, el derecho aeronáutico constituye una excepción a los principios generales del derecho comercial. Razón por la cual es muy importante expedir una Ley Marco del Transporte Aéreo Colombiano, en la cual se incluya la Parte V del C.Co.

En los países que existe Código de Derecho Aeronáutico, como Argentina, Chile, Perú, México, existen variaciones en la autonomía del derecho aeronáutico, según las legislaciones nacionales. En algunos

ordenamientos jurídicos, como en los de los Estados Unidos, Francia, Inglaterra y Suiza, existe un código de la aeronáutica civil, o una ley especial para la materia. En otros derechos, como Colombia e Italia, lo esencial del derecho aeronáutico y su actividad están incluidos en otro código. En Italia, el derecho aéreo hace parte del Código de la Navegación en el cual están también el derecho marítimo y otras formas de transporte. El arreglo ha tenido problemas de interpretación y de aplicación. En Colombia, el Código de Comercio consagra una de sus partes (Parte II Libro V) al derecho aéreo, marcando así su particularismo y autonomía. Sin embargo, el artículo 1781 C.Co. vincula el derecho aéreo al derecho comercial y al derecho marítimo, al disponer que en ausencia de un principio de derecho aéreo positivo, y de los principios generales del derecho aéreo, se aplicarán en el orden, los principios de derecho marítimo y los principios generales de derecho común. Consideramos que en los casos prácticos, no se pueden referenciar por cuanto existen diferencias básicas en la actividad operativa que ampara el derecho aeronáutico y el derecho marítimo, por lo tanto en esencia no son comparativas sus normas.

ORDENAMIENTO COMPUESTO DEL DERECHO AERONÁUTICO

En el estudio del derecho aeronáutico, se debe de considerar que este se fundamenta en un ordenamiento compuesto de varias disciplinas jurídicas tradicionales. En él intervienen las Ramas del derecho público y el privado, el interno y el internacional. Tal como lo analizamos más adelante.

DERECHO AERONÁUTICO Y SUS RAMAS

1. Derecho internacional público. El derecho aeronáutico se vincula a esta rama en lo concerniente al régimen del espacio aéreo nacional y la soberanía sobre ese espacio, el estatuto de los organismos internacionales de la aviación civil, el derecho de los tratados, y las medidas internacionales relativas a la meteorología, el rescate de náufragos o accidentados. (Ver Tratados Internacionales sobre la materia).

2. Derecho Constitucional Colombiano. Esta especialización del derecho, se relaciona con el régimen institucional de los órganos nacionales de la aeronáutica civil (UAEAC) y los derechos privados

sobre el espacio aéreo y lo referente a la soberanía de Colombia según lo contempla el artículo 101 de la C.N. (propiedad privada en la vecindad de los aeródromos).

3. Derecho Administrativo. Esta rama gobierna la organización del tránsito aéreo nacional y los órganos nacionales de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica, (UAEAC) como también la construcción de aeropuertos y aeródromos públicos (contratación administrativa) y la responsabilidad del Estado colombiano, en el manejo de la infraestructura aeronáutica y las concesiones.

4. Derecho Penal. Los hechos ilícitos propiamente aeronáuticos tales como el apoderamiento de aeronaves y desvío y otros delitos cometidos a bordo de la aeronave, se rigen por el derecho penal C.P. Ley 599 de 2000 (nacional o internacional). Tratados Internacionales.

5. Derecho Tributario. Todo lo relativo a los impuestos aduaneros la tasas y tarifas de los usuarios de aeropuertos, impuestos aeroportuarios de la Aerocivil (UAEAC) las sobretasas de impuestos de guerra y de contrato de transporte IVA y lo concerniente a la Reforma Tributaria Nacional Ley 863 del 29 de diciembre de 2003.

6. Derecho Espacial. El derecho aéreo y el derecho aeronáutico tiene en común con esta rama las comunicaciones por satélites y los casos especiales de astronaves con características de aeronaves, como en el caso de las naves estadounidenses y rusas que se desplazan a la estación satelital (ISS). En general, el derecho espacial constituye una limitación de la extensión del derecho aeronáutico.

EL DERECHO PRIVADO NACIONAL E INTERNACIONAL

1. Derecho Civil. El derecho aeronáutico tiene varios puntos en común con el derecho civil general, a saber: las normas sobre el dominio privado del espacio aéreo (derecho de bienes); la naturaleza jurídica de los derechos sobre la aeronaves (derecho de bienes); determinados contratos aplicados a la aeronáutica, tales como la compraventa de aeronaves con pacto de reserva de dominio, la locación-venta, el arrendamiento de aeronaves, el propio contrato de transporte, y la responsabilidad civil contractual y extracontractual. Adicionalmente se debe tener en cuenta, los efectos de la ley, las personas naturales y jurídicas, la clase de los bienes, la tradición, posesión, los contratos y

obligaciones, el mandato, depósito y secuestro, la anticresis y los suplementos del derecho civil. Ley 791 de 2002, Ley 794 de 2003 C.P.C.

2. Derecho Comercial. El derecho aeronáutico, presenta una variante comercial de los comerciantes y asuntos del comercio, de las sociedades comerciales, bienes mercantiles, contratos y obligaciones mercantiles, del seguro de aeronaves, de los contratos bancarios para los industriales aerocomerciales, de los XV Capítulos de la Actividad aeronáutica y por último de los novísimos procedimientos en cuanto se refiere a los Concordatos y Estados de Quiebra de las Empresas aéreas y la posibilidad de reactivación aerocomercial, en la Ley de intervención económica, con su posible modificación/2004.

3. Derecho Marítimo. Para algunos tratadistas del derecho aeronáutico existen elementos básicos y comunes entre el derecho aeronáutico y el derecho marítimo, como los conceptos de nacionalidad de la aeronave, su nacionalidad, su matrícula e hipoteca, la competencia general de los comandantes a bordo y determinados contratos como el Leasing, que se han asimilado al C.Co.

4. Derecho Agrario. La aerofumigación que antiguamente disponía de Departamento la antigua Aerocivil (DAAC), es un trabajo aéreo que dinamiza economía del país en sus siembras y cultivos, se relaciona como parte importante del derecho aeronáutico, en lo que se refiere a la aviación agrícola, se vincula con el derecho agrario y los temas de la agricultura.

5. Derecho Laboral. Todas las normas de derecho público como las de derecho privado, del derecho laboral, se refieren a la relación contractual del Empresario Aéreo y el Personal Aeronáutico. La negociación colectiva del Sector Aeronáutico, el ámbito subjetivo de la relación laboral, el empresario aeronáutico, el presupuesto de la regulación del tiempo de servicio y vuelo, el salario, su garantía, las percepciones extrasalariales, el cese de la actividad de Aviador, el cese optativo, temporal y definitivo del personal aeronáutico de vuelo y tierra. Ley 712 de 2001, Ley 789 del 27 de diciembre de 2002. Ley 797 de 2003.

6. Derecho Internacional Privado. El derecho aeronáutico, por su vocación internacional y su actividad relacionada jurídicamente con personas privadas o particulares, depende del derecho internacional

privado en lo que concierne a las reglas de conflicto relativas a los contratos internacionales, la responsabilidad extracontractual y el derecho de bienes (hipoteca, prenda, privilegios, embargos, secuestro), en general. También rigen las normas relativas a la jurisdicción internacional. (Ver Tratados de Ginebra y Varsovia).

EL DERECHO COMPARADO

El derecho comparado, público y privado, interesa al jurista teórico que busca mejores normas aeronáuticas. Desde el punto de vista práctico, interesa a las compañías aerocomerciales las cuales requieren un conocimiento apropiado de las leyes de los Estados en que prestan sus servicios y en especial donde operan sus aeronaves, de acuerdo con los Tratados Internacionales y las Leyes de las Libertades Aerocomerciales del Aire.

CAPÍTULO II

FUENTES JURÍDICAS

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

Hemos compilado la siguiente Legislación Internacional tanto de convenciones internacionales como Protocolos que constituyen la principal base Internacional del Derecho Aeronáutico. Estas fueron facilitadas por la Cancillería Colombiana. Los acuerdos multinacionales o regionales se mencionan en sus respectivos capítulos. Las convenciones más importantes están señaladas por un asterisco (*):

1. Convención de Madrid, del 5 de noviembre de 1920 relativa al transporte postal internacional. Ratificada por Colombia.
2. Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Ley 95 de 1965 Diario Oficial N° 31.861, entró en vigor el 15 de agosto de 1966.*****
3. Convención de Roma del 29 de mayo de 1933 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo de aeronaves.
4. Convención de Bruselas de 1938 relativa a la asistencia y el salvamento (y su Protocolo de Roma) de aeronaves en vuelo.
5. Convención de Chicago del 7 de diciembre de 1944, relativa a la aviación civil internacional. Ratificada por Colombia, 31 de octubre de 1947, entró en vigor el 30 de noviembre de 1947, bajo la Ley 12 de 1947 Diario Oficial 26.573.
6. Convención de Washington del 11 de octubre de 1947 sobre la Organización Meteorológica Mundial. Adhesión de Colombia.
7. Convención de Ginebra del 19 de junio de 1948 relativa al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves. Firmado pero no ratificado por Colombia, el 14 de junio de 1948.

8. Convención de Roma del 7 de octubre de 1952 relativa a los daños causados a terceros en la superficie por las aeronaves extranjeras.
9. Protocolo de La Haya del 28 de septiembre de 1955 modificando la Convención de Varsovia. Ratificado por Colombia el 15 de agosto de 1966.
10. Convención complementaria a la Convención de Varsovia, firmada en Guadalajara México, el 18 de septiembre de 1961 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por un transportador no contractual. Ratificado por Colombia el 2 de mayo de 1966, vigente desde el 31 de septiembre de 1966.
11. Convención de Tokio del 14 de septiembre de 1963, relativa a las Infracciones y a ciertos actos acaecidos a bordo de las aeronaves. Ley 14 de 1972 Perfeccionada el 6 de julio de 1973 y entró en vigor el 4 de octubre de 1973 Diario Oficial 33778.*****
12. Convención de La Haya del 16 de diciembre de 1970, para la represión de la captura ilícita de aeronaves. Ley 14 de 1972, perfeccionada el 3 de julio de 1973 y puesta en vigor el 3 de agosto de 1973. Diario Oficial 33778.*
13. Protocolo de Guatemala del 8 de marzo de 1971, modificando la Convención de Varsovia, enmendada por el Protocolo de La Haya. Ratificado por Colombia, sus disposiciones se incluyeron en el Código de Comercio.
14. Protocolo de Nueva York del 12 de marzo de 1971. Modificando el artículo de la Convención de Chicago, artículo 50a.
15. Protocolo de Viena del 7 de julio de 1971, modificando el artículo 56 de la Convención de Chicago.
16. Convención de Montreal del 23 de septiembre de 1971. Para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aeronáutica civil. Ley 4 de 1974, se perfeccionó el 4 de diciembre 1974 y entró en vigencia el 3 de enero de 1975.* Diario Oficial 34185. Como esta Convención ha tenido varias enmiendas y revisiones en los últimos años, el Parlamento Colombiano, por medio de su Comisión VI Permanente, tanto de Senado, en donde presté mis servicios como Asesor Aeronáutico y Espacial, y de Cámara,

revisó el texto de las mismas, las cuales fueron estudiadas, aprobadas y publicadas así: Ley 69 de 1979 Publicada en el Diario Oficial N° 35.173 adoptado el artículo 50 el 16 de octubre de 1974.

17. Ley 39 de 1988 publicada en el Diario Oficial N° 38.497 relativo al Protocolo de una Enmienda (artículo 3 Bis) Montreal 10 de mayo de 1984. Ley 19 de 1992 publicada en el Diario Oficial 40.640 Protocolo de una Enmienda (artículo 83 Bis) adoptado por la Convención de Montreal el 6 de octubre de 1980. Ley 22 de 1992 publicada en el Diario Oficial 40.667 adoptado en la Convención de Montreal el 26 de octubre de 1990. Ley 701 de 2001 publicada en el Diario Oficial 44.628 por la cual se aprueban el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, adoptado en Montreal, Canadá el día 28 de mayo de 1999.

OTROS

1. Protocolo de Buenos Aires del 24 de septiembre de 1968 relativo al texto auténtico trilingüe de la Convención de Chicago. Aceptado y vigente en Colombia desde el 8 de mayo de 1970, se perfeccionó en la misma fecha.
2. Código de Derecho Internacional Privado (Código Bustamante) de La Habana, del 13 de febrero de 1930: Libro Il (derecho mercantil), título III (del comercio marítimo y aéreo: capítulo I de los buques y aeronaves; capítulo 2 de los contratos especiales del comercio marítimo y aéreo; capítulo 3 de la prescripción.

LEGISLACIÓN AERONÁUTICA COLOMBIANA

1. Convenios Aéreos Internacionales, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Colombiana, UAEACC. Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993, Decretos 248 y 249 de 1994, Resoluciones 001 y 002 del 31 de enero de 1994. Reglamento Aeronáutico de Colombia (R.A.C.) Normas Aeronáuticas de Colombia y Legislación Complementaria.

2. Legislación Aérea Colombiana, por los capitanes José Félix Liévano y José Fernando Sánchez, tomos I y II (1969), tomo III (1971), Bogotá, FAC. Derecho Aéreo de Ramiro Barrera Barraza Editorial Temis 1979 y Derecho Aeronáutico de Juan Fernando Cobo Cayón Tomo I. Reglamento Aeronáutico de Colombia y Normas Aeronáuticas 2003/2004.
3. Código de Comercio (Decreto 410 de 1971): Libro V (De la navegación), segunda parte (de la aeronáutica), arts. 1773-1909. Ley 222 de 1995 sobre concordatos, quiebras y contratos atípicos de cobertura de riesgo. Ley 550 de Intervención económica y su próxima modificación 2004.
4. Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), Unidad Administrativa la Especial de Aeronáutica revisada periódicamente. Resolución, No. 2450, actualizado del 19 de diciembre de 1974, publicado en el Diario Oficial del 15 de septiembre de 1975, pp. 849-955. Resoluciones N° 2616, /17 /18 / 2755, 2853, 4033 y 34 de 1999 y ss. Este RAC contempla: Disposiciones iniciales, definiciones, licencias al personal aeronáutico, actividades aéreas, normas de aeronavegabilidad, reglamento del aire, aeródromos e instalaciones, infracciones y sanciones, seguridad aérea certificado de tipo. Y.
5. Manual de la navegación aérea, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Colombiana, Centro de Aeronavegación de la Aerocivil. Centro de Entrenamiento Aeronáutico de la Aerocivil, Manual de Navegación Legis S.A. y complementación de Manual de Navegación de E. B. Jeppesen & Co. Denver Colorado. USA.
6. Manual de Rutas Aéreas, Antiguamente editado por Avianca S.A. y hoy actualizado periódicamente por la Unidad Administrativa Especial de Aerocivil y editado por Legis S.A. con la complementación del Manual de Rutas y Rumbos de la E.B. Jeppesen & Co. de USA., tanto para vuelos Nacionales como Internacionales e Intercontinentales.

OTROS INFORMATIVOS Y NORMAS JURÍDICAS AERONÁUTICAS

En nuestro país existen varias e importantes organizaciones vinculadas a la aviación comercial y cuyas normas jurídicas, tienen conexidad en la aplicación de la extensa legislación aeronáutica, como decretos, leyes, resoluciones. Entre los más importantes tenemos las siguientes:

* Ministerio de Transportes
* Organización General de la Unidad Administrativa de Aerocivil
* Dirección General de la Aviación Civil Colombiana
* Fuerza Aérea Colombiana – FAC
* Consejo Superior de Aeronáutica Civil
* Caja de Auxilio y Prestaciones de Aviadores Civiles Colombianos – Caxdac
* Asociación Colombiana de Aviadores Civiles – ACDAC.
* Asociación Colombiana de Ingenieros de Vuelo – ACDIV
* Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo y Radaristas
* Asociación Colombiana de Controladores de Vuelo
* Asociación Colombiana de Ingenieros Aeronáuticos
* Asociación de Abogados Litigantes
* Asociación de Oficiales en Retiro de la Fuerza Aérea Colombiana
* Asociación de Transporte Aéreo de Colombia – ATAC
* Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano – AITAL
* Instituto Colombiano de Derecho Aeronáutico y Espacial – IDEAE
* Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo – ACAV
* Sindicato de Trabajadores de la Industria Aérea
* Asociación de Despachadores Aéreos
* Asociación de Mecánicos de Aviación – ACMA
* Organismos directivos aéreos de carácter permanente
* Agencias de Viajes y Turismo – ANATO
* Asociación Colombiana de Aviación Civil
* Aerofotografía
* Instituto Colombiano Agropecuario – ICA
* Instituto de Fomento Industrial – IFI

* Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM
* Instituto Geográfico Agustín Codazzi
* Radiocomunicaciones, Ministerio de Comunicaciones
* Turismo, Institutos de Recreación y Turismo
* Dirección de Impuestos y Aduanas – DIAN
* Escuelas de Entrenamiento e Instrucción del Personal Aeronáutico
* Escuelas de Servicios a bordo para Azafatas
* Actividades Aéreas Civiles de Aeroclubes y Ultralivianos
* Operaciones y mantenimiento de aeronaves, Talleres aeronáuticos
* Universidades Privadas con Facultad de Ingeniería Aeronáutica y Espacial
* Agencia Espacial Colombiana
* Universidad Politécnico Grancolombiano. Facultad de Adm. Aerolíneas
* Misión Aeronáutica Espacial Colombiana – MAEC
* Revista Aeronáutica
* Aviación del Ejército Nacional Brigada XXV
* Aviación de la Policía Nacional de Colombia
* Seguridad Aérea tanto de Vuelo como Aeroportuaria
* Aeronoticias S.A.
* Servicios Aeronáuticos
* Asociación de Líneas Aéreas Nacionales – ALAICO
* Asociación Colombiana de Operadores de Helicópteros – ACH
* Academia Colombiana de Historia Aérea – ACHA

DOCTRINA

Ediciones sobre derecho aeronáutico:

INTERNACIONAL:

* Cámara de Comercio Internacional, París: Comisión de transportadores por aire, y Oficina de usuarios de transportes.
* International Air Transport Association, IATA, Montreal.

* Federación Internacional de las Asociaciones de Pilotos de Línea (IFALPA) (Europilot: Organización de coordinación entre asociaciones de pilotos europeos).
* Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, Montreal - Unión Internacional de Aseguradores de Aviación.
* Asociación internacional contra la molestia causada por los aviones (Association internationale contre la nuisance des avions).
* Centro de Estudios Políticos, Económicos y Sociales de la Aeronáutica y de la Astronáutica (CEPESA) (Centre d'études politiques, économiques et sociales de l'aéronautique et de l'astronautique).
* Asociación Americana de Aviadores AAP Nueva York y Washington D.C.
* Asociación Internacional de Ingenieros de Vuelo FEIA Washington D.C.

África: Agencia para la seguridad de la navegación aérea en África y en Madagascar (Agence por la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et á Madagascar (ASECNA)

América Latina: Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil (CLAC) y Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)

Europa: Comisión Europea de la Aviación Civil (CEAC); Eurocontrol, la cual fue fundada en 1960 por seis estados europeos Alemania, Bélgica, Francia, Holanda, Luxemburgo y el Reino Unido. European Airline Research Bureau; Asociación de Aeropuertos de Europa Occidental (Association des aéroports de l'Europe de l'ouest).

Alemania: Institut fur Luftrecht und Weltraumrechtsfragen (Universidad de Colonia).

Argentina: Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (Buenos Aires) que agrupa una federación de los siguientes centros: sección de derecho aeronáutico y régimen jurídico del espacio y de energía atómica de la Universidad Nacional de Buenos Aires; sección de derecho aeronáutico y espacial de la Universidad Católica de Buenos Aires: sección de derecho aeronáutico y del espacio de la Universidad Nacional de Córdoba; sección de derecho aeronáutico de la navegación

de la Universidad del Litoral; Instituto de derecho aeronáutico y del espacio de la Universidad de Salvador; Instituto de derecho aeronáutico y del espacio de la Universidad de Moron. Varias de las Universidades mencionadas han firmado un Acuerdo Interinstitucional con el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, de la cual es Miembro Correspondiente, el comentarista y editor de este Libro. Madrid España 2003.

Bélgica: Institut d'Aéronautique, Bruselas.

Brasil: Sociedad brasilera di direito aeronautico e do espaco (Río); Instituto Tecnológico di Aeronáutica (San José dos Campos).

Canadá: Instítute for Air and Space Law, McGill University Montreal Canadá, professor John Saba and Jacqueline Serrao LL.M. AIR & SPACE LAW.

Colombia: Instituto Colombiano de Derecho Aeronáutico y Espacial ICDAE, Universidad Militar Nueva Granada, Universidad de Los Andes, Universidad de San Buenaventura, Facultad de Ingeniería Aeronáutica, Universidad de Los Libertadores, Facultad de Ingeniería Aeronáutica, Universidad Politécnico Grancolombiano, Facultad de Administración de Aerolíneas, Corporación Educativa Indoamericana Aviation Training Center, Escuelas de Pilotaje Aeroandes, Aeroclub, Ivieta, Halcones, Protécnica, del Pacífico, de Antioquia. Servicio Nacional de Aprendizaje SENA-Aviación, y Centros de Entrenamiento Aeronáutico Privados. CEA de la Aeronáutica Civil.

Estados Unidos: American Institute of Aeronautical and Astronautics; Air Transport Association of America; Civil Aeronautics Board (CAB); Federal Aviation Agency (FAA). Asociación de Transporte de América ATA, Compañía de Tarifas Aéreas de América ATPCO, Corporación de Reportes de Aerolíneas ARC, Concilio de Aeropuertos Internacionales ACI. Federación Aeronáutica Internacional FAI. Instituto de Transporte Aéreo ITA. Fondo Internacional para el Entrenamiento de Aerolíneas IATF. Unión Internacional de Aseguradores de la Aviación IUAI. Federación Universal de Asociación de Agentes de Viaje UFTAA. Organización de Turismo Mundial WTO. International Council Of Aircraft Owner and Pilot Associations IAOPA. International Airlines Passengers IAPA.

España: Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio (Madrid); sección de derecho aeronáutico y del espacio del Instituto Francisco de Vítoria. Asociación Española de Pilotos de líneas Aéreas. Sindicato de Oficiales Técnicos de Vuelo. Universidad Politécnica de Madrid, Facultad de Ingeniería Aeronáutica. Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Derecho. Universidad de Málaga, Facultad de Derecho. Sección Aeronáutica y Espacial. Universidad de Barcelona, Facultad de Derecho.

Francia: Société française de droit aérien et spatial; Institut du Transport Aérien (ITA).

Indonesia: Air and Space Law Research Center (Djakarta).

Japón: Research Institute of Air Law (Tokio).

Suiza: Association suisse de droit aérien et opatial.

Venezuela: Sociedad venezolana de derecho aeronáutico espacial, Caracas. Asociación Venezolana de Pilotos de Líneas Aéreas, Asociación Venezolana de Técnicos Aeronáuticos, Asociación Nacional de Controladores de Tráfico Aéreo. Asociación Venezolana de Agencias de Viaje y Turismo Nacional.

ARTICULISTAS AERONÁUTICOS

Alemania: Zeitschrift ftr Luftrecht und Weltraumrechtsfrageno, Colonia.

Argentina: Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, Córdoba.

Brasil: Rivista Brasilera de Direito Aeronautico e do Espaco, Rio de Janeiro

Estados Unidos: Journal of Air Law and Commerce, Dallas, Texas.

Francia: Revue du Secrétariat Général á l'Aviation Civile; Revue Française de Droit Aérien; Revue Général de l'Air et de l'Espace. París.

Italia: Il, Diritto Aereo; Transportei aerei. Roma.

Europa en general: Droit Européen des Transports (European Transport Law), publicado en cinco idiomas: alemán, francés, Inglés, italiano y holandés).

JURISPRUDENCIA AERONÁUTICA

Las decisiones de la Corte Suprema de Justicia colombiana y la jurisprudencia nacional de varios países han contribuido a la interpretación de los convenios internacionales. Esta jurisprudencia se encuentra publicada en las revistas enumeradas arriba, a las cuales se agrega una colección especial de sentencias de derecho aéreo norteamericano titulada "United States Aviation Reports" (publicada por The Commerce Clearing House) al igual que las reproducidas por el anuario sobre accidentes de aviación de Flight Safety Corporation y la Universidad de California.

LA COSTUMBRE

La costumbre es una Regla que no es impuesta en forma de mandato por los Poderes Públicos sino que es reducido en su uso general y prolongado (repetitio) con la creencia en la existencia de una obligación, por lo que se constituye en una de las fuentes del derecho, en especial en el derecho aeronáutico, con la condición de que no vaya en contra de alguna Ley. (opinio-necessitatis), por lo tanto ha dado lugar a conceptos doctrinarios encontrados. Para muchos autores, quizás la mayoría, el carácter reglamentario del derecho aeronáutico basó como su origen en los convenios internacionales, son argumentos casi decisivos para concluir que la costumbre no juega el papel creador del derecho aeronáutico. Para otros, especialmente en Argentina (Rodríguez, op. cit. n° 8. p. 27; Videla, op. cit. I, 230 ss.) y en Chile (Hamilton, op. cit. n° 4, pp. 15 ss.) la costumbre es una vertiente que alimenta los principios del derecho aeronáutico. Eduardo Hamilton se extiende más allá: el derecho aeronáutico sería en gran parte consuetudinario y justifica este concepto con el argumento de que la rapidez en el progreso y crecimiento del derecho aeronáutico, no ha permitido la elaboración inmediata de un derecho escrito. Cita los casos de pasajes aéreos y los documentos de transporte así como el transporte combinado (aéreo-terrestre) y el salvamento y los seguros. También hace mención de casos en que la costumbre aeronáutica ha modificado la norma escrita del derecho marítimo, especialmente respecto del concepto técnico de las averías en los daños de la Navegación Marítima (cf. C.Co. colombiano, arts. 1516, 1517 a 1524) los cuales lógicamente no pueden ser susceptibles de consideración en el tema del derecho aeronáutico, por el lógico peligro que ello representa en las operaciones aéreas.

Podríamos admitir que al inicio de la carrera de la aviación mundial (1903) los casos de particularismo de la aeronáutica obligan la adopción de soluciones consuetudinarias dado la novísima actividad que representaba para la industria aérea, y que aún hoy en día existen posibilidades para el desarrollo jurídico del derecho aeronáutico utilizando la costumbre, ésta parece más y más escasa como fuente de derecho. En efecto, los ejemplos citados figuran en la reglamentación aeronáutica (pasajes: Convenio de Varsovia y procedimiento de la IATA; transporte combinado: Convenio de Guadalajara; salvamento: Convenio de Bruselas; seguros. Por ejemplo en el C.Co. Capítulo XIV, expresa que las empresas de transporte público quedan obligadas a caucionar la responsabilidad civil de que tratan los Caps. V, VII y XII, Art. 1853 C.Co. y 65 del C.C. Ver art. 1901, 1902, 1903 y Reglamento Aeronáutico de Colombia. (RAC) – 2004.

Tal como lo denota el Profesor F. Videla, habría que tener en cuenta las reglas consuetudinarias nacidas de los acuerdos bilaterales entre compañías aéreas y el Estado, por intermedio de la autoridad aeronáutica en este caso la UAEAC. Se deberá distinguir entre las necesidades de la navegación aérea y aquellas del comercio aeronáutico. Las primeras son técnicas, con pocas posibilidades de inventos "consuetudinarios" mientras que las segundas permiten más fácilmente nuevos desarrollos, de acuerdo con los avances de la industria aeronáutica.

CAPÍTULO III

DESARROLLO TECNOLÓGICO Y JURÍDICO DE LA AERONÁUTICA

Como lo he expresado como autor, el fortalecimiento del derecho aeronáutico se fundamenta en tres pilares: La aeronave y su entorno, el personal aeronáutico y sus subdivisiones y finalmente la Norma Aeronáutica. Este proceso ha evolucionado desde 1903 a la fecha, pasando por varias etapas. Aunque el primer vuelo del hombre data del 21 de noviembre de 1783 efectuado en París, por Pilatre de Rozier y el Marqués de D'Arlandes, solo hasta el siglo XX se dominó el arte del vuelo y facilitó el despegue de la aviación comercial. Podemos sintetizar en seis (6) períodos del desarrollo de la aviación así:

(a) Pionero de 1900 a 1918, vuelo de los Globos dirigibles, vuelo de los hermanos Wright (Dic-17-1903) Línea aérea internacional Hansa de Austria a Polonia.

(b) Desarrollo de 1919 a 1945. Avances tecnológicos y comerciales, legislación aeronáutica, creación de la Empresa Colombiana de aeronavegación (26 de septiembre de 1919), día Nacional de la Aviación Civil Colombiana, Servicio regular Deutsch-Luft-Reederai de Berlin a Weimar; fundación de Scadta 5 de diciembre de 1919 (Avianca), Nacimiento de KLM (1919) Qantas (1920), Mexicana (1924) Northwest (1926), Panam (1927) Iberia (1927), BEA (1935) y primer avión presurizado Boeing 307 (1940).

(c) Crecimiento de 1946 a 1951. Entra en vigor la Convención de Chicago 1947, nace la IATA (1945), primer vuelo del Constallation L1049 (1946) y primer turbo-hélice Vicker Viscount 745 (1950) operados en Colombia por Avianca y TAO, Transportes Aéreos Opitas.

(d) Reactores de 1952 a 1969. Protocolo de La Haya (1955), primer turbo-reactor comercial por De Havilland Comet (1952) y primer tetrarreactor Boeing 707-320 (1958).

(e) Era del Transporte de 1970 a 1980 Primera crisis energética 1973-1977, Política de deregularización de EEUU 1978, primer de cabina ancha Jumbo B747-100 (1970), Primer Aerobús A300B de 1974 operado por Aerocóndor S.A., Primer avión supersónico comercial Tupolev TU-144 (1975) y luego el Concorde anglofrancés –1976/2003–.

(f) Período de madurez económica de 1981 a 2006. Recesiones económicas mundiales, nuevos aviones modernos B767, B757, A310, A320. Aeronaves de la tercera generación como B747-400, MD11, A340-600, proyección del avión más grande del Universo B380, con 850 pasajeros en el 2006 y por último la liberalización del mercado aeronáutico en USA y la CEE.

EL DESARROLLO TECNOLÓGICO AERONÁUTICO

Según los Tratadistas e Ingenieros Aeronáuticos las aeronaves se dividen en varios grupos, pero los básicos son los más pesados del aire y los más livianos que el aire. Esto produce dos grupos que son: Las Aeronaves y los Globos, en el primer grupo tendremos los aviones, helicópteros (ala rotatoria) planeadores y ultralivianos. Estos a su vez pueden ser Monomotores o Multimotores, los cuales operan en forma terrestre o en forma acuática, es decir en ríos, lagos, o en el mar.

Los aviones a su vez, pueden ser de tres categorías: Los pequeños con motor a pistón o recíprocos (Low Range), los turbo-hélices o turbopropeller (Medium-range) y por último los Turbo-reactores o aviones grandes (Long-range). Existen otras subdivisiones, las cuales dejamos para los expertos en aerotécnica y operaciones aéreas.

LAS AERONAVES Y SU INVENCIÓN

La eficiencia y eficacia de una aeronave, se origina primordialmente en la solución de tres problemas básicos: su sustentación en el aire como aparato más pesado que el aire como ya dijimos, su grupo motopropulsor o motor aéreo (tres tipos) y los sistemas de navegación y control de la aeronave, que forman todos los sistemas de la aeronave (42 Sistemas aprox.).

LA SUSTENTACIÓN AERODINÁMICA

El primer planeador

Cuando Sir George Cayley (1773-1857), polifacético y gentil hombre inglés cuya contribución es de las mayores en el campo aeronáutico. Su secreto se fundamentó en encontrar una relación del vuelo mecánico, es decir obtener la relación entre peso, sustentación, resistencia aerodinámica e impulso de potencia. Cayley se interesó en la idea de construir un plano inclinado desplazado por un motor liviano, o sea un avión. En 1804, después de ocho años de investigaciones sobre el vuelo de los pájaros, la resistencia y el movimiento del aire sobre objetos, Cayley construyó un planeador, considerado por muchos historiadores como el primer avión. Cinco años después construyó otro modelo más grande (23.40 m^2 de superficie de alas) que voló con un piloto.

Ante la imposibilidad de agregar un motor a su planeador por el peso que tenía el motor de vapor de la época, Cayley se concentró en resolver los problemas de la aerodinámica. Especialmente desarrolló el sistema de gobernadores o timones que hoy constituyen la cola del avión, movimiento básico para la sustentación del aparato. El efecto estabilizador se obtiene con la inclinación positiva de las alas en relación con el eje del fuselaje, produciendo así un diedro, o ángulo formado por dos planos que se cortan (fuselaje y alas). Con estos conocimientos, Cayley construyó un planeador más grande, que voló con un muchacho de piloto en 1849 por algunos metros. En 1853 construyó un nuevo avión tripulado por su Cochero John Appleby quien en un lanzamiento se accidentó. Todas las experiencias de vuelo fueron publicadas por la Revista Mechanics Magazine. Veinte años después de su muerte, Inglaterra y Francia reconocieron los aportes a la ciencia de la aviación.

El planeador con un motor

William Samuel Henson (1812-1888), la influencia de Cayley fue predominante en este Ingeniero inglés y en 1842 patentó una máquina voladora que nunca se pudo construir. Se le denominó Aerial Steam Carriage el peso de motor impedía el vuelo. Años más tarde se asoció con John Stringfellow, (1799-1883) un ingeniero con el cual construyó un modelo de seis metros con un motor de vapor relativamente liviano, y en 1848 voló el aparato, acertando un poco a lo real. Ese año se casó y emigró a los EEUU.

Alphonse Pénaud (1850-1888) construyó en 1871 un modelo que voló con su propia fuerza motriz, consistente en un caucho elástico y una

hélice: era un “Planóforo”. Pénaud construyó numerosas características del avión contemporáneo: hélice tractable, alas con diedro, tren de aterrizaje retractable, aletas de cola, un gobernador de dirección (vuelta a izquierda y a derecha) y de profundidad (ascenso y descenso).

Otto Lilienthal (1848-1896) desde 1891 este inventor e ingeniero aeronáutico alemán fue el primero en demostrar las ventajas de las superficies aerodinámicas curvadas en las alas de las pequeñas aeronaves, luego construyó e hizo volar varios planeadores, montado él mismo en sus aparatos y manteniendo el planeador en el aire un cambio de centro de gravedad de su cuerpo. En seis años efectuó unos 200 vuelos, a veces de más de 240 metros. Demostró que una ala correctamente diseñada podía mantener el peso de un hombre en el aire. Antes de poder proceder a la instalación de un motor de gas, se estrelló y murió de sus heridas en 1896.

Sir Hiram Maxim (1840-1916) este ingeniero americano, naturalizado inglés, construyó un gigante biplano con envergadura de 104 pies y un peso total de 8.000 libras con dos motores de 180 HP que requirieron de 600 pies en los rieles de despegue que disponía de 1.800 pies; se interesó exclusivamente en los motores, y en 1894 logró hacer despegar con motores un aparato que pesaba 3.5 toneladas. Hacia la misma época Octave Chanute (1832-1910), ingeniero civil norteamericano, mejoró el biplano de Lilienthal y construyó un refuerzo de las alas mediante barras de sustentación, semejantes a la estructura metálica de un puente.

Samuel Pierpoint Langley (1834-1906) se alió con el ingeniero francés Clément Ader (1841-1925) quien se fundamentó en el vuelo de los murciélagos y construyó un monoplano de 15 metros de envergadura, con motores de 20 HP de vapor. Este avión fue volado el 9 de octubre de 1890 a las cuatro de la tarde en el parque de Armainvilliers. Más tarde comisionó a su ayudante Charles M. Manly, quienes construyeron un motor de 52 caballos que sólo pesaba 94 kilos, y que fue probado en 1902, invención que fue importante porque mostró la posibilidad de mantener el avión en el aire. Ese motor, en cuanto a su correspondencia de fuerza a peso, no fue mejorado sino después de la Primera Guerra Mundial. Más tarde construyó un monoplano, con alas en tandem y una envergadura de 14,63 metros, una superficie alar de 96,6 metros cuadrados, con un peso total de 330 kilogramos el cual fue probado el 7

de octubre y el 8 de diciembre con accidente en ambos casos, sin éxito aerodinámico.

El MOTOR AÉREO

EL MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA O RECÍPROCO

Motor en forma de estrella. El motor básico de combustión interna se origina en Inglaterra a finales de 1820 por parte de Reverendo William Barnett, quien propone la creación de un aparato mecánico que produzca potencia y reemplace el trabajo manual del hombre. Estos motores llamados endotérmicos se fueron perfeccionando y así nace el llamado Ciclo Otto o Beau de Rochas que presenta una transformación adiabática para producir su potencia, luego el Ciclo Diesel, el Ciclo Sabathé o ciclo mixto y por último el Ciclo Brayton comúnmente usado en los turborreactores modernos. El motor de Manly tenía, al contrario, los cilindros en forma de estrella alrededor del árbol del motor. No obstante al drag del cruce del aire de impacto este motor tenía más fuerza en relación con su peso. En 1909 se modificó este modelo para que giraran los cilindros y las hélices alrededor del eje. El sistema fue utilizado extensamente durante la Primera Guerra Mundial en los aviones de caza. Su ventaja era la de suprimir pesados accesorios de enfriamiento porque bastaba el aire ambiental, pero su inconveniente era que el piloto recibía ráfagas de vapor y humo del aceite de resina. Además el giro del motor rotativo producía un efecto giroscópico, haciendo del avión un aparato caprichoso en su maniobrabilidad de operación de vuelo.

Para responder a las exigencias de la guerra se desarrollaron motores más potentes, para llegar finalmente, en 1927 al motor Pratt & Whitney de 425 caballos (“Wasp”) refrescado por aire, el primer motor de cilindros acomodados en forma de estrella que dio plena satisfacción. Fue el verdadero modelo del motor aeronáutico. En los siguientes veinte años se mejoró, para llegar en 1948 al Wasp Major de 20 cilindros, repartido en cuatro estrellas de siete cilindros cada una, con una potencia total de 3.500 caballos, los cuales fueron instalados en los aviones DC 7, L749, L1049 operados en Colombia por Taxader y Avianca S.A.

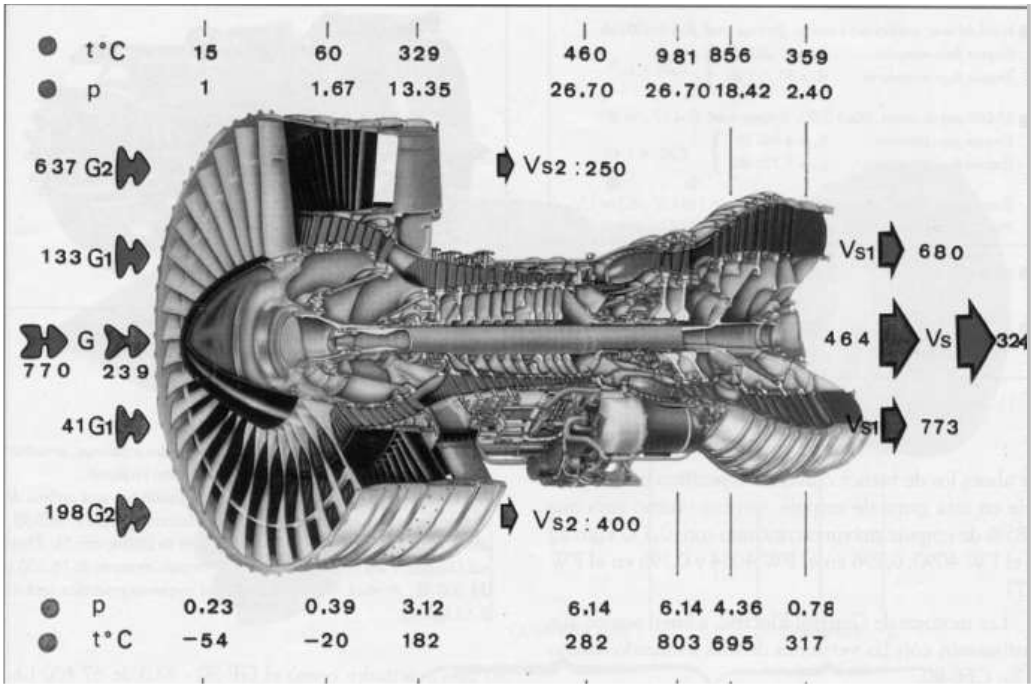
EL TURBORREACTOR AERONÁUTICO

El primer motor

En 1909 el francés Henri Coanda construyó un biplano con un motor a reacción que fue expuesto en el segundo salón de la locomoción aérea de París en 1910. El aparato voló en Issyles-Moulineaux en 1910. El motor consistía en un compresor de gas accionado por un motor de combustión. Su desarrollo se demora hasta después de la Primera Guerra Mundial, y Coanda, en 1932, había desarrollado el principio del platillo volador.

El Turborreactor

Cuando F. Whittle inventa el turbojet en 1929 se obtiene el incremento de la velocidad a 180mph, pero desde 1920 se trató en vano de construir un motor con una turbina de gas. Los verdaderos comienzos del turborreactor datan de 1930 con los trabajos de Frank Whittle, joven oficial de la Fuerza Aérea Británica. El concepto de este motor es sencillo: (i) un tubo con dos extremidades abiertas, (ii) cantidades de aire aspiradas por adelante y comprimidas mecánicamente; (iii) en el centro del tubo una cámara de combustión que recibe el aire comprimido y un combustible, a alta temperatura, es proyectada hacia atrás, produciendo una propulsión por la apertura trasera, (iv) parte de la mezcla es desviada para hacer funcionar la turbina del compresor. Estos motores, también se clasifican en varios grupos, de acuerdo con el tipo y modelo de compresor que usen. Algunos turborreactores se les instala posquemadores para aumentar el empuje del motor, sin tener en cuenta el modelo de compresor instalado. El 25% del aire que entra al motor por medio del compresor se utiliza para la combustión, el otro 75% se usa para refrigerar el mismo.

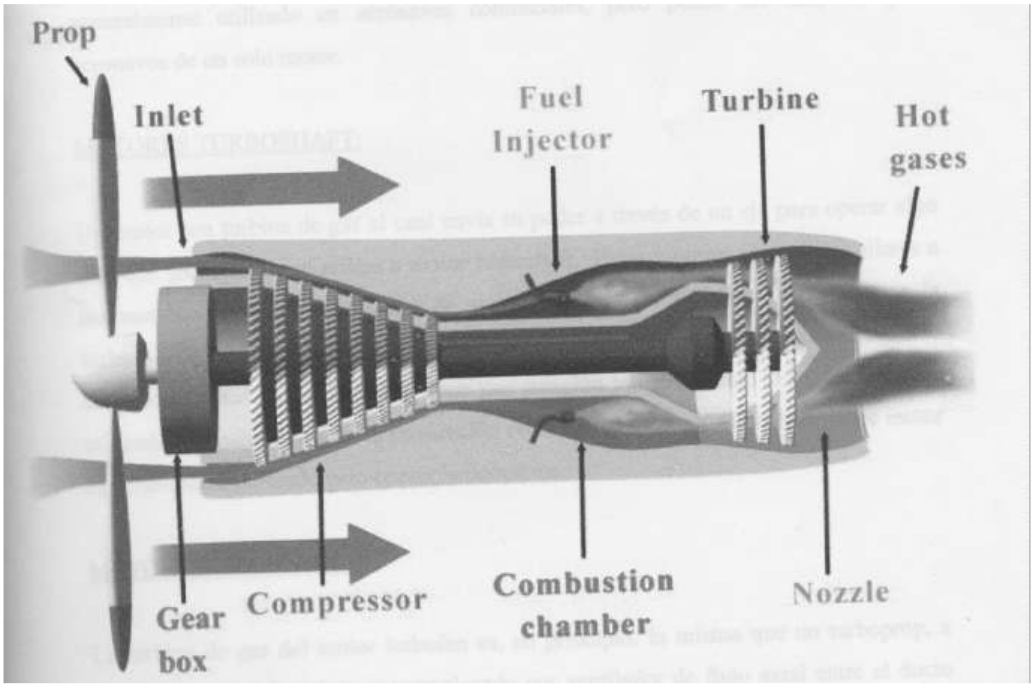


El principio del motor de Whittle fue desarrollado poco a poco para llegar en 1941 a su primer vuelo (motor W-1). Simultáneamente un grupo de ingenieros alemanes llevaron a cabo su labor con más rapidez. En 1935 Hans von Ohain obtuvo una patente para un motor semejante y se hizo un ensayo en 1937 en los talleres de la Compañía Heinkel. Este motor logró 500 kilos de propulsión, y fue instalado en el avión de caza Heinkel HE-178. El primer vuelo de un avión con turboreactor se realizó en 1939.

El Turbopropeller

Cuando el eje principal del motor, además de acoplar al compresor o compresores, se prolonga por medio de una caja de reductores (piñones) se instala una hélice y entonces se convierte en turbohélice. Esto se logra a través de un compresor sencillo o doble de tipo centrífugo o axial. En los años posteriores a la guerra, el motor a reacción no pudo ser adecuado al transporte comercial. El alto costo del carburante lo prohibía. Por lo tanto, se resucitó un proyecto de 1930, el turbopropulsor, que es una combinación de una turbina y de una hélice. Este motor se produjo durante unos diez años, mientras que se le mejoraba para los aviones de

caza. Finalmente fue empleado en el transporte comercial a corta distancia. En Colombia fue explotado por Avianca con el Avro 748 y el V.V.785 por TAO, Aeropesca e Intercontinental y el Herald por la desaparecida La Urraca. El Electra L188 fue operado por SAM y Aerocóndor S.A. El ATR 42 por ACES, El DHC6-300 por Aerotaca.



La turborreactor de doble flujo

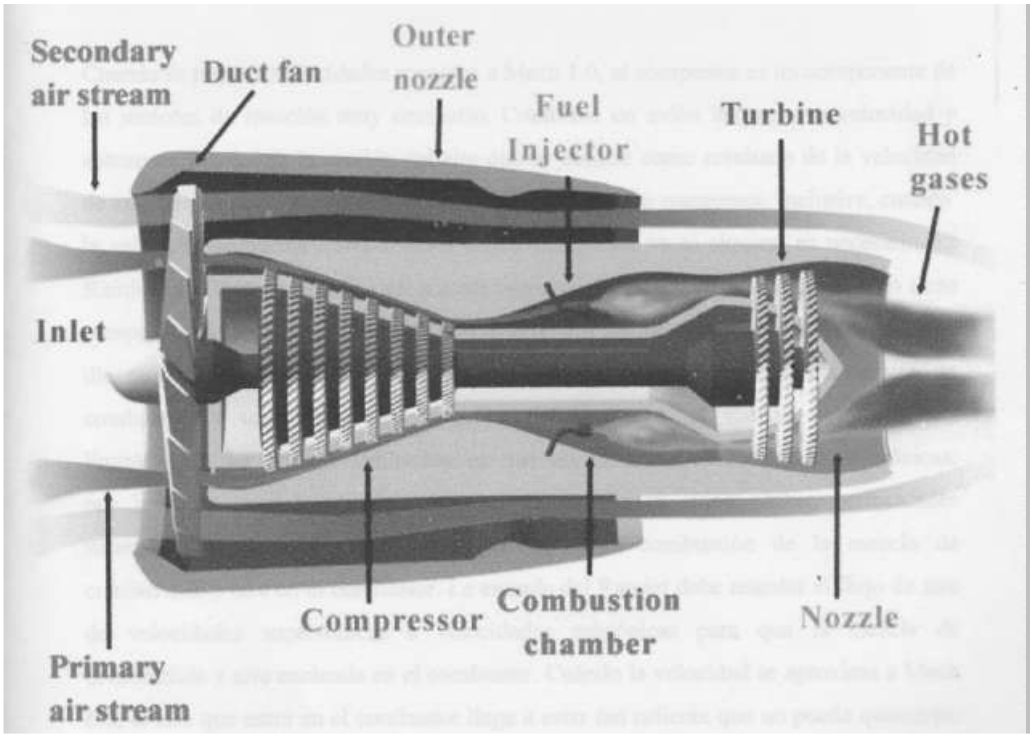
El turboreactor dio lugar a una variante, la turbomáquina de doble flujo. El primero expele hacia atrás más gases que aires, y la segunda más aire que gases. En lugar de concentrar todo el aire en la cámara de combustión, como el turborreactor, la turbomáquina posee conductos de aire que circundan esta cámara (dos, de donde nace el 'doble flujo'). Una parte del aire pasa directamente hacia atrás, dando más fuerza propulsiva al motor, y consumiendo menos carburante. Después de la construcción de los primeros reactores de baja potencia (libras) los fabricantes de Turbinas han desarrollado mejores tecnologías con el objeto de incrementar la potencia de los mismos. Con la producción del P&W JT8D de 10 mil libras y más y luego el P&W JT3D de 18 mil libras, se

incrementaron a 25 mil libras, con el RB211, PW 4000, CFM 56-5B4, GE 90, Trent 500, 600 y 900 que superan las 100 mil libras de potencia por motor, los cuales se instalarán en el año 2006 al Airbus A380 de la Air Bus Industrie.

A las velocidades que logran los actuales reactores, se producen elevadas temperaturas en la cámara de combustión, causadas por la cantidad creciente de aire que entra en el motor. A la velocidad de Mach 3 (*) y a una altura estratoférica, la compresión aumenta la temperatura del aire a 335°C. A la velocidad de Mach 4, la temperatura del aire pasa a 650°C. La compresión del aire, en el caso de los turborreactores, aumenta aun más la temperatura, lo que pone en peligro las piezas metálicas del motor, y la propulsión disminuye. En efecto, la propulsión se logra precisamente en función de la diferencia de temperatura entre el aire que entra y el que sale del motor. Si la temperatura del aire en ambas extremidades del motor acusa una disminución en la diferencia de temperatura, disminuye la propulsión. Para lograr velocidades más elevadas, sin ser un cohete, se requiere otro motor, como el statorreactor.

El Statorreactor y el turbostatorreactor. El statorreactor es más "tubo" que los precedentes motores. Carece de compresor y de turbina, que son los elementos susceptibles de aumentar la temperatura del aire. Consiste en una cámara de combustión y de un sistema de inyección de combustible. La compresión se obtiene por una presión dinámica, pero solamente a altas velocidades. Para operar el motor a bajas velocidades se ha propuesto el uso de un turbostatorreactor, solución intermedia. A velocidades bajas el motor funcionaría como un turborreactor, con su compresor a velocidades más elevadas, se apaga el mecanismo del turborreactor y se emplea el statorreactor.

* Tres veces el sonido.



CARACTERÍSTICAS DE LA ATMÓSFERA

LA ATMÓSFERA

La atmósfera es una envoltura de aire que rodea la tierra. Es una mezcla compuesta de 78% de nitrógeno, 21% de oxígeno, y el 1% restante está constituido de hidrógeno, vapor de agua, anhídrido carbónico, ozono y gases nobles.

La atmósfera inferior se extiende desde la superficie terrestre hasta unas 50 millas, y para propósitos prácticos puede dividirse en dos capas principales: la **troposfera** y la **estratosfera;** entre ellas hay una capa intermedia llamada **tropopausa,** donde se desarrolla la aviación.

Es de gran interés en la aviación, el conocimiento de las características de la atmósfera inferior, puesto que en esta región se realiza el vuelo del avión y los diversos cambios que ocurren allí, afectan su rendimiento.

La troposfera se extiende desde la superficie terrestre hasta una altitud de cerca de 56.000 pies en el Ecuador y 30.000 pies en los polos.

Comprende aproximadamente 3/4 de la atmósfera total y se caracteriza por tener variaciones y cambios en la temperatura y la humedad. En esta región se forman las nubes y se producen corrientes verticales.

La estratosfera, que es la región sobre la troposfera, tiene una temperatura casi constante con respecto a la altitud, poca turbulencia y prácticamente no hay humedad.

La tropopausa es el límite entre estas dos regiones; su altura varía según las estaciones y la latitud. La temperatura en la tropopausa no se reduce con la altitud y es relativamente constante.

PRESIÓN ESTÁTICA

La presión estática de un fluido en reposo es la presión en ángulos rectos con relación a la superficie sobre la cual actúa. En un fluido en movimiento, la presión estática se mide en ángulos rectos con relación a la dirección del flujo.

La presión estática del aire es la fuerza ejercida sobre la unidad de área debido al peso de la atmósfera en un nivel dado. Por lo tanto, a mayor altitud la presión estática será menor porque disminuye el peso de la columna de aire. La presión estática del aire varía también con la latitud y aun en una misma localidad experimenta cambios de un día a otro.

En condiciones normales a nivel del mar, la presión estática del aire es igual a:

2.116	libras por pie cuadrado
14,7	libras por pulgada cuadrada
29,92	pulgadas de mercurio
1013	milibares.

La presión estática afecta la densidad del aire. En el aire libre si aumenta la presión, es porque hay más moléculas de aire por unidad de volumen. A medida que aumenta la presión, la densidad también aumenta y en consecuencia aumentará también la sustentación en el ala del avión o el empuje o potencia del motor.

TEMPERATURA

La temperatura puede definirse como una medida de la energía cinética media que poseen todas las moléculas de una sustancia. Las

escalas comúnmente usadas, la Celsius y la Farenheit se basan en los puntos de congelación del agua pura (0° para la Celsius, y 32° para la Farenheit), y el punto de ebullición de la misma (100° y 212° respectivamente).

La relación entre estas dos escalas es la siguiente:

$$°C = 5/9\ (°F - 32)$$

$$°F = 9/5\ °C + 32$$

La temperatura medida a partir del cero absoluto se denomina temperatura absoluta. El cero absoluto es la condición bajo la cual no se observa energía cinética molecular; esto ocurre a –273°C o 460°F–. Para convertir grados Celsius a grados Kelvin o grados Farenheit a grados Rankine, se suman los valores constantes 273 y 460 a las escalas Centígrada y Farenheit respectivamente.

$$°K = °C + 273$$

$$°R = °F + 460$$

La temperatura afecta la densidad. En el aire libre, un aumento en la temperatura hará que la velocidad de las moléculas individuales aumente de tal forma que chocan entre sí con más intensidad. Cuando chocan, se separan mucho más, y al estar más separadas, un número dado de moléculas ocupará más espacio y la densidad del aire será menor.

DENSIDAD

La densidad de una sustancia se define como su masa por unidad de volumen, o el número de moléculas por unidad de volumen. Cuando la densidad de un gas aumenta hay más moléculas por unidad de volumen; cuando disminuye, hay menos moléculas por unidad de volumen. La densidad se designa por la letra griega ρ (rho).

$$\text{Densidad} = \frac{\text{Masa Slugs/pie}^3 \quad \text{o Kg/m}^3}{\text{Volumen}}$$

La densidad del aire es muy importante en el vuelo del aeroplano puesto que afecta el rendimiento en general: el recorrido de despegue, el régimen de subida, la carga máxima y la velocidad verdadera. La

densidad del aire disminuye con la altitud, y a una altitud de 40.000 pies, es aproximadamente un 25% de su valor a nivel del mar[*].

La humedad es la cantidad de vapor de agua que hay en la atmósfera. Debido a que el vapor de agua pesa menos que una cantidad igual de aire seco, el aire húmedo es menos denso que el aire seco. En los días húmedos, la densidad es menor que en los secos y por esta razón un avión requerirá una pista mas larga en un día húmedo, o un helicóptero requerirá más potencia para el vuelo estacionario. El Dorado por ser más alto (8.355 pies) requiere más de 11.000 pies de longitud de pista.

FLUIDOS

A un fluido se le puede definir como una materia capaz de fluir; los fluidos tienen la propiedad de que sus moléculas pueden moverse unas con relación a otras. Un fluido difiere de un sólido en que no ofrece resistencia permanente al cambio de forma. Los fluidos se dividen comúnmente en dos subclases: líquidos y gases. Por lo tanto son fluidos, el aire, el agua, el aceite y el alcohol.

Un fluido incompresible es aquel cuya densidad no es afectada substancialmente por el cambio de presión. Aunque el aire es usualmente tratado como un fluido incompresible hay algunos casos de flujos en los cuales los cambios en la presión y densidad son tan pequeños que puede asumirse como un fluido compresible.

VISCOSIDAD

La viscosidad es una propiedad característica de los fluidos, y se define como la fricción interna en los fluidos en movimiento, debido a la cohesión molecular. En los líquidos la viscosidad disminuye cuando aumenta la temperatura; en el aire la viscosidad aumenta cuando aumenta la temperatura pero es virtualmente independiente de la presión.

ATMÓSFERA TIPO

Como las condiciones atmosféricas, presión, temperatura y densidad son variables, se ha adoptado mediante acuerdo internacional, una atmósfera tipo, es decir de laboratorio, la cual es enteramente arbitraria.

---

[*] En consecuencia no es igual, despegar de Manizales, que de Cartagena, o de Bogotá –El Dorado– o de Barranquilla –Ernesto Cortizzos–, precisamente por la densidad del aire.

La atmósfera tipo es necesaria para evaluar el rendimiento de un avión y calibrar los instrumentos que funcionan por aire, tal como el altímetro. La atmósfera tipo representa las condiciones regulares a una latitud de 40° Norte, aunque las condiciones atmosféricas de esa latitud sean variables de un día a otro o durante el transcurso de un mismo día.

Estas condiciones pueden ser:

a) La presión atmosférica a nivel del mar es igual a 29,92 pulgadas de mercurio (760 mm de mercurio)
b) La temperatura a nivel del mar es de 59°F (15°C)
c) La densidad del aire atmosférico a nivel del mar es 0,002378 Slugs/Pie^3 (1,225 Kg/M^3)
d) Dentro de la parte inferior de la atmósfera la temperatura desciende unos 3,5°F por cada 100 pies (6,5°C por kilómetro), hasta unos 36.090 pies (11 kilómetros).
e) A más de 36.090 pies de altitud, la temperatura es constante y su valor es de -69,7°F (-56,5°C).

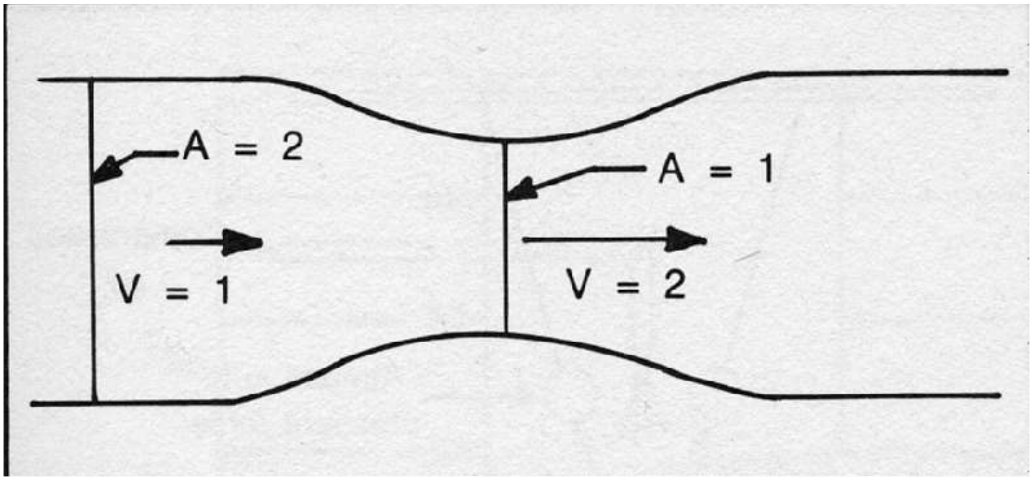
ECUACIÓN DE CONTINUIDAD

La ecuación de continuidad se basa en el principio de la conservación de la masa aplicado al movimiento de los fluidos. La ecuación de continuidad establece que la masa de un fluido que fluye hacia un sistema es igual a la masa del fluido que sale. Un tubo cónico A_2 en la estación 2. La conservación de la masa del flujo se satisface cuando

$$\rho_1 A_1 V_1 = \rho_2 A_2 V_2$$

en donde, ρ es la densidad del fluido

V_1 y V_2 son las velocidades en A_1 y A_2, las áreas de las secciones transversales en las estaciones 1 y 2 respectivamente.



Para líquidos y gases que pueden ser tratados como incompresibles en los cuales las variaciones en la densidad son despreciables, la ecuación de continuidad se convierte en

$$A_1 V_1 = A_2 V_2$$

TEOREMA DE BERNOULLI

El teorema de Bernoulli establece que en un fluido ideal, es decir, incompresible y no viscoso, la suma de las energías de posición (energía potencial), la energia de movimiento (energía cinética) y la energía de presión, permanece constante. Es decir:

$$\text{Epot.} + \text{Ecin.} + \text{Epres.} = \text{Constante}$$

Esto es $H + \frac{1}{2} V^2 + Po = \text{Constante}$.

En los casos que debemos considerar, el flujo es virtualmente horizontal y no hay suficiente cambio en la altura del fluido que tenga un efecto apreciable en el primer término de la ecuación, es decir la energía potencial, y para propósitos prácticos puede omitirse; por lo tanto, la suma de los otros dos términos debe permanecer constante. Esto significa que si se pierde energía cinética, deberá convertirse completamente en energía de presión. Entonces la ecuación de Bernoulli toma la forma

$$\text{Epres} + \text{Ecin} = \text{Constante}$$

es decir $Po + \frac{1}{2} rV^2 = \text{Constante}$

Esta ecuación es análoga a la que se usa en mecánica, la cual se expresa como

$$Epot + Ecin = Constante$$

donde Epot = Energia potencial = Wh

Ecin = Energía cinética = $\frac{1}{2}$ mV^2

Si, Po representa la presión estática, $\frac{1}{2}$ rV^2, la presión dinámica y Pt es la presión total de la corriente libre, entonces

$$Po + \frac{1}{2}\, rV^2 = Pt$$

donde Pt = Presión total

Po = Presión estática

ρ = Densidad

V = Velocidad

La ecuación de Bernoulli muestra cómo los cambios en la velocidad originan cambios correspondientes en la presión. En su forma más sencilla, **la teoria de Bernoulli establece que cuando la velocidad es baja, la presión es alta, y viceversa.**

PERFILES ALARES

EL PERFIL

Es cualquier superficie diseñada en tal forma, para obtener una reacción útil de la corriente de aire a través de la cual se mueve. Son ejemplos de perfiles, las alas de un avión, las palas de las hélices de los aviones, los rotores de los helicópteros y los alabes de los compresores axiales componentes de los motores reactores, es decir las aeriformas a través del aire.

Terminología del perfil. Es muy importante conocer los distintos términos que describen la geometría del perfil dado que éstos definen sus características aerodinámicas tales como sustentación y resistencia como funciones de su ángulo de inclinación con respecto a la dirección de la corriente de aire. Las variables geométricas incluyen la cuerda, la curvatura máxima, la línea media y su distancia detrás del borde de ataque y el radio de curvatura de la superficie en el borde de ataque.

Cuerda. Es la línea recta que une el borde de ataque con el de salida.

Curvatura. Las superficies superior e inferior de un perfil se conocen como curvatura superior e inferior respectivamente.

Línea de curvatura media. Es una línea equidistante entre las superficies superior e inferior. La forma de esta línea es muy importante en las características aerodinámicas del perfil.

Curvatura máxima. Es la máxima distancia entre la línea de curvatura media y la cuerda. El valor de la ordenada máxima y su posición se expresan en forma de fracciones o porcentajes de la cuerda.

Espesor. Es la distancia entre las curvaturas superior e inferior y varía a lo largo de la cuerda. El valor del espesor máximo y su posición también se expresan en % de la cuerda. El perfil característico tiene un espesor máximo de un 6% a un 18% de la cuerda, situado entre un 20% a un 40% de la cuerda, desde el borde de ataque hacia atrás.

Radio del borde de ataque. Es el radio de la curvatura del borde de ataque y corresponde al radio de un círculo tangente a las curvaturas superior e inferior con su centro localizado sobre la línea de curvatura media.

Ángulo de ataque. Es el ángulo que existe entre la cuerda y la dirección del flujo de aire relativo.

Clasificación de los perfiles. Se han desarrollado y producido numerosos perfiles aerodinámicos. Estos han sido clasificados de acuerdo a series; por ejemplo las series RAF, Gottingen y las de la NASA, y dependen del fabricante.

La NASA (National Aeronautics and Space Administration), que anteriormente era la NACA (National Advisory Committee for Aeronatics), comenzó en 1929 el estudio de las características de series sistemáticas de perfiles en un esfuerzo para hallar las formas más apropiadas para propósitos específicos. En los estudios realizados se descubrió que los perfiles podían describirse por medio de una función del espesor y una función de la línea de curvatura media.

Los perfiles NACA se designan mediante un número compuesto de cuatro, cinco o seis dígitos. En el sistema de cuatro dígitos, el primer dígito indica la curvatura máxima de la línea media en % de la cuerda; el segundo dígito indica la posición de la curvatura máxima de la línea media en décimas de la cuerda, a partir de borde de ataque, y los últimos dos dígitos indican el espesor máximo en porcentaje de la cuerda. Así, por ejemplo el perfil 4312 tiene una curvatura media máxima de 4% de la cuerda, a una posición de 0,3 de la cuerda desde el borde de ataque y un

espesor máximo de 12% de la cuerda. Si la longitud de la cuerda es de 63 pulgadas, la curvatura media máxima será de 2,52 pulgadas, a una distancia de 18,9 pulgadas desde el borde de ataque y un espesor máximo de 7,56 pulgadas.

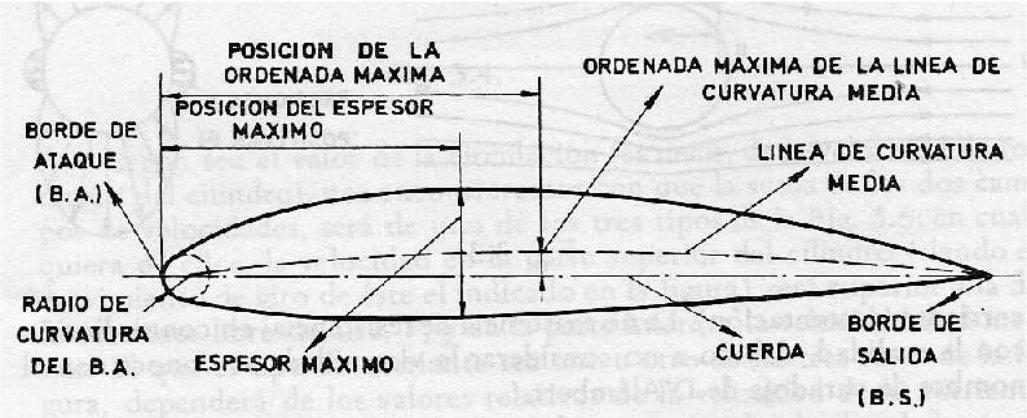
El perfil NACA 0012, es un perfil simétrico (sus curvaturas son iguales), que tiene un espesor máximo de 12% de la cuerda.

El sistema de cinco dígitos emplea en forma similar una combinación de números para describir la línea de curvatura media y el espesor. La primera cifra indica el valor de la curvatura máxima de la línea media en % de la cuerda. La segunda y tercera cifras designan el doble de la posición de la curvatura máxima en décimas de la cuerda y la cuarta y quinta cifras expresan el espesor máximo en % de la cuerda. Por ejemplo, en el perfil NACA 23012, el valor de la curvatura media máxima es de 2% de la cuerda; la segunda y tercera cifras expresan un valor de la posición de la curvatura media máxima de 15%; las últimas dos cifras indican un espesor máximo de 12% de la cuerda. En la figura 3 se ilustran los perfiles NACA 2515 y 23012.

GEOMETRÍA DEL ALA

Envergadura. Es la distancia horizontal entre los extremos de las alas. La envergadura es independiente de la forma del ala y se representa por la letra b.

Superficie del ala. Es la proyección de su contorno sobre el plano de la cuerda. La superficie alar incluye la parte cubierta por el fuselaje y las góndolas y es igual a la envergadura multiplicada por la cuerda.



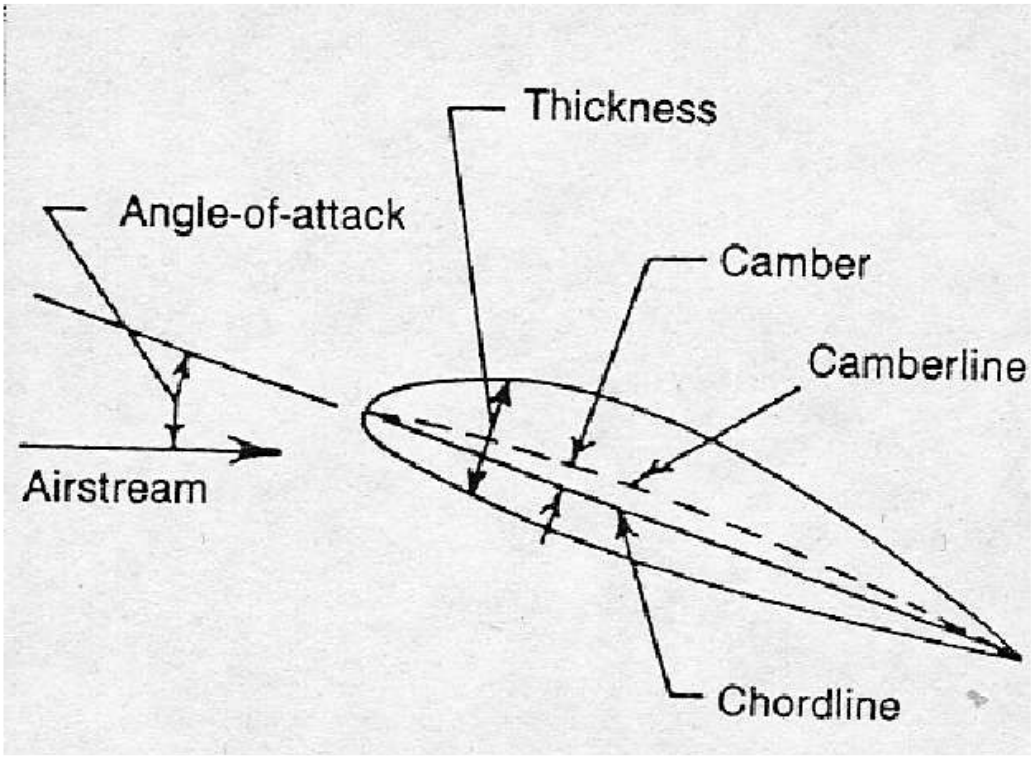
Alargamiento. Es la relación entre la envergadura y cuerda media geométrica.

$$A = b/C.$$

Cuando la forma en planta del ala tiene curvatura y la cuerda media geométrica no se puede determinar fácilmente, la expresión se transforma en

$$A = b^2/c.$$

El alargamiento varia de un avión a otro. En aviones sub-sonicos es de 6 a 10, y en aviones muy rápidos de 3 a 4. El DC-10 y el B-747 tienen alargamientos de cerca de 6,5 y en algunos planeadores se han usado valores hasta de 35.

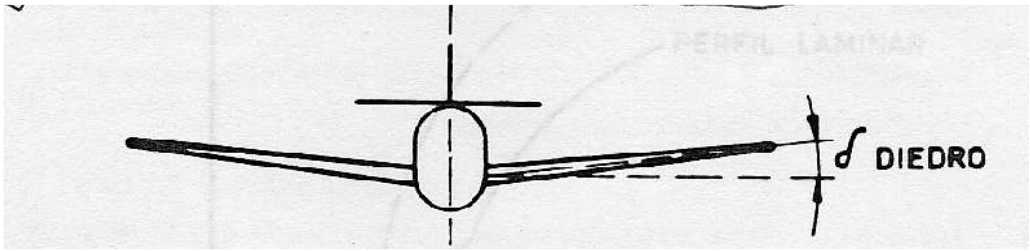


Cuerda Aerodinámica Media (CAM). Es la cuerda en la cual se supone que se concentra la resultante de todas las fuerzas aerodinámicas.

ÁNGULOS AERODINÁMICOS

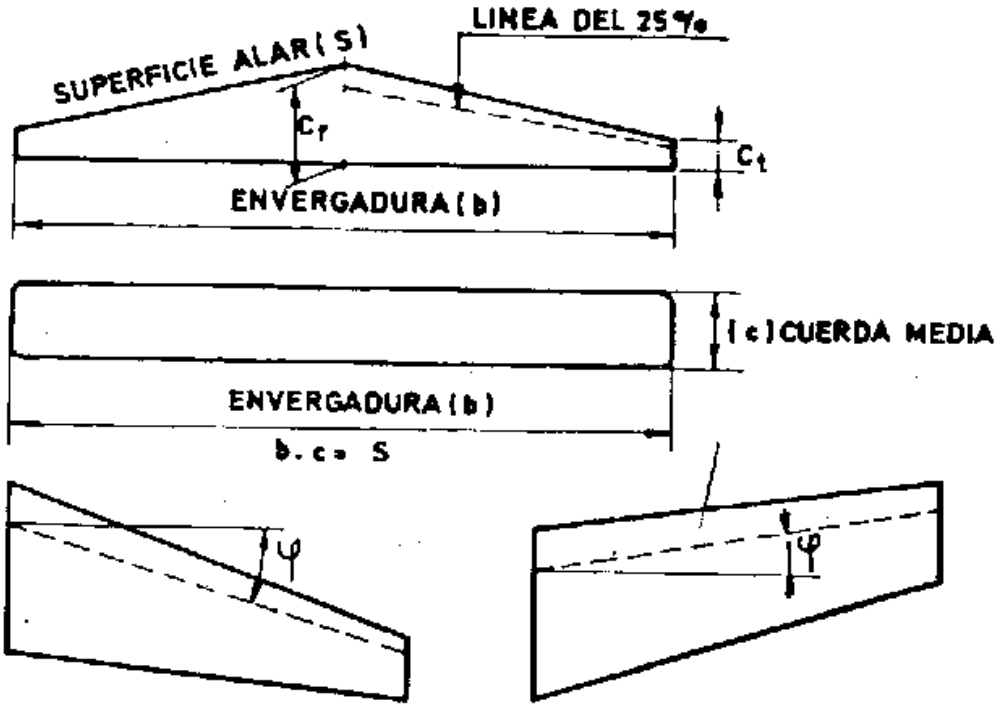
Tenemos los siguientes:

Ángulo diedro. Es la inclinación hacia arriba del ala. Cuando las alas van inclinadas hacia abajo, el ángulo diedro es negativo.



Ángulo de incidencia. Es el ángulo localizado entre la línea de la cuerda y el eje longitudinal del avión. Cuando el ángulo de incidencia de un ala varía desde la raíz hacia la punta, se dice que el ala tiene torsión aerodinámica.

Ángulo de flecha. Es el ángulo formado entre la línea del 25% de la cuerda y una perpendicular al eje longitudinal del avión. Cuando las alas van barridas hacia atrás, la flecha es regresiva y cuando las alas van barridas hacia adelante, la flecha es progresiva.



Cuerda de la raíz. Es la cuerda en la línea central del ala. La cuerda de la punta se mide en el extremo del ala.

Estrechamiento. Es la relación entre la cuerda del ala en el extremo y la cuerda en la raíz. Se designa por la letra griega λ (Lambda).

$$\lambda = Ct/Cr$$

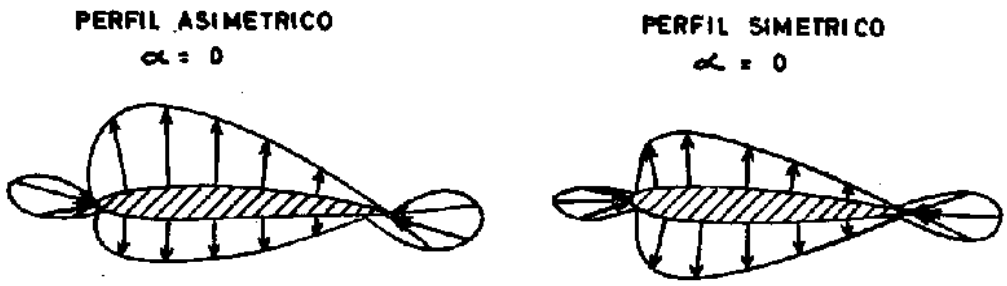
donde, Ct = Cuerda en el extremo del ala.
Cr = Cuerda en la raíz del ala.

Carga alar. Es la relación entre el peso del avión y el área del ala.

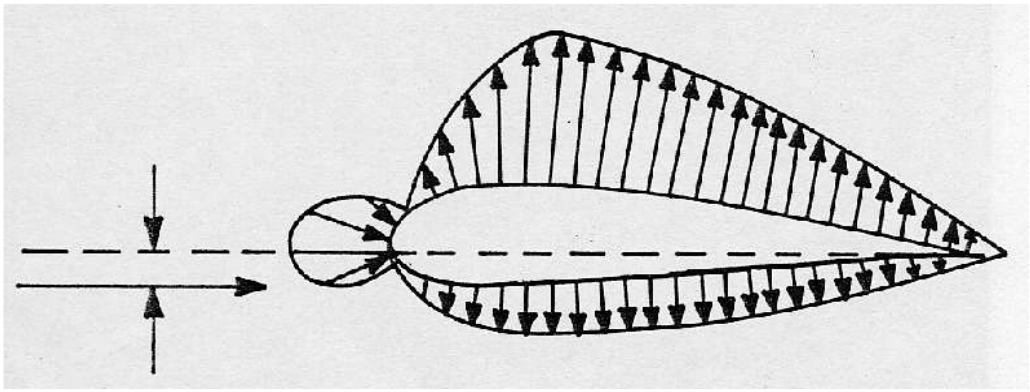
AERODINÁMICA DEL PERFIL

Desarrollo de la sustentación

Un cilindro rotando en aire en calma arrastrará consigo un patrón circulatorio cuyas líneas de corriente se pueden representar por una serie de círculos concéntricos.



Supongamos ahora el cilindro estático, sobre el cual pasa una corriente de aire. La distribución de las líneas de corriente tomará la forma indicada en la figura. En el flujo alrededor del cilindro, parte de las líneas de corriente pasarán a un lado del cilindro y otras al otro lado. Hay un punto en el cual la línea de corriente es normal al cilindro, a este punto se le llama punto de remanso. La separación de las líneas de corriente alrededor del cilindro indica la magnitud de la velocidad; esto es, cuando las líneas de corriente están más cerca, están afectadas de mayor velocidad respecto a otras más separadas. El patrón de líneas de corriente es simétrico y la distribución de presiones no crea sustentación neta.



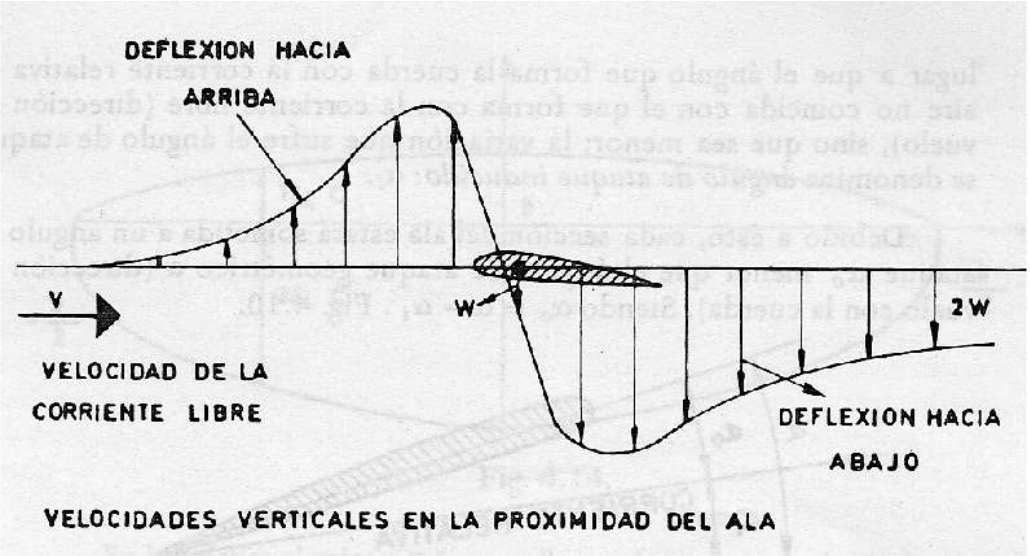
Si al cilindro se le da rotación directa (en sentido de las agujas del reloj), y se introduce un flujo uniforme alrededor de él, ocurre un cambio en el patrón de líneas de corriente y la distribución de presión. Vemos que en el lado superior del cilindro, las velocidades se suman y en el lado inferior se restan. También se puede observar que el punto de remanso se mueve hacia la zona de baja velocidad del cilindro.

Según la teoría de Bernoulli, encontramos que la presión en la parte de alta velocidad es menor que en la de baja velocidad. Por lo tanto existe una diferencia de presiones que produce una sustentación o fuerza ascensional neta sobre el cilindro. Al efecto de generación de sustentación debido a la rotación se le llama comúnmente “efecto Magnus”, en honor a su descubridor.

Esta es la fuerza que hace que una bola de béisbol, tennis o de golf en rotación adquieran una trayectoria curva y es la fuerza que hace que exista la sustentación en el ala. Es obvio que las partículas de aire no se desplazan alrededor del ala de un aeroplano, pero el hecho que el aire sea acelerado en la superficie superior y desacelerado en la superficie inferior puede considerarse como una circulación alrededor del ala.

Sustentación y resistencia al avance

Consideramos el flujo del aire alrededor de un perfil simétrico alineado en dirección a la corriente de aire tal como se muestra en la figura siguiente.



En el borde de ataque las líneas de corriente se dividen en dos partes: una se mueve sobre la superficie superior y la otra sobre la inferior, para unirse de nuevo en el borde de salida del perfil, existiendo una línea de

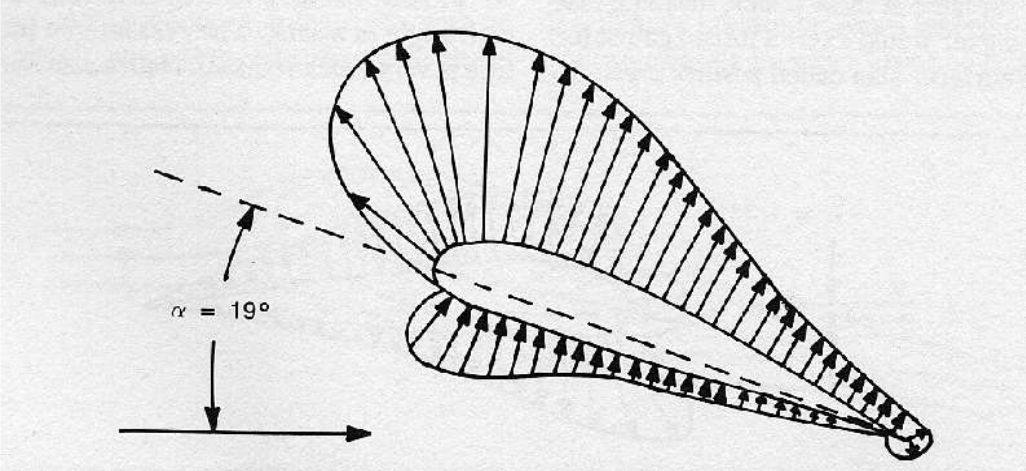
corriente normal al borde de ataque en el punto en que se dividen las líneas de corriente. En este punto, conocido como punto de remanso, la velocidad del flujo se reduce a cero. La presión en el punto de remanso es igual a la suma de la presión estática de la corriente libre más la presión dinámica. Lo cual se deduce de la Ecuación de Bernoulli:

$$P_o + Q_o = P_1 + Q_1 \; ; \; Q_1 = 0, \text{ porque } V_1 = 0.$$

Luego la diferencia entre la presión en el punto de remanso y la presión estática de la corriente libre es igual a la presión dinámica de la corriente libre: $P_1 - P_o = Q_o$. Puesto que el perfil es simétrico y se coloca a un ángulo de ataque de cero grados con relación a la dirección del flujo, los patrones de líneas de corriente arriba y debajo son idénticos.

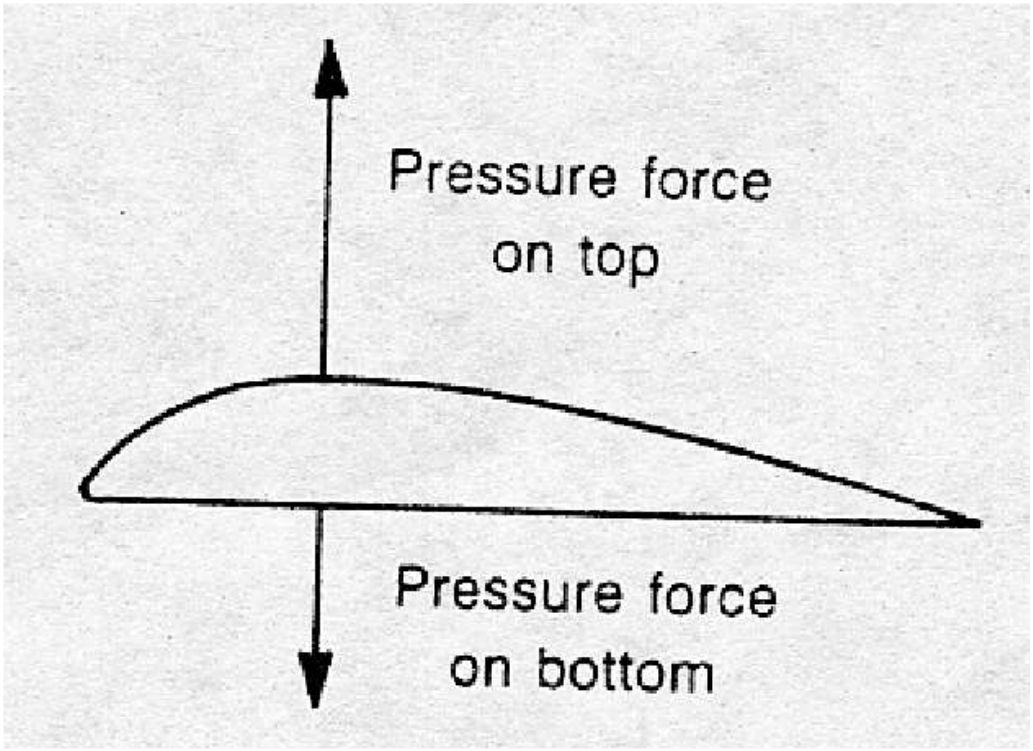
A partir del punto de remanso, la velocidad del flujo aumenta conforme éste se mueve a lo largo de la superficie. Cuando la velocidad alcanza el valor de la corriente libre, la presión cae hasta alcanzar el valor estático de aquella. Conforme la velocidad sigue aumentando, la presión continuará disminuyendo. En un punto, cerca al punto de espesor máximo del perfil, se logra velocidad máxima y presión mínima. De ahí en adelante y a medida que el flujo se acerca al borde de salida, la velocidad del flujo disminuye hasta alcanzar el valor de la corriente libre. El resultado es una distribución de presión simétrica en las superficies superior e inferior del perfil, ocurriendo que las presiones se anulan mutuamente y por lo tanto no habrá una fuerza resultante.

Ahora consideremos al mismo perfil simétrico a un ángulo de ataque positivo. En este caso las trayectorias del flujo sobre las superficies superior e inferior son diferentes y por lo tanto las velocidades serán diferentes. Debido a que las partículas del aire que se mueven sobre la superficie superior tienen que recorrer una distancia mayor que las que pasan por la inferior, su velocidad es mayor. Como la velocidad de las partículas de aire es mayor en la superficie superior que en la inferior, la presión estática será menor, de acuerdo a la ecuación de Bernoulli.



Esta diferencia de presiones entre las superficies superior e inferior del perfil contribuye a producir una fuerza ascensional inclinada con relación a la dirección de la corriente libre.

La fuerza aerodinámica resultante se descompone en dos componentes: una perpendicular a la dirección de la corriente libre, esto es, la sustentación, y la otra paralela a la dirección de la corriente libre, que es la resistencia.



Ecuación de la sustentación

Vimos que en el perfil la fuerza aerodinámica total se divide en dos componentes: una perpendicular a la dirección de la corriente libre, denominada sustentación, y la otra paralela a la dirección de la corriente libre, denominada resistencia. En el ala completa, la sustentación y la resistencia dependen de las siguientes variables:

1. La velocidad de la corriente libre.
2. La densidad del aire
3. La superficie de las alas
4. El ángulo de ataque
5. La forma del ala.

La ecuación de la sustentación puede expresarse como:

$$L = CLqS$$

en donde, L = Sustentación

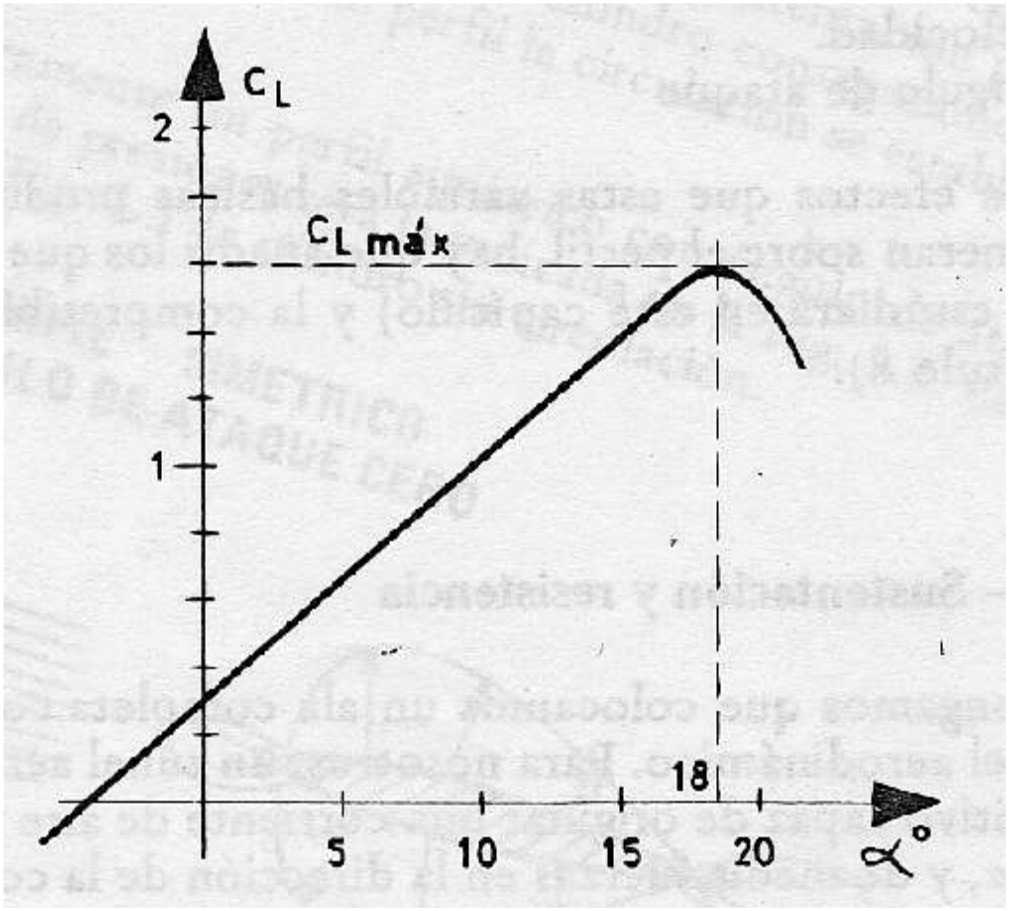
S = Superficie alar

$q = \frac{1}{2} \rho V^2$ (presión dinámica)

C_L = Coeficiente de sustentación

Curva de sustentación

Veamos cómo varía el coeficiente de sustentación según el ángulo de ataque. Examinando la figura notamos que la sustentación aumenta conforme aumenta el ángulo de ataque del perfil, y hasta cierto ángulo existe una relación relativamente lineal entre los coeficientes de sustentación y el ángulo de ataque. Al partir de cierto punto, la curva de sustentación comienza a separarse de su variación lineal hasta llegar a un ángulo de ataque en que se alcanza el valor máximo del coeficiente de sustentación, Clmax, el cual corresponde al ángulo de ataque de pérdida. Si el ángulo de ataque se aumenta más allá del ángulo de sustentación máxima, el flujo de aire no puede adherirse a la superficie superior, se desprende, y sobreviene la pérdida (STALL).



Ecuación de la resistencia

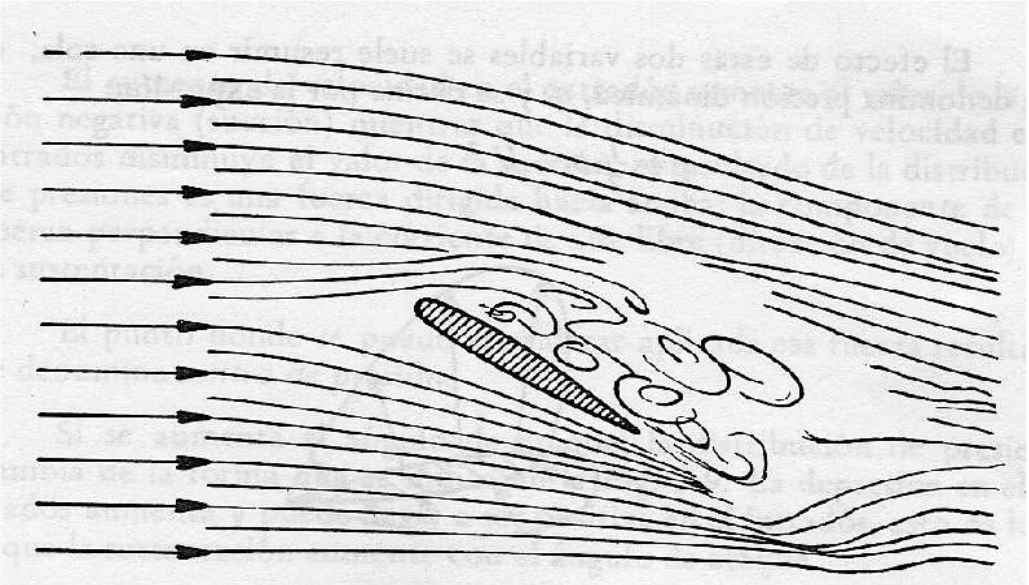
La resistencia total al avance está dada por una expresión análoga a la usada para la sustentación.

$$D = CDqS$$

donde,
- D = Resistencia
- CD = Coeficiente de resistencia
- q = $\frac{1}{2} \rho V^2$ (presión dinámica)
- S = Superficie alar

Curva de resistencia

Si el coeficiente de resistencia de una superficie sustentadora se grafica en función del ángulo de ataque, resultará una curva similar a la mostrada en la figura siguiente.



En la curva de la figura encontramos lo siguiente: A ángulos de ataque bajos, el coeficiente de resistencia es bajo, y cambios pequeños en el ángulo de ataque crean solo ligeros cambios en el coeficiente de resistencia. A ángulos de ataque más altos, el coeficiente de resistencia es más alto, y cambios pequeños en el ángulo de ataque, causan cambios significativos en la resistencia. Cuando ocurre la pérdida tiene lugar un gran aumento de resistencia.

Eficiencia aerodinámica

Es la relación entre la sustentación creada y la resistencia que se produce cuando se crea esta sustentación. La relación L/D es un factor de considerable importancia en la determinación del rendimiento de un aeroplano y muestra cuántas veces la sustentación es mayor que la resistencia a un ángulo de ataque dado.

$$\text{Eficiencia Aerodinámica} = \frac{\text{Sustentación}}{\text{Resistencia}}$$

$$= \frac{CLqS}{CDqS}$$

$$= \frac{CL}{CD}$$

Para calcular la eficiencia aerodinámica debemos conocer los valores de los coeficientes C1 y Cd a varios ángulos de ataque. En las figuras que hemos visto se muestran las variaciones típicas de C1 y Cd con el ángulo de ataque y en esta figura se muestra la curva correspondiente a L/D. En la gráfica se puede observar que la sustentación tiene su valor más alto a un ángulo de 20° y luego comienza a descender.

La curva de resistencia nos muestra que su valor mínimo se obtiene a un ángulo de 0°. Pero a ninguno de estos valores se obtiene la mejor relación de L/D. En la curva de L/D se ve que esta relación es máxima a un ángulo de 6°; luego la relación disminuye gradualmente porque aunque la sustentación continúa aumentando, el aumento de la resistencia es desproporcionadamente mayor al acercarse al ángulo de pérdida. Más allá de este ángulo, la relación continúa disminuyendo hasta alcanzar el valor de cero a un ángulo de 90°. Puesto que el valor más alto de L/D se obtiene a 6°, este es el ángulo de ataque más eficiente para esta ala en particular.

Los valores máximos de L/D, varían de acuerdo al tipo de aeroplano y van desde 4 a 9 para un avión de caza supersónico hasta un valor de 25 a 40 para un velero de alto rendimiento. Estos valores se utilizan para determinar características importantes en el rendimiento de un aeroplano tales como el ángulo máximo de subida, el ángulo mínimo de planeo, alcance máximo, etc.

Tipos de resistencias

La resistencia total de un aeroplano es la suma de las siguientes resistencias parciales.

Resistencia de forma

La resistencia de forma resulta del desprendimiento del flujo de aire del cuerpo, por ejemplo, cuando un perfil ha entrado en **pérdida**. (STALL).

Resistencia de fricción

Se debe a la rugosidad de la superficie aerodinámica y a la viscosidad del aire, factores de los que depende el engrosamiento de la capa límite. La capa límite puede considerarse dividida en subcapas en las que la primera está “plegada” a la superficie del perfil ; las siguientes subcapas tienen velocidades crecientes hasta que la última tendrá la velocidad de la corriente libre. La energía perdida por la capa límite al ser frenada es igual al trabajo realizado por las fuerzas de rozamiento del aire, y a la fuerza correspondiente se le denomina resistencia de fricción. A la suma de las resistencias de forma y de fricción se le llama resistencia del **perfil**.

Resistencia de interferencia

Es causada por la unión de los diversos componentes del aeroplano expuestos a la corriente de aire. Donde hay interferencia el flujo de aire es perturbado, resultando una resistencia total mayor que la que se obtendría al sumar las resistencias individuales de cada parte. Existe interferencia en el flujo de aire entre el ala y el fuselaje, los estabilizadores y el fuselaje, barquillas del motor y las alas, etc.

Resistencia debido al enfriamiento

Ocurre como consecuencia del enfriamiento del motor y es causada por el deslizamiento del flujo de aire sobre radiadores, cilindros o capós del motor, en motores recíprocos.

Resistencia debido a escapes

Es la causada por paneles o cubiertas dañadas o instaladas incorrectamente, especialmente alrededor de los motores y en las alas. El aire que pasa a través de las aberturas lo hace en forma turbulenta; en las alas puede afectar el flujo de aire sobre la superficie superior y causar aumento de resistencia.

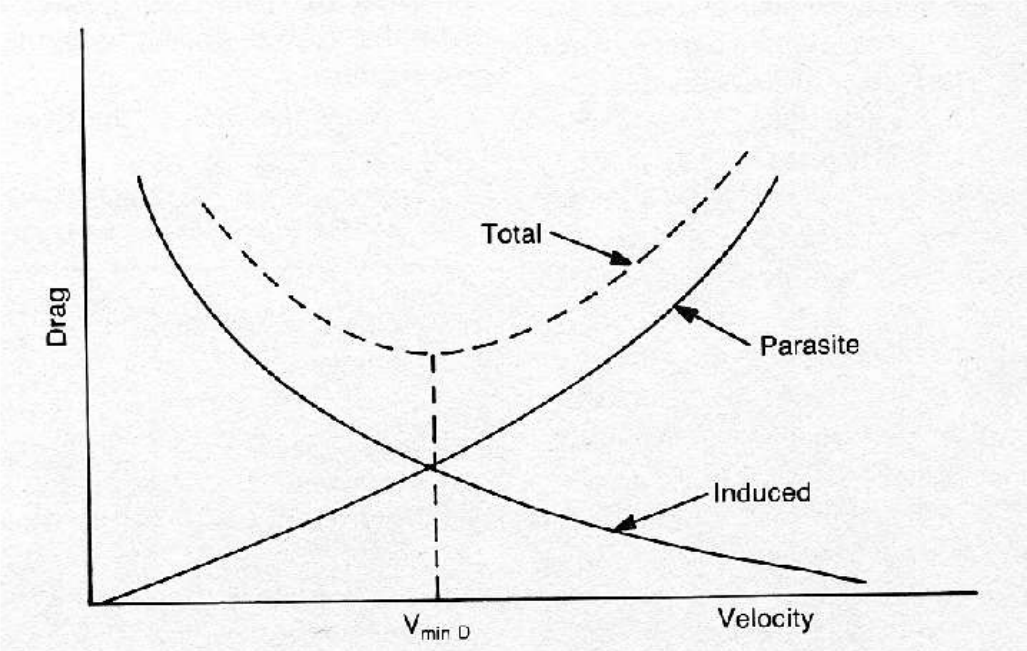
A la suma de todas las resistencias anteriores se le denomina resistencia “parásita”, porque no están asociadas con el desarrollo de la sustentación.

Resistencia inducida

La resistencia inducida es debida al desarrollo de la sustentación. Es diferente de la resistencia de forma y de fricción y se debe solamente a la producción de la sustentación.

Cuando un ala está produciendo sustentación, existe una diferencia de presión entre las superficies superior e inferior, con la tendencia natural

del aire a fluir desde la región de alta presión hacia la región de baja presión para equilibrar la presión diferencial.



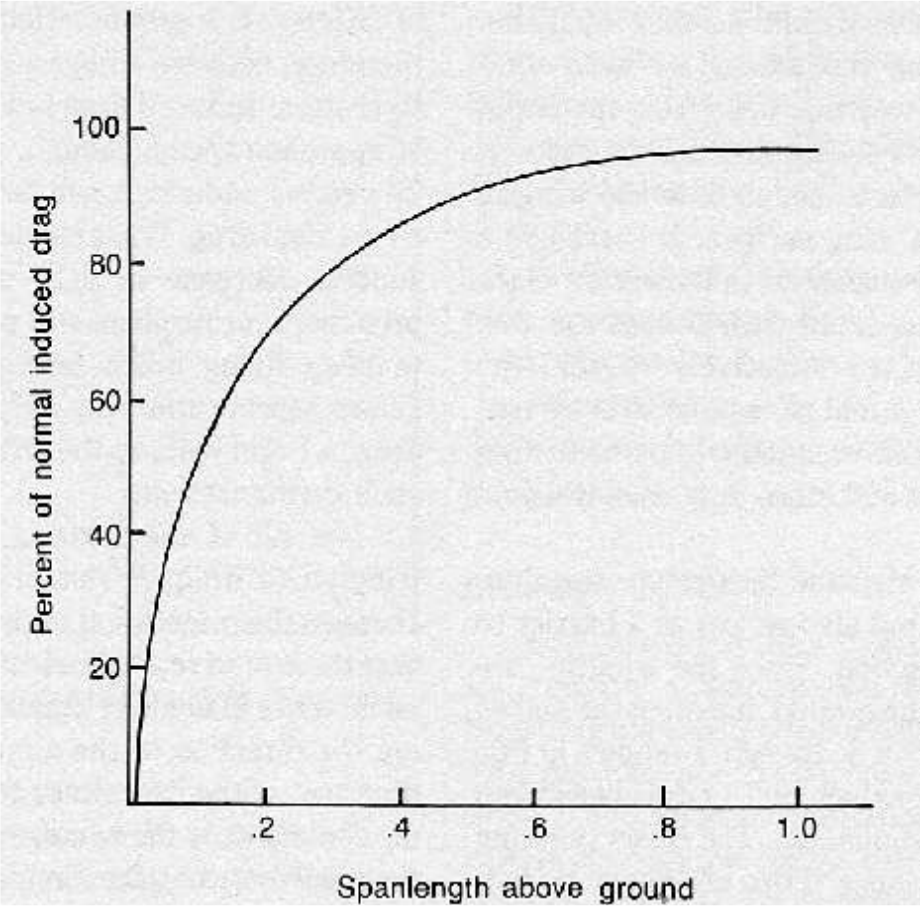
Este flujo transversal se superpone con el aire que fluye hacia atrás sobre las superficies superior e inferior de las alas. De la composición de estos dos movimientos resulta el flujo mostrado en esta figura. El resultado de este flujo es un par de torbellinos, uno en cada punta del ala. La creación de estos torbellinos demanda un consumo de energía adicional que debe ser provista por el sistema propulsor del avión y que se disipa en el aire sin provecho alguno; es decir, que debe manifestarse bajo la forma de un incremento de la resistencia al avance, que es tanto mayor cuanto menor es el alargamiento del ala. Esta resistencia adicional se llama resistencia inducida.

Reducción de la resistencia inducida

La resistencia inducida se puede reducir usando alas de gran alargamiento, las cuales atenúan la intensidad de los torbellinos en los extremos de las alas. No obstante, esto causa problemas estructurales puesto que el aumento de la resistencia mecánica necesaria para

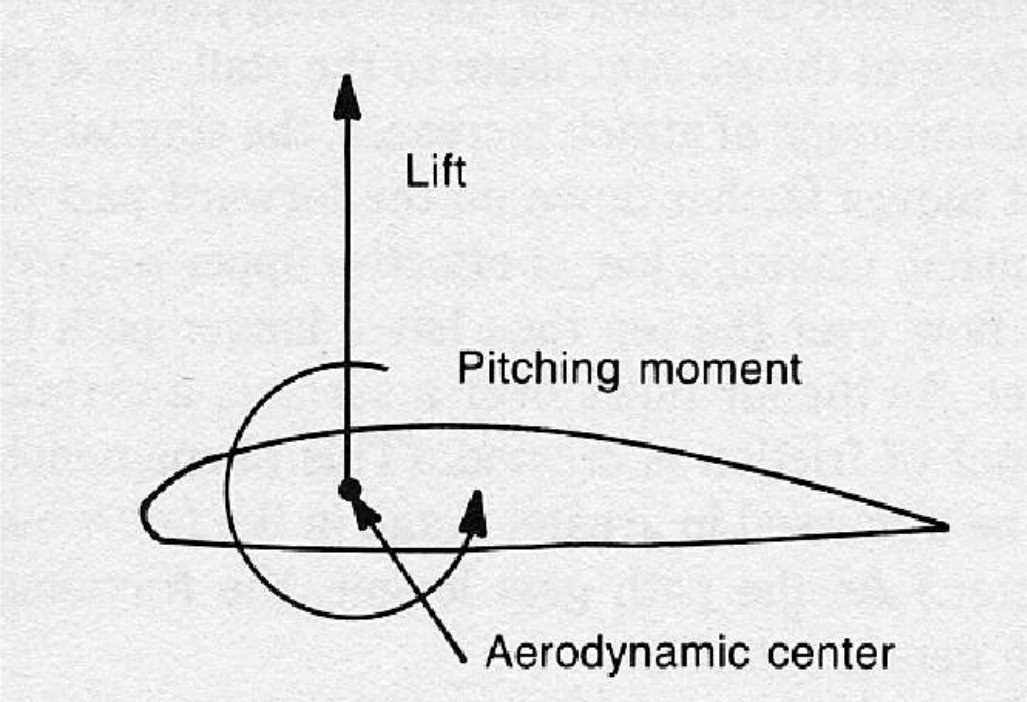
compensar el momento flector producido en la raíz del ala por las alas muy delgadas determina una estructura más pesada.

Un método desarrollado por Richard Whitcomb, de la NASA, consiste en prolongar los extremos de ala y doblarlos hacia arriba o parte hacia arriba y parte hacia abajo (Winglets). El aumento del alargamiento efectivo que se logra es igual al que se obtendría si los extremos de ala se prolongan en una longitud igual a la del winglet. Estas superficies disminuyen la intensidad de los torbellinos generados originando reducciones bastante grandes en la resistencia inducida, y tienen la ventaja de que no aumentan el momento flector en la raíz del ala resultando una estructura más liviana. La disminución de la resistencia inducida produce economía de combustible permitiendo mejorar el alcance del aeroplano.

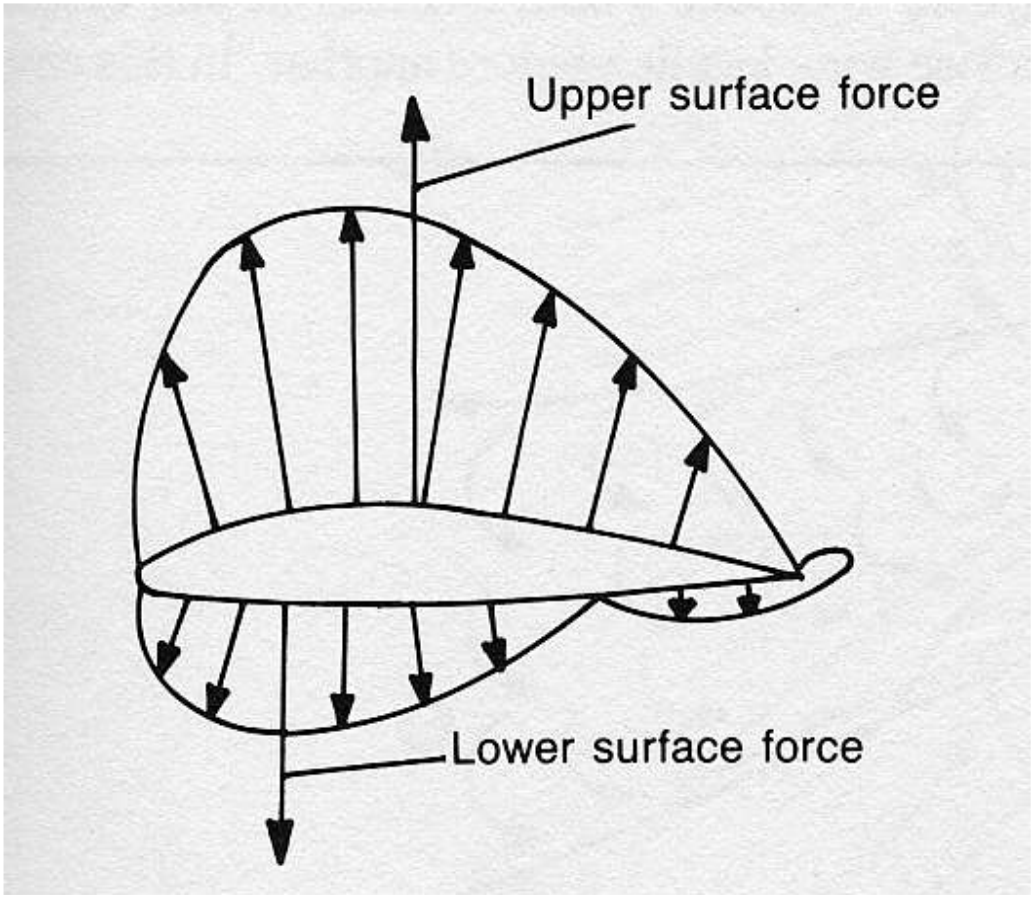


Centro de presión

El centro de presión es el punto en el cual la cuerda del perfil intercepta la línea de acción de la resultante de las fuerzas aerodinámicas y alrededor del cual las presiones se equilibran. El centro de presión es el punto de aplicación de la resultante y no tiene posición fija; se mueve hacia adelante o hacia atrás a lo largo de la cuerda según las variaciones en el ángulo de ataque. Su posición se expresa en % de la cuerda desde el borde de ataque hacia atrás.



Para perfiles subsónicos, la posición más adelantada del centro de presión está entre el 25% y el 30% de la cuerda, en tanto que la posición más retrasada puede llegar a 40% en algunos perfiles. En los perfiles supersónicos el centro de presión está aproximadamente a 50% de la cuerda.



Centro aerodinámico

Es un punto que se encuentra en la cuerda, alrededor del cual el momento de cabeceo causado por la distribución de presión es independiente del ángulo de ataque; es decir, el momento aerodinámico causado por los cambios en el ángulo de ataque del perfil permanece constante.

En los perfiles subsónicos el centro aerodinámico se sitúa en el 25% de la cuerda o cerca, a partir del borde de ataque.

Curva polar

Otra curva utilizada para representar las características del perfil es la llamada curva polar en Lilienthal, o simplemente curva polar, en la cual se grafica CL en función de CD.

En la figura, si los puntos de la curva se unen con el origen por medio de una recta, la pendiente de ésta mide el valor de la relación CL/CD. Puede verse que el valor máximo de la pendiente es el obtenido al trazar la tangente a la curva, desde el origen. El punto de contacto con la curva define los valores de CL y CD para L/D max.

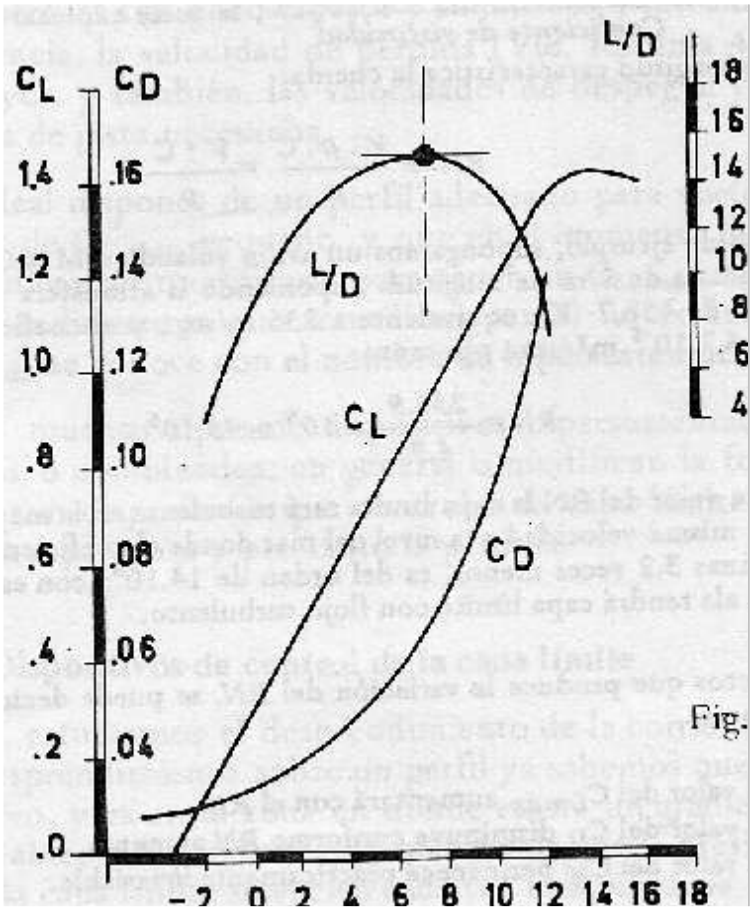


Fig.

La capa límite

La capa límite es la capa de aire adyacente a la superficie de un perfil en movimiento. A la capa límite se le puede visualizar como subdividida

en láminas de aire paralelas a la superficie que se deslizan unas sobre otras. La velocidad de la capa límite varía desde cero en la capa que está en contacto directo con la superficie del perfil hasta la velocidad de la corriente libre en la última subcapa. Esto se debe a las fuerzas de fricción originadas por la viscosidad del aire.

Ordinariamente el flujo de la capa límite es laminar en el borde de ataque del ala, pero a medida que se va moviendo, alejándose del borde de ataque, las fuerzas de fricción reducen la velocidad de la corriente de aire y la capa límite aumenta de espesor. Al llegar a un punto, llamado punto de transición, ocurren unas perturbaciones ondulatorias que eventualmente destruyen el flujo laminar y la capa límite se vuelve turbulenta.

Número de Reynolds

El físico inglés Osborne Reynolds estudió el flujo de los fluidos en tuberías circulares y descubrió que en un tubo el fluido cambiaba de una condición laminar a turbulenta a medida que aumentaba la velocidad. Sus teorías y experimentos dieron lugar a la obtención de un coeficiente adimensional llamado "Número de Reynolds" usado para determinar la naturaleza de un flujo alrededor de las superficies de los cuerpos. Para velocidades por debajo de un Número de Reynolds crítico el flujo era laminar y turbulento por encima de este valor.

El número de Reynolds se expresa

$$RN = \frac{\rho V L}{\mu}$$

donde ρ = densidad del fluido

V = Velocidad

L = Una longitud característica que en los tiempos de Reynolds era el diámetro del tubo. Para aviones puede ser la cuerda del ala, que ya vimos.

μ = Coeficiente absoluto de viscosidad

El descubrimiento de Reynolds no solo se aplica al flujo de fluidos confinados sino también al flujo de fluidos alrededor de un cuerpo en la corriente libre, como el flujo del aire sobre la superficie del avión.

El Número de Reynolds permite comparar los resultados obtenidos en el túnel aerodinámico con el modelo del aeroplano con las características del avión de tamaño natural en vuelo, según la semejanza aerodinámica; de acuerdo a ésta, el Número de Reynolds del modelo debe ser igual al Número de Reynolds del avión de tamaño natural.

La aplicación más directa del Número de Reynolds, es en la predicción de la resistencia de fricción de una superficie, en especial en un aeriforme.

Aviso de entrada en pérdida (Stall warning)

La pérdida es una condición potencialmente muy peligrosa en el vuelo de una aeronave, la cual no debe ocurrir en las condiciones ordinarias del vuelo. Sin embargo, en ocasiones el piloto puede estar poco familiarizado con el avión, o la carga y equilibrio del avión no ser correcta, por lo cual el piloto podría acercar el avión a la pérdida. Por esta razón, muchos aviones están equipados con un dispositivo de "aviso de entrada en pérdida". Stall Warning Light and Sound.

En los aviones antiguos, este aviso era provisto por las alas cuando el flujo de aire se separaba; se producía golpeteo en las alas y en la cola, el cual era percibido por el piloto. Un sistema usado en la actualidad consiste en una pequeña paleta montada cerca al borde de ataque del ala y asegurada de tal forma que actúa un interruptor cuando se levanta, como resultado de un excesivo ángulo de ataque. El interruptor hace que suene una corneta de aviso, cuando el ángulo de ataque se acerca al máximo.

Otro sistema más sofisticado utiliza un vibrador de la columna o bastón de mando. El vibrador consiste en un motor eléctrico sencillo con un peso desequilibrado montado en la columna de mando. Los vibradores obtienen su señal de un detector que puede ser una paleta colocada en el borde de ataque del ala, la cual es sensitiva al movimiento del punto de remanso alrededor del borde de ataque cuando se aproxima la pérdida, o un sistema de presión diferencial que opera basado en el mismo principio.

Velocidad de pérdida

Suponiendo que otras condiciones, tales como la superficie del ala y la densidad permanezcan constantes, para cada ángulo de ataque hay una velocidad del aire correspondiente. Cuando el ángulo de ataque aumenta,

la velocidad del aire disminuye; en consecuencia, la velocidad mínima ocurre al ángulo de sustentación máxima y la velocidad mínima que se puede obtener en el vuelo horizontal es al coeficiente máximo de sustentación. Esta velocidad se conoce como velocidad de pérdida – Stall speed Warning.

La velocidad de pérdida del aeroplano está dada por la ecuación

$$Vs = \sqrt{[(2W) / (\rho CL_{max} S)]}$$

en donde Vs = Velocidad de pérdida

W = Peso bruto del avión

ρ = Densidad del aire

S = Superficie del ala

CL_{max} = Coeficiente máximo de sustentación del aeroplano

EL AVIÓN EN VUELO

LAS CUATRO FUERZAS QUE ACTÚAN EN LA AERONAVE

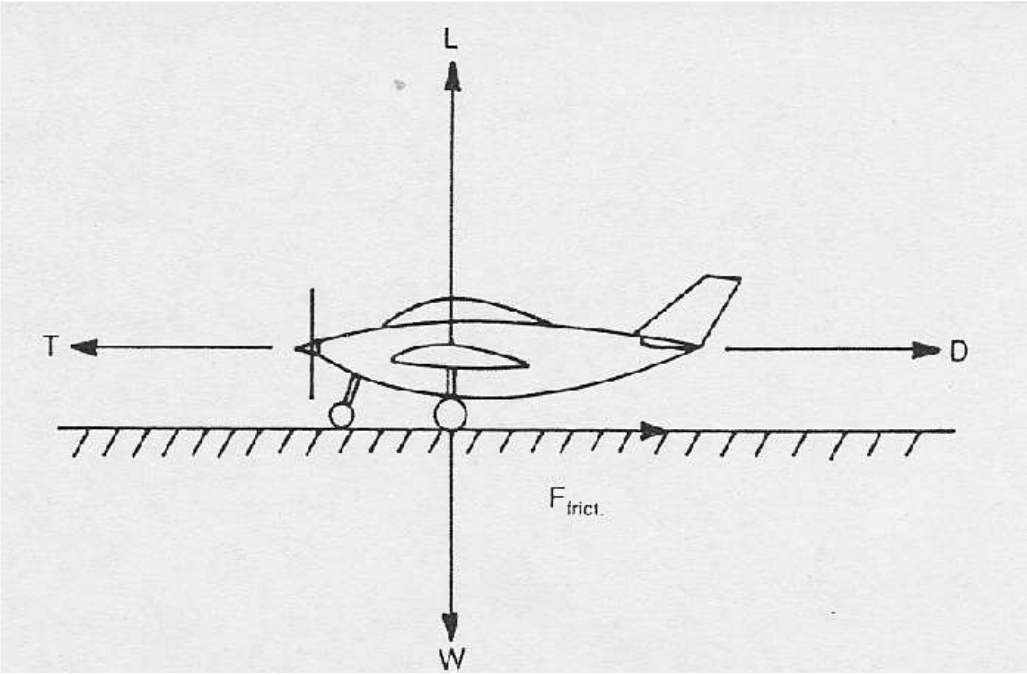
Las fuerzas que actúan sobre el aeroplano en el vuelo normal son: sustentación, peso, empuje y resistencia.

La sustentación es la fuerza que mantiene al aeroplano en el aire, la cual actúa verticalmente hacia arriba a través del centro de presión. El peso actúa verticalmente hacia abajo desde el centro de gravedad del aeroplano y depende de los pesos individuales de las partes que integran el aeroplano, la distribución de la tripulación, pasajeros y/o carga. El empuje es la fuerza requerida para vencer la inercia del aeroplano y la resistencia. La resistencia es la fuerza que se opone al movimiento hacia adelante, la cual actúa hacia atrás, paralela a la dirección del flujo de aire relativo.

Para que un aeroplano pueda mantenerse a una altura constante, la sustentación debe equilibrar al peso, ya que si ésta es mayor el avión sube; cuando el peso es mayor que la sustentación el avión pierde altura. Para mantener la velocidad constante, el empuje debe equilibrar la resistencia; cuando el empuje es mayor que la resistencia, el avión se acelera, en caso contrario el avión pierde velocidad, es decir se desacelera.

En el vuelo recto y nivelado, a velocidad constante, las cuatro fuerzas están equilibradas.

Sustentación (L) = Peso (W)
Empuje (T) = Resistencia (D)



MANIOBRAS

En los aviones de transporte comerciales, las maniobras fundamentales son: el vuelo recto y nivelado, el viraje normal, la subida o ascenso y el descenso (planeo), configuración de aterrizaje.

Ascenso

El ascenso es un vuelo en línea recta, a lo largo de una trayectoria de vuelo inclinada con respecto al horizonte, para ganar altitud. Cuando el aeroplano asciende, el motor tiene que vencer aparte de la resistencia aerodinámica correspondiente a la velocidad de vuelo y ángulo de ataque, parte del peso del aeroplano igual al peso multiplicado por el seno del ángulo de ascenso. En caso de ascender a velocidad constante, el exceso de empuje desarrollado por el motor, comparado con las condiciones de vuelo a nivel se gasta en neutralizar la componente del peso.

La componente de la velocidad (V), a lo largo de la trayectoria de vuelo durante el ascenso, puede descomponerse en la velocidad paralela a la superficie del suelo y la velocidad vertical R/C. La magnitud de la velocidad vertical y el tiempo de ascenso, que depende de ella, son los parámetros que determinan el régimen de ascenso, del aeroplano.

En la figura anexa se ilustran las fuerzas que actúan en el aeroplano durante el ascenso. Para el equilibrio obtenemos dos ecuaciones.

$T = D \operatorname{sen} a \quad (1)$

$L = W \cos a \quad (2)$

De la ecuación (1) se obtiene la relación

$$\operatorname{Sen} a = \frac{T - D}{W}$$

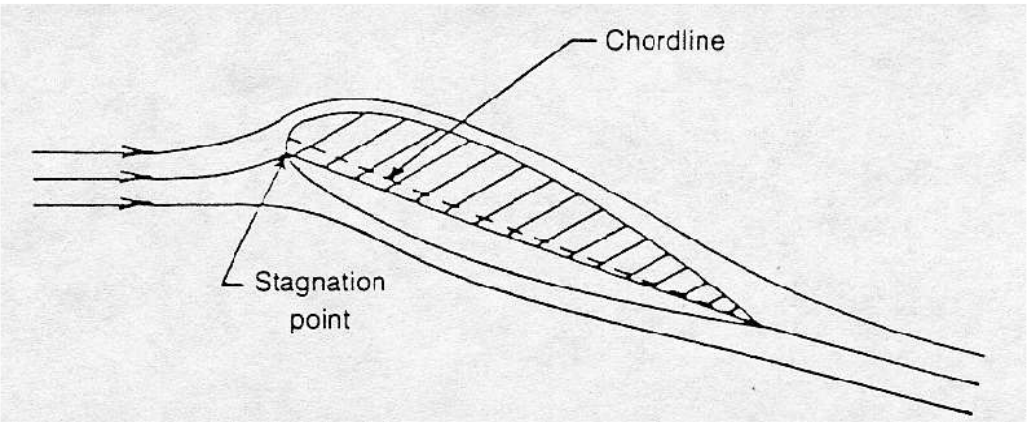
Esta relación establece que para un peso dado del aeroplano, el ángulo de ascenso depende de la diferencia entre el empuje y la resistencia, T - D, o exceso de empuje.

De la figura se obtiene

$$\operatorname{Sen} a = \frac{R/C}{V}$$

Combinando las ecuaciones (3) y (4) resulta

$$R/C = \frac{(T - D)\, V}{W} \quad (5)$$



(T-D)V representa la diferencia entre la potencia disponible y la potencia requerida para el vuelo horizontal, es decir:

$$R/C = \frac{Pa - Pr}{W}$$

donde R/C = Velocidad de ascenso en pies/min
Pa = Potencia disponible en H.P.
Pr = Potencia requerida en H.P.
W = Peso en libras

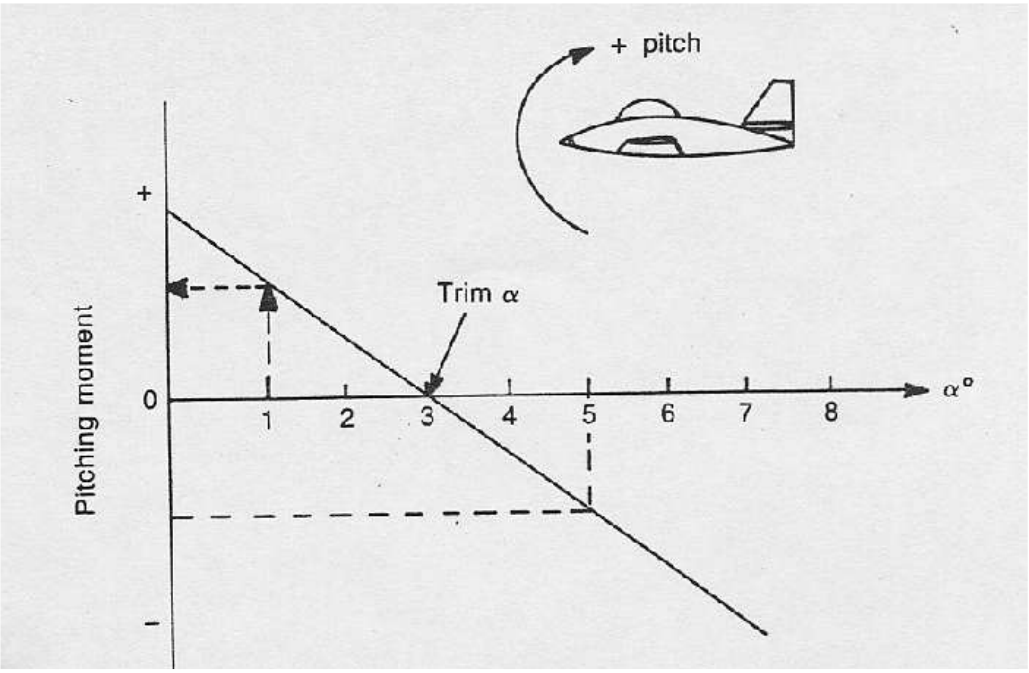
Viraje de una aeronave

Durante el viraje el aeroplano debe suministrar suficiente sustentación para contrarrestar el peso y simultáneamente proveer una componente horizontal hacia el centro del viraje (fuerza centrípeta) necesaria para mantener la trayectoria curvilínea.

La figura siguiente muestra las fuerzas que actúan en el aeroplano durante el viraje, es decir, la sustentación L, el peso W y la fuerza centrípeta WV^2/Gr; aquí, V es la velocidad del aeroplano durante el viraje y r, es el radio del viraje.

El ángulo de inclinación para el viraje se obtiene mediante la ecuación

$$\text{tang } \alpha = V^2/Gr$$

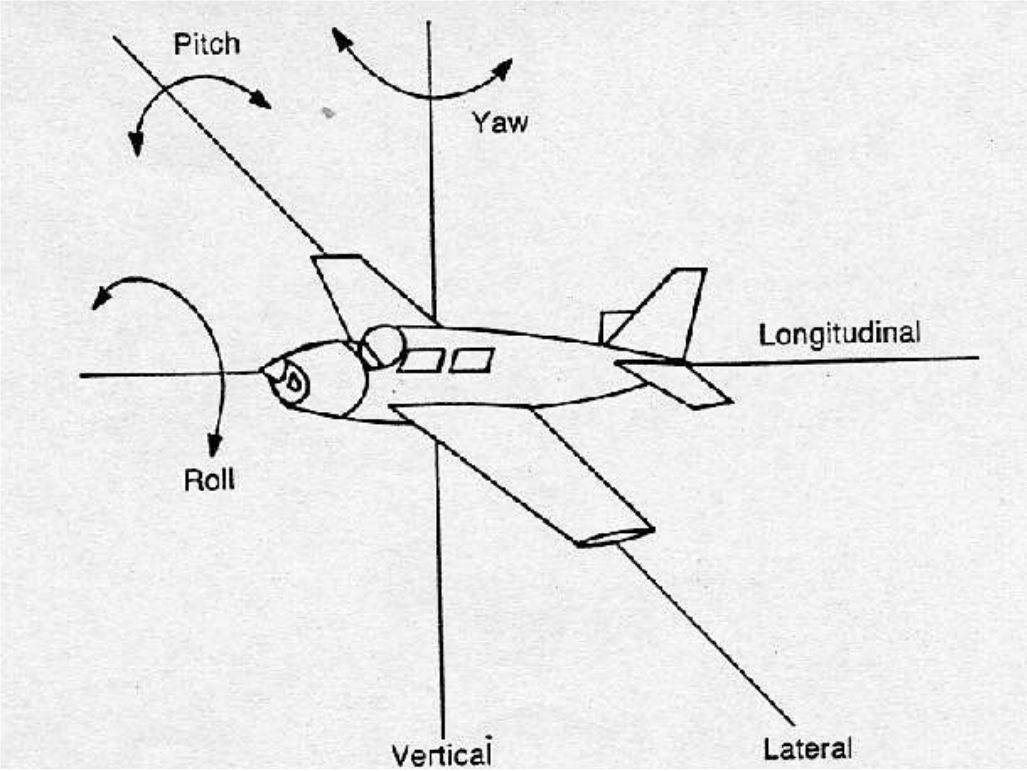


Durante el viraje, el aeroplano tiene que desarrollar más sustentación que durante el vuelo horizontal. Esto significa que el aeroplano estará sometido a un factor de carga más alto y en consecuencia su estructura deberá soportar cargas más altas.

Descenso de la aeronave

El descenso o planeo del aeroplano generalmente se realiza con el motor operando a bajas velocidades. En este vuelo, la trayectoria de planeo está inclinada con respecto al horizonte a un ángulo a. Las fuerzas sobre el aeroplano son como antes, Peso, Empuje, Sustentación y Resistencia.

En la figura siguiente se ilustran las fuerzas que actúan en el avión durante el descenso. Para el vuelo no acelerado, la condición de equilibrio se satisface mediante dos ecuaciones iguales a las del ascenso pero con signo contrario.



$$L = W \cos \alpha \quad (1)$$

$$D - T = W \operatorname{sen} \alpha \quad (2)$$

Si dividimos la ecuación (1) entre la ecuación (2), obtenemos:

$$\frac{W \cos \alpha}{W \operatorname{sen} \alpha} = \frac{L}{D - T}$$

Es decir

$$\operatorname{Cot} \alpha = \frac{L}{D - T} \quad (3)$$

En caso de ausencia de empuje del motor, la ecuación (3) se convierte en:

$$\operatorname{Cot} \alpha = \frac{L}{D} \quad (4)$$

En la ecuación (4) puede verse que el ángulo de planeo (a), es función de la relación L/D para el aeroplano.

Factor de carga de la aeronave

Es la relación entre la sustentación y el peso, y se designa por la letra **n**. Es decir:

$$n = \frac{\text{Sustentación}}{\text{Peso}} = \frac{L}{W}$$

En el vuelo horizontal, la sustentación es igual al peso, y por lo tanto, el factor de carga es igual a la unidad. Si, por ejemplo, el avión pesa 2.800 libras, entonces las alas deberán soportar un peso de 2.800 libras. El factor de carga también se puede nombrar por medio de la letra G (aceleración de la gravedad). Los factores de carga en vuelo por encima de 1G, resultan de las maniobras, ráfagas de aire y de las diversas reacciones que se experimentan cuando el avión aterriza.

Siempre que el avión se desplace alrededor de una trayectoria de vuelo curvilínea (como en un rizo o en un viraje), estará sometido a un factor de carga superior a la unidad.

EL NÚMERO MACH

La velocidad a la cual pueden ser operados económicamente los aviones con turborreactores, está limitado por el Número Mach, al cual la resistencia de la compresibilidad comienza a aumentar. A causa de este factor, los aviones con turborreactores se vuelan a ajustes de empuje que dan números Mach predeterminados, en lugar de velocidades especificadas del avión con respecto al aire. **En síntesis el Número Mach es la relación entre la velocidad de un objeto y la velocidad del sonido en condiciones iguales de medio ambiente y temperatura**, o sea el número de Mach es la relación entre la velocidad (v) de un avión y la velocidad del sonido (a) en el medio en el cual se mueve el avión (M = v/a). M-1 es la velocidad del sonido. La velocidad medida en Mach no es constante en kilómetros por hora a todas las alturas, debido a la acción frenadora de la presión atmosférica. Al nivel del mar la presión es de 1.113 militares (2.110 libras x pies 2): M-1 = 1195 kph; M-2 = 2.390 kph. A 40.000 pies (12.192 m.) M-1 = 1056 kph.

AVIONES COMERCIALES ULTRAMODERNOS

Para los aviones del futuro, los cuales serán utilizados con destino comercial, para el transporte de pasajeros (pax) carga y correo, como los airbus A380 - B777-300 - B2707 - y otros, deberán los fabricantes y los ingenieros aeronáuticos tener en cuenta el factor de seguridad en todo ámbito en especial al del vuelo y finalmente la eficacia, eficiencia y economía. Deberá diseñar un avión económicamente viable sin sacrificar su seguridad en vuelo. Este planteamiento explica el desarrollo de la aviación comercial, y en particular, la configuración del aparato, su velocidad, su carga útil, y la distancia de vuelo autónomo. En primer término las mejoras más significativas estarán en el diseño de los motores con una perfecta aerodinámica de los compresores y turbinas, pues una mayor elevación de las presiones del aire, incrementa el rendimiento térmico del motor, en beneficio de un menor consumo total de combustible, luego entran los factores de la empresa compradora y las postulaciones del mercado frente a la competencia. En las fases del proyecto de un avión, tendremos el desarrollo de la configuración, diseño conceptual, diseño preliminar, configuración congelada, aceptación del cliente, estudios detallados, fabricación preliminar, certificado de tipo, ensayos, ingeniería de servicio, diseño de apoyo y por último vuelos de prueba y entrega final. Tema que trataremos en la obra “Ingeniería aeronáutica colombiana” por este autor.

LA ESTRUCTURA DEL AVIÓN

Desde los inicios de la ingeniería aeronáutica se tubo en cuenta los fundamentos estructurales de los fuselajes, los cuales inventaron Pratt y Warren, denominados los reticulados, como estructura elemental de los pequeños aviones. Más tarde se construyeron los fuselajes de monocasco y semimonocasco, los que se combinaron entre sí, facilitando flexibilidad y peso. En los inicios de la aviación se opuso la estructura del biplano (dos alas, una sobrepuesta a la otra) a la del monoplano. El biplano perduró hasta los años 30 (sobre todo un Boeing 40-A). Entre 1930 y 1940 los ingenieros tradicionalistas defendían la superioridad del biplano por su robustez. Poco a poco se fue imponiendo el monoplano, que tenía menos resistencia al aire, y finalmente logró reemplazar al biplano cuando se desarrolló un estructura interna del avión que daba rigidez a su única ala. Con menos resistencia al aire, el costo del carburante disminuiría.

Pero el principal problema en el desarrollo del avión de transporte fue en esa época, y es aun, la reducción del peso del avión vacío. Ello requiere la concordancia de varios factores: el, desarrollo metalúrgico de materiales más livianos pero resistentes para la construcción del fuselaje y de los motores; el desarrollo aerodinámico para mejorar la sustentación de las alas sin aumentar su superficie; el desarrollo de carburantes de mayor rendimiento. Entre los primeros modelos que lograron una síntesis de estos factores fue el avión alemán Junkers F-13 concebido para el transporte de pasajeros: su fuselaje se construyó en láminas de acero onduladas, resistentes y livianas. Se puso en servicio en 1919 en Europa y en América del sur, especialmente por la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA), precursor de la Avianca. Las funciones básicas de la estructura de un avión son transmitir y resistir las cargas aplicadas, proporcionar la forma aerodinámica y la protección del avión en sí, permitiendo la resistencia a la flexión, compresión y torsión sin pandeo. En los componentes de estas estructuras se utilizan los aluminios, duraluminios, hierros, titanio y los pulvimetalúrgicos, aplicados a las aleaciones, los cuales reducen el 50% del peso y costos. Los próximos aviones de las fábricas de la Boeing y Airbus Industrie, como el Boeing 777-600, B2707 SST, A340-8000, A380-300, serán fabricados con aleaciones ultramodernas de la ingeniería química-metalmecánica (años 2006-2015).

LA VELOCIDAD

Desde los principios de la humanidad, el hombre ha pretendido derrotar el tiempo por medio de la velocidad, lo cual se obtiene en la aviación con el perfeccionamiento de la aerodinámica y el incremento de la potencia del motor. El 28 de agosto de 1909, Glen Curtiss en el aeroplano Curtiss Golden Flyer obtuvo una velocidad de 75,492 KPH es decir 46,918 mph, 11 años después el 28 de septiembre de 1920 George Kirsch, francés en un Niuport 29V obtiene 181,616 KPH osea 112,875mph, en 1932 el 3 de septiembre en Cleveland USA James H. Doolittle consigue una velocidad e su aeroplano Gee Bee de 473,314 KPH. En 1936 se puso en servicio la “mula” de la aviación civil, el Douglas DC-3 (“Douglas-Curtíss Three”). A pesar de modelos posteriores más grandes (DC-4, DC-6A, DC-6B, DC-7 el DC-5 no tuvo éxito), el DC-3 sirvió en todas partes del mundo. En 1967 había aun

1.000 modelos en servicio, o sea el 17% de la flota comercial aérea mundial de ese año (RGA.1968.198). El DC-3 tiene una velocidad de crucero de 309 kph, y desde ese punto se comenzó a desarrollar la velocidad en otros aviones. El Lockheed Constellation de 1946 vuela a 491 kph. En 1958 parecía el B-707, el primer "jet" comercial de importancia, con una velocidad de 909 kph. En 1965 el avión británico VC-10 se construya con la capacidad de volar a 965 kph. Los aviones supersónicos Concorde franco-británicos, y Tupolev 144 soviético, logran entre 2.300 y 2.500 kph. Los próximos aviones aerocomerciales de la Boeing y Airbus, tendrán velocidades de Mach 0,95 en distancias superiores a 9.000 MN es decir 16.668 Kmts, con cruceros superiores a 40.000 pies. www.airbus.com y www.boeing.com.

CARGA EFECTIVA PAGA

Generalmente los fabricantes de aeronaves, buscan en los diseños, ofrecer a los posibles compradores un aumento en la carga real de la aeronave, lo cual predispone a reducir capacidad de pasajeros, o de combustible o en el peor de los casos restringir la capacidad de rango es decir de distancia a recorrer, para beneficiar el incremento en la carga efectiva. Al aumento de carga se podría considerar aumento en las dimensiones de la aeronave (Jumbos o Cabinas ensanchadas, ww.body). En principio no hay obstáculo técnico a la construcción de aviones gigantes. El Lockheed Tristar tiene 400 puestos; el DC-10 unos 380, el Air Bus 351; el Boeing 747 puede acomodar 490 personas. En el transporte de carga las posibilidades son mayores. Existen actualmente dos gigantes, el avión soviético AN-224 capaz de transportar 80 toneladas de carga útil o 720 personas, y el C5-A Galaxy norteamericano de Lockheed con capacidad para 1.000 personas; o siete aviones, 4 camiones con sus remolques, cuatro vehículos todo-terreno, dos ambulancias, dos helicópteros y 52 personas. El último avión mide 75 metros de largo con alas de 68 metros y una cola que queda a la altura de seis pisos. Tiene un radio de acción de 5.000 Km., que es una distancia media, y requiere 144 toneladas de turbocombustible.

LA DISTANCIA O RADIO DE VUELO AUTÓNOMO

Uno de los elementos primordiales en el range o alcance de las aeronaves lo define la capacidad de carburante (JP1A) para los

turborreactores, que disponga la aeronave en sus tanques de aprovisionamiento y esto lo determina la categoría del avión. Debido a la competencia comercial es necesario diversificar los aviones. Hay por consiguiente aviones para diferentes distancias, que se dividen generalmente en tres: la distancia corta hasta 2.500 kilómetros; la media entre 2.500 y 7.500 kilómetros; la larga desde los 7.500 kilómetros. El radio de acción de un avión se define por su capacidad de lograr determinada distancia sin escalas. En el año de 1939 fecha en la cual se inició la explotación del famoso DC3 de la Douglas, el avión llevaba en sus tanques 816 galones de combustible de medio octanaje, en 1949 después de la WWII, el Douglas DC6 tanqueaba 4.684 galones de combustible. Cuando apareció en el mercado el poderoso B707-320 en sus tanques transportaba 23.775 galones de JP1A turbocarburante, el avión anglo francés Concorde construido en 1969 disponía de 27.861 galones para sus vuelos transatlánticos y en 1990 cuando hace su primer vuelo el B747-400 llevaba 53.685 galones en sus tanques, es decir lo que acarrearían 66 Douglas DC3.

Por lo tanto, para ese efecto los fabricantes han determinado tres categorías en las aeronaves comerciales que son: las aeronaves de long range es decir largo alcance, las de medio range o medio alcance y bajo alcance o low range, es algo similar a las tres categorías de los motores aéreos de que hablamos en artículo anterior. Todo esto depende de la asignación de rutas y rumbos de la empresa de aviación, la cual designa el alcance de sus aeronaves para los trayectos a volar.

FACTORES TÉCNICOS EN LA EXPLOTACIÓN DE AERONAVES COMERCIALES

Principales factores

En los elementos básicos de la utilización comercial de una aeronave, se requieren estudios de la oferta y la demanda, las necesidades del mercado, el concepto de la elasticidad en los precios al consumidor, los precios políticos, los impuestos, la utilidad real y marginal, la función del índice de utilidad, la ley binomial de la demanda, el equilibrio de la producción, la recta isocoste y los costos director de operación de la compañía. Adicional a estos entran en juego los factores técnicos y para obtener mayor rendimiento económico del transporte es necesario combinar distintos factores técnicos, como la capacidad de carga, la

distancia de vuelo autónomo y especialmente el carburante y su costo. La velocidad no es un factor determinante económicamente, pero tiene incidencia, como se demostró en las demandas judiciales que se instauraron por parte de las compañías aéreas americanas al no dar estricto cumplimiento los aviones fabricados en primera instancia por la Douglas con su avión DC8 básico.

La Airbus Industrie creó varios tipos de aviones con el fin de competir con el mercado norteamericano y dio inicio con el A300-B4 avión que importó Aerocóndor S.A en 1976 con el fin de derrotar a los aviones de EEUU. El B-727, de esa categoría, por ejemplo requiere para una distancia de unos 2.000 Km., 5.90 litros de carburante por puesto por kilómetro. El Airbus se diseña para consumir 4.65 litros por puesto por kilómetro con una carga de pasajeros casi el doble del B-727. Las ventajas competitivas de los aviones comerciales determinan el modelo que se proyecte.

Vamos a citar varios aviones, los cuales demuestran el alcance en kilómetros, de acuerdo con su modelo y año de fabricación, para ver el incremento que ha tenido en los últimos años.

B747-200 de 1969 con 21.600 KMTS, B747-400 de 1969 con 25.300K, L1011-100 de 1970 con 20.900 K, DC10-40 de 1970 con 19.500K, A300-600 de 1972 con 21900K, B767-200ER de 1981 con 25.500K, B757-200F de 1982 con 22700K, el MD 11 de 1990 con 25800K, el A340-300 de 191 con 29.200K, el A330 de 1992 con 29200K, como vemos cada día se aumenta el alcance de las aeronaves, lo cual se traduce en aumento de las dimensiones de la misma.

Los Pools-Grupos técnicos y humanos de uso común

En nuestra legislación nacional, encontramos la norma jurídica por la cual se incorporan al Código de Comercio, la celebración de Contratos de riesgo compartido o comúnmente llamados contratos atípicos, por la cual se permiten a las empresas afines realizar convenios bilaterales. Contratos como los Swap, Forward, Underwriting, Reporto, Leasing y Joint Ventures entre otros, permitiendo a compañías aéreas a colaborar entre ellas en “pools” para el mutuo empleo de Colaboración técnica en especial para la operación de Mantenimiento e Ingeniería. Por otro lado existen los códigos compartidos para efectos de intercambio comercial entre las compañías de aviación y por último los famosos y nombrados

Hubs, los cuales permiten puntos estratégicos de desarrollo de las Empresas, racionalizando el mercado y aprovechando el mejor uso de los bienes de servicio y equipos aeronáuticos de la misma.

DIVISIONES DE CABINA DE SERVICIOS

Desde los inicios de la creación de la IATA, se reglamentó la clasificación de las cabinas de pasajeros, con el objeto de crear categorías en el servicio y precio de cada trayecto. Por esa razón aparecieron la primera clase, clase ejecutiva, clase Bussines o comercial y clase de turismo. Posteriormente con la política de desregulación de 1978, varias compañías mega transportadoras se independizaron y otras crearon sus propios grupos, naciendo una nueva competencia en la clasificación de cabinas de servicio, de denominación y lógicamente en sus valores de precios tarifarios. Hoy las fábricas de aeronaves, disponen de varias secciones las que se condicionan al requerimiento de la empresa compradora. Adicionalmente existen empresas de reacondicionamiento y decoración de interiores, con el visto bueno de la Federal Agency Administration FAA de los Estados Unidos, de las aeronáuticas Civiles de cada país, los cuales autorizan para la variación y modificación de las cabinas de servicio a pasajeros.

AVIACIÓN MODERNA Y FUTURA

En la actualidad existen dos grandes grupos importantes en el diseño y fabricación de aviones comerciales civiles, la Boeing Aircraft Corporation de USA y la Airbus Industrie de Francia, las cuales compiten hombro a hombro en el mercado comercial. Para las próximas décadas, la primera ofrece el B747-600 y el Supersónico SST Boeing 20707 con velocidad de 0,95 Unidad Mach y más de 9.000 millas de alcance y la Segunda el poderoso A380 o ballena azul, con dos pisos y cerca de 850 pasajeros, con velocidad de Mach 0,86 aproximadamente. Por lo tanto el desarrollo de la ciencia y la tecnología en el campo de la aviación se fundamentará en la Ingeniería Aeronáutica, en el concepto aerodinámico, el diseño ultramoderno, los materiales y componentes para la estructura de la aeronave y el bajo consumo real de carburante, dados los altísimos costos del combustible, los que representan cerca del 33% de los costos directos de explotación. Indudablemente el valor comercial de un avión de esta categoría superara los 150 millones de Euros.

En la construcción del avión supersónico Concorde de matrícula francobritánica tuvo un costo inicial de tres billones de dólares EEUU, y cada modelo se vendía inicialmente por 60.millones de USD. Sus inconvenientes entonces, como ahora, es el número reducido de pasajeros y, en general, el costo del pasaje, que en promedio es de un 20% más que el costo de un pasaje de primera clase en avión subsónico, y ello por razones foráneas a su rendimiento económico.

Su éxito económico dependía especialmente de la obtención de la ruta aérea más importante, la del Atlántico Norte entre Europa y los Estados Unidos, por la importancia que representaría para algunos pasajeros el desplazamiento entre los dos continentes en tres horas y media. Pero la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos negó la autorización de aterrizaje del avión en los Estados Unidos alegando principalmente un nivel de ruido excesivo para los aeropuertos norteamericanos y subsidiariamente la posibilidad de la emisión de óxidos de nitrógeno en vuelos altos (19,500 metros) destruyan las capas de ozono que protegen la tierra contra los fuertes rayos solares ultravioletas, productores de cáncer. Francia y Gran Bretaña se oponen a este argumento el que tal rechazo de los certificados de navegabilidad de la aeronave viola la Convención de Chicago en su artículo 37 a 42, que obligan la aceptación de tales certificados cuando han cumplido con los reglamentos internacionales. Recuerdan que aceptaron los certificados de navegabilidad del B-747 y del DC-10 como del Lockheed L-1011, y argumentan, aun en 1983, que las razones de tal rechazo son político-comerciales con el objeto del proteger el comercio aéreo norteamericano. En la época en que se construirá el Concorde (hacia 1975) los Estatos Unidos abandonaron los proyectos de un Supersonic Transport (SST) norteamericano que tendría un radio de vuelo de 7.000 kilómetros y 2.900 kph, con 320 pasajeros. En 1983 se ha vuelto a discutir las posibilidades de resucitar ese proyecto. Mientras tanto al Concorde se ha retirado de distintas rutas internacionales. Sin embargo ante la lucha por el mercado mundial la Boeing ha renovado el estudio del SST Boeing 2707, el cual reemplazaría al antiguo SST, cuya maqueta inicial permanece en Kissime-Florida.

PRESUPUESTOS PARA EL SIGLO XXI

Existen actualmente varios proyectos para la aviación futura ideados por Boeing Aircraft Corporation y la Airbus Industrie, todos ellos fundados en la hipótesis de que la aviación civil continuará en consecutivo aumento, aunque al mismo tiempo la energía será progresivamente más costosa. Se dedujo que las aeronaves debían ser a la vez más grandes y más económicas en carburante.

El desarrollo de vuelos supersónicos para 300 a 400 pasajeros en aviones que consumirían hidrógeno líquido, más económico que keroseno. Su velocidad sería de 3.000 kph., y luego capaz de atravesar el Atlántico en dos horas (Lockheed). Las cortas distancias se dejarían a los aviones subsónicos con capacidad para 800 personas o más. El actual problema de este gigantismo es concebir un tren de aterrizaje que resista con seguridad 500 toneladas de peso. Sin embargo, un proyectó de la NASA consiste en despegues y aterrizajes de aviones gigantes sobre carros instalados sobre rieles: el piloto debería aterrizar sobre el carro al aterrizaje y la fuerza de los motores elevaría el avión al despegue.

El uso del hidroavión para los transportes pagados y con poca velocidad. La compañía alemana Dornier que en los años 30 construía grandes hidroaviones estudia actualmente un super-jumbo para transportar 1.000 toneladas, o sea nueve veces más que el actual carguero B-747F. o el 1G. Los hidroaviones son relativamente económicos: no gastarían pistas terrestres puesto que acuatizan, consumen menos carburante que muchos otros aviones, y podrán beneficiar de un nuevo tipo de propulsión denominado el “propfan”. Consiste en hélices con 8 paletas amplias y curvas que economizan 25% del carburante por unidad de peso transportado en relación con un jet clásico con una velocidad de 800 kph.

Adicionalmente se debe tener en cuenta, que los motores propfans son menos ruidosos que los turbojets, y dado su desarrollo tecnológico y de potencia permiten acortar las pistas de los aeropuertos en una tercera parte.

Se proyectan novedosas formas de aviones: un anillo volante, un avión con dos o tres fuselajes de poco volumen que ofrecen menos resistencia al aire; un ala volante, sin fuselaje (ya aplicada desde la Segunda Guerra Mundial: el bombardero Northrop YB-49). La ala volante de Boeing tendría 120 metros de largo y se propulsaría por seis

reactores para transportar 500 toneladas de flete a 900 kph, o 1.700 pasajeros y 300 toneladas de flete.

Un avión plataforma destinado a todo tipo de servicios. El fuselaje tradicional se reemplazaría por una plataforma detrás de las alas y la cabina, como un planchón. El transporte de objetos grandes que no entrarían dentro de un fuselaje sería posible, y aunque poco aerodinámico, el cargue y el descargue serían rápidos, permitiendo un uso constante del aparato. Para el transporte de pasajeros se agregaría un fuselaje a la plataforma.

El llamado Sistema de Transporte por Escalas Aéreas (Aerial Relay Transportation System: ARTS) de la NASA, proyecta como elemento básico del sistema una flota de alas volantes de grandes dimensiones que circularían permanente el globo terrestre a muy elevada altitud, sin aterrizar. El embarque y desembarque de pasajeros como la alimentación en carburante (salvo el desarrollo de la propulsión nuclear, o del motor de plasma) estaría a cargo de aviones convencionales que vincularan la tierra con las alas. El viajero que parte del punto A para el punto B sería transportado por un avión convencional desde A hasta la ala volante, en la cual desembarcaría; luego al sobrevolar el punto B otro avión convencional lo transportaría de la ala hasta B.

En el cronograma de las empresas fabricantes de aeronaves tanto militares, como civiles vemos, que para los próximos años tendremos el Airbus A400M, quienes reemplazarán a los C130 y C160, luego el Boeing SST 2707, el Superjumbo A380-600, el UCAV de navegación interespacial, junto con el Aurora de la Lockheed Martín y finalmente de esta misma compañía fabricante de naves, el Box Wing Transport cuyas alas traseras superiores con cuatro motores, se unirán a las superficies alares inferiores delanteras, es decir uniendo las alas delanteras con las trasera, dando una imagen de un círculo con el fuselaje en el interior (año 2008).

A340
A340-8000

CAPÍTULO IV

ANTECEDENTES JURÍDICOS DE LA AERONÁUTICA

Desde sus comienzos el derecho aeronáutico ha tenido un vasto desarrollo, fundamentado en las aportaciones de grandes juristas internacionales, que conjuntamente con las legislaciones nacionales han permitido enriquecer el conocimiento de la ciencia del derecho aeronáutico. Debemos recordar que las Conferencias Internacionales de París de 1889, la de La Haya de 1899 y la Naval de Londres de 1909, dieron elementos jurídicos, para buscar la base de las nuevas normas en derecho aeronáutico. En consecuencia antes de 1944 cuando se firmó la Convención de Chicago, se ratificaron otras convenciones, las cuales han revestido de una valiosa aportación, en la normatividad de la aviación civil.

Las primeras iniciativas internacionales en el derecho aéreo se vincularon con la aviación militar en su elemento técnico, y con el derecho internacional público en su elemento jurídico. Así, los primeros acuerdos internacionales sobre el derecho aéreo firmados en La Haya en 1907 determinaron el uso militar de la aviación. Luego, a raíz de la exposición internacional de París de 1889 se organizó en el mismo año un congreso internacional de la aeronáutica para discutir entre otros temas los jurídicos. Paul Fauchille ("Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats" 1901) se destacó por su defensa de la vocación internacionalista de la aviación, y en contra del enfoque nacionalista a favor de la soberanía del Estado.

Desde 1908 aparece un "derecho aeronáutico" reconocido como tal por el Congreso del Instituto de Derecho Internacional. La materia se dividía entre "el derecho de la paz" y "el derecho de la guerra". El Congreso Internacional de la Locomoción Aérea, reunido en Verona en 1910, determinó las normas características del derecho aéreo, dándoles un enfoque internacionalista. En el mismo año, por iniciativa del gobierno francés se reunió en París la primera Conferencia Internacional de la

Aeronavegación, a la cual asistieron 19 Estados europeos, y donde se redactó un proyecto sobre normas relativas a la soberanía del espacio aéreo, la nacionalidad de las aeronaves y el tránsito aéreo internacional.

INICIATIVAS NACIONALES

Simultáneamente con las iniciativas internacionales varios Estados redactaron sus leyes aeronáuticas: Alemania (1910), Estados Unidos (1911): Connecticut, Pennsylvania, California; (1913): Massachussetts); Inglaterra (1911, 1913); Italia (1914); Suiza (1913). Todas ellas fueron modificadas posteriormente, y la gran mayoría de las legislaciones nacionales relativas a la aviación datan de los años posteriores a la Primera Guerra Mundial. Colombia, sin embargo, promulgó su primera ley aeronáutica en 1916, constituyéndose en el primer país latinoamericano en expedir leyes aeronáuticas en el gobierno de Marco Fidel Suárez.

CONVENCIONES PRELIMINARES DE AERONÁUTICA

Tres factores principales contribuyeron a la celebración de acuerdos regionales: el control desmedido de las grandes potencias en la CINA, la no ratificación o no adhesión de la Convención de París por casi todas las repúblicas americanas, y la necesidad en diferentes partes del mundo de una reglamentación aeronáutica. Se firmaron dos convenciones regionales, la de Madrid de 1926 y la de La Habana de 1928. No debemos olvidar que entre 1910 y 1930, operó y funcionó el Comité Jurídico Internacional de Aviación, el que se fundó en la Convención de París de 1909 y el que se encargó de realizar varios estudios y tratados de derecho aéreo, operando como entidad privada.

CONVENCIÓN DE MADRID-ESPAÑA

La Convención Iberoamericana de Madrid del primero de noviembre de 1926 admitía su compatibilidad con la Convención de París. Estableció un organismo Internacional semejante a la CINA (Convención Internacional de Navegación Aérea), llamada la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (CIANA), pero sin ninguna relación con la Sociedad de Naciones, ni con el Tribunal Internacional de Justicia.

Esta convención no aporta ningún beneficio ni fin práctico a la aeronáutica, e introdujo dos errores: el regionalismo, y una carencia de internacionalidad ante las distintas leyes nacionales. Colombia firma mas no ratifica esta convención.

CONVENCIÓN PANAMERICANA DE LA HABANA

La Convención de La Habana del 20 de febrero de 1928 se inspiró en la Convención de París (Cf. E.P. Warner, "La Convention internationale pour la navigation aérienne et la Convention pan-américaine por l'aviation conmerciale". Rev. Aéro. Int., 1932. y 1933. Así, estableció el principio de la soberanía del Estado sobre su espacio aéreo. Se distingue de la Convención de París en que los Estados contratantes no conservan el derecho de subordinar a su previa autorización la creación de vías y rutas internacionales regulares para la navegación aérea. También amplía el derecho de vuelo, el aterrizaje y el transporte sobre el territorio de otros Estados, e incluye daños a terceros en la superficie.

Esta convención como la de Madrid, tuvo aplicación muy limitada. La Convención de París, excluyendo a Alemania y a los Estados Unidos, mantuvo su influencia en los puntos importantes del globo.

CONVENCIONES SUPLEMENTARIAS

LA CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA HAYA

La Convención Internacional de 1935 clasifica a los aeródromos sanitarios con servicios e instalaciones sanitarias especiales. Establece los documentos sanitarios y el control de las aeronaves, los pasajeros y los equipajes. Determina los regímenes de control para la fiebre amarilla, el tifo exantamático, la peste, el cólera y la viruela. Define, además, la aeronave cómo "todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera gracias a las reacciones del aire y destinado a la navegación aérea" (art. 1). Hoy en día los reglamentos de salud pública internacional son determinados por la Organización Mundial de la Salud, OMS, según una Convención de 1952, modificada posteriormente.

LA CONVENCIÓN DE VARSOVIA DEL 12 DE OCTUBRE DE 1929

Una de las más importantes convenciones en el ámbito aeronáutico, la cual se encuentra en el texto de la Ley 95 de 1965, publicada en Diario Oficial 31861 por la cual se aprueba el Convenio para la unificación de ciertas Normas Relativas al Transporte Aéreo Internacional y su Protocolo Adicional al artículo segundo de la Convención de Varsovia de 1929, y nuevamente actualizada por Colombia – 1999.

CONFERENCIA TÉCNICA INTERAMERICANA DE AVIACIÓN DE LIMA

La Conferencia de Lima-Perú de 1937 cuyos participantes adelantaron estudios técnicos, y la conferencia terminó con recomendaciones a los Estados, pero no se firmó ningún documento de las actas que contenían el resumen final, ni se ratificaron sus conclusiones. La conferencia pretendió completar la Convención de La Habana, dando nacimiento a una Comisión Aeronáutica Permanente Americana (CAPA), que debía tener las funciones de la CINA y de la CIANA. La CAPA debería tener agencias o comisiones nacionales en cada país, pero nunca inició trabajos.

CONVENCIÓN DE ROMA

El día 22 de mayo de 1933 se reúne en Roma, la Convención con el objeto de estudiar lo relativo a la responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, pero especialmente relacionado con el embargo de las aeronaves.

Los convenios aeronáuticos relativos al derecho aéreo privado, especialmente los de Varsovia (1927) y los de Roma (1933 y 1952, el segundo terminado por el Comité Jurídico de la OACI fueron la obra del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA). Este organismo, creado en 1925, con sede en París, tenía por objetivo principal la unificación del derecho aéreo privado. Era un organismo Oficial compuesto de especialistas designados por los Estados. Tenía un secretariado permanente y efectuaba reuniones periódicas en diferentes países para el estudio de diversos problemas del derecho aéreo. Formulaba proyectos de convenciones para la aprobación de los Estados. La labor de la CITEJA fue fecunda: estableció la base de casi todos los tratados que se han suscrito en el derecho aéreo privado. Fue reemplazado en 1947 por el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI–.

LOS ACUERDOS DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE AÉREO – POLÍTICAS AÉREAS DE LOS EE.UU. VS. REINO UNIDO

Los Estados Unidos y el Reino Unido, (US-UK) principales promotores de la Conferencia de Chicago de 1944, mantuvieron sus respectivas posiciones sobre las libertades del aire: los Estados Unidos a favor de la total libertad del espacio aéreo, y la Gran Bretaña a favor de restricciones. En particular, la Gran Bretaña se oponía a la adopción de la quinta libertad del aire porque implicaba una ruinosa competencia entre las compañías que compartirían el tráfico aéreo en las escalas intermedias. La posición tenía sus bases en un problema general de la economía del transporte. En efecto, la real medida del provecho que un Estado puede obtener de las libertades del aire depende de un equilibrio entre el número de aeronaves a su disposición, la frecuencia de salidas y las capacidades técnicas y económicas de sus aparatos. Un Estado con un equipo aeronáutico de gran alcance y con un número alto de aeronaves, presenta una ventaja considerable frente a su oponente, para los efectos de un equilibrio en la explotación de las libertades aerocomerciales y técnicas del aire.

POSICIÓN CANADIENSE

Las discusiones sobre la libertades del aire amenazaron el éxito de la conferencia. Finalmente el Canadá propuso una solución aceptable: por una parte, la exclusión de los puntos en conflicto del Convenio, los cuales podrían ser objeto de acuerdos separados entre los Estados, uno para el tránsito y el otro para el transporte; por otra parte, los acuerdos deberían combinar una reglamentación del tráfico, destinada a evitar la competencia ruinosa, con la creación de un organismo de control de los acuerdos. El 4 de diciembre de 1944, en la tercera sesión plenaria se votó a favor de los acuerdos de tránsito y de transporte, teniendo en cuenta las actas de los proyectos que originalmente presentó la OPACI y los correspondientes a la Organización de Aviación Civil Internacional, Organización Provisional de Aviación Civil.

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

El acuerdo de transporte aéreo internacional consiste en un muto intercambio entre los Estados del Convenio de las cinco libertades del aire. Este documento tuvo escaso éxito, como demuestran las contadas

ratificaciones, ya que combinaba las primeras dos libertades técnicas con las últimas tres comerciales.

ACUERDO DE TRÁNSITO AÉREO

El acuerdo de tránsito aéreo para determinados servicios aéreos internacionales consiste en un mutuo intercambio entre los Estados del Convenio sobre las dos primeras libertades del aire. El acuerdo tuvo éxito, y es actualmente vigente en el apéndice III del Convenio, ya que se limita a las libertades técnicas.

El acuerdo consta de seis artículos relativos al ámbito y a las condiciones de su aplicación, y a las normas de fondo. En efecto, en primer lugar, respecto de su aplicación el acuerdo se vincula estrechamente a la Convención. Para definir el territorio del Estado contratante, el acuerdo se refiere en su artículo 5 a la disposición del artículo 2 del Convenio, el cual da derecho a los Estados a solicitar una interpretación en defensa de sus derechos por el organismo competente. El acuerdo, originalmente solo accesible a los signatarios de la conferencia, se extiende a todos los miembros de la OACI que acepten en acuerdo (art. 6). El acuerdo deberá tener la vigencia del propio Convenio. Sin embargo, un Estado podrá adherir al Convenio y no al acuerdo de tránsito, y podrá denunciar el acuerdo sin denunciar el Convenio. Generalmente los Estados miembros de la OACI, revisan periódicamente los acuerdos del Convenio, con el fin de actualizarlo a sus exigencias.

Las reglas de fondo tienen por objeto armonizar las operaciones de los servicios regulares de los Estados signatarios del acuerdo. Las reglas principales son:

1. Los Estados deben acordar y pueden exigir de los demás contrayentes el uso de las dos primeras libertades del aire (art. 1, sec. 1).
2. El ejercicio de los derechos acordados por el acuerdo deberá ceñirse a las disposiciones del Convenio (art. 1, sec. 2).
3. El uso de las libertades puede, ser restringido en caso de conflicto armado (art. 1, sec. 1).
4. Los Estados pueden designar sus rutas aéreas y sus aeródromos (art. 1, sec. 4).

5. Los Estados pueden instituir impuestos “justos y razonables” para los usuarios de los aeropuertos y las ayudas a la navegación aérea (art. 1, sec. 4). No aplicable en Colombia.
6. Los Estados podrán determinar cuáles empresas se beneficiarán de las dos primeras libertades del aire (art. 1, sec. 5). En efecto, el Estado podrá negar o retirar a una empresa la autorización de utilizar los privilegios cuando: (i) duda que una parte importante de los haberes o del control efectivo de la empresa esté en manos de sus nacionales, o (ii) una empresa no se ciñe a las leyes (a su legislación) o no cumple con las obligaciones que le impone el acuerdo de tránsito.

LOS ACUERDOS DE BERMUDA

Las tres libertades comerciales quedaron objeto de acuerdos bilaterales entre los Estados por intermedio de sus respectivas empresas. El modelo de un acuerdo bilateral de esta naturaleza fue el que se celebró el 11 de febrero de 1946 entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña en Bermuda, ambos países teniendo un interés en armonizar sus respectivas políticas. En efecto, el “Acuerdo de Bermuda” sirvió de modelo porque contiene una solución intermedia que acomoda la libertad del aire y su restricción, y porque desarrolla el concepto de una competencia equitativa entre las “empresas seleccionadas” de los Estados partes del acuerdo.

El primer acuerdo de Bermuda (“US-UK Air Services Agreement of 1946”) quedó vigente hasta 1977, cuando los dos países celebraron un segundo acuerdo en Bermuda: quedó el primero designado “Bermuda I” y el segundo “Bermuda II”. Bermuda II constituye una tentativa de especificar todos los facetas de las operaciones de las compañías aéreas, y en particular ofrece a Gran Bretaña una protección con la competición “excesiva” respecto de precios y de capacidades. En general, implica que los Estados Unidos han aceptado más restricciones a la libertad del aire.

NORMAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO EN EL CONVENIO

La característica general de estas normas es regir algunos aspectos del control del transporte aéreo en relación con la cooperación internacional.

Así, el artículo 5 del Convenio establece el principio de las libertades del aire técnicas y comerciales para los servicios no regulares, pero al admitir que los Estados podrán reglamentar las condiciones y restricciones de las libertades, el artículo 5 se priva de eficacia.

El Convenio excluye formalmente la atribución de las libertades del aire (técnicas y comerciales) a los servicios regulares. Estas libertades solo pueden atribuirse con base en otros textos. Según el artículo 6 del Convenio:

> "No se prestarán servicios aéreos internacionales de itinerario sino en el territorio o hacia el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado, y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización".

El artículo 7 consagra el derecho del Estado de reservar para las aeronaves de su pabellón la explotación del cabotaje, es decir transporte dentro del mismo Estado.

Además, el Convenio establece algunos principios relativos al control del transporte en cuanto a la salida y la entrada de las aeronaves al territorio nacional (art. 13), a la policía sanitaria (art. 14), al derecho de visita por parte de la autoridades nacionales de toda aeronave (art. 16), a las restricciones sobre la naturaleza de la carga (art. 34), a la reglamentación (generalmente su prohibición) del uso de aparatos fotográficos (art. 36) y otros.

Algunas disposiciones facilitan el transporte: la simplificación de las formalidades aduaneras (arts. 22 y 23), la restricción o la prohibición del embargo de las aeronaves (art. 27), la autorización a los Estados de crear empresas de explotación común o de poner en un "pool" sus servicios sobre cualquier ruta o en cualquier región (art. 77) la cual hemos comentado en artículos anteriores.

Ahora veamos el texto de la primera disposición de normatividad jurídica, la cual consideramos como la Convención maestra de la aviación civil comercial.

CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL[1] FIRMADO EN CHICAGO EL 7 DE DICIEMBRE DE 1944

PREÁMBULO

CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio.

PRIMERA PARTE
NAVEGACIÓN AÉREA

CAPÍTULO I
PRINCIPIOS GENERALES Y APLICACIÓN DEL CONVENIO

ARTÍCULO 1

SOBERANÍA

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

ARTÍCULO 2

TERRITORIO

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que

---

[1] Entró en vigor el 4 de abril de 1947, el trigésimo día después del depósito del vigésimo sexto instrumento de ratificación o notificación de adhesión al Gobierno de los Estados Unidos de América de acuerdo con el artículo 91 b).

se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

ARTÍCULO 3

AERONAVES CIVILES Y DE ESTADO

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

ARTÍCULO 4

USO INDEBIDO DE LA AVIACIÓN CIVIL

Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósito incompatibles con los fines del presente Convenio.

CAPÍTULO II

VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES

ARTÍCULO 5

DERECHO DE VUELO EN SERVICIOS NO REGULARES

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

ARTÍCULO 6

SERVICIOS AÉREOS REGULARES

Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

ARTÍCULO 7

CABOTAJE

Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el premiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

ARTÍCULO 8

AERONAVES SIN PILOTO

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

ARTÍCULO 9

ZONAS PROHIBIDAS

a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

ARTÍCULO 10

ATERRIZAJE EN AEROPUERTOS ADUANEROS

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la Segunda Parte

del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes.

ARTÍCULO 11

APLICACIÓN DE LAS REGLAMENTACIONES AÉREAS

A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

ARTÍCULO 12

REGLAS DEL AIRE

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar.

Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

ARTÍCULO 13

DISPOSICIONES SOBRE ENTRADA Y DESPACHO

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de sus territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

ARTÍCULO 14

PREVENCIÓN CONTRA LA PROPAGACIÓN DE ENFERMEDADES

Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de cualquier convenio internacional existente sobre la materia en el que sean partes los Estados contratantes.

ARTÍCULO 15

DERECHOS AEROPORTUARIOS Y OTROS SIMILARES

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;

b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impues-

tos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio a cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

ARTÍCULO 16

INSPECCIÓN DE AERONAVES

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

CAPÍTULO III
NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

ARTÍCULO 17

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Las aeronaves tienen la nacionalidad del estado en el que estén matriculadas.

ARTÍCULO 18

MATRICULACIÓN DOBLE

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

ARTÍCULO 19

LEYES NACIONALES SOBRE MATRICULACIÓN

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

ARTÍCULO 20

OSTENTACIÓN DE LAS MARCAS

Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

ARTÍCULO 21

INFORMES SOBRE MATRÍCULAS

Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se emplean habitualmente, en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

CAPÍTULO IV

MEDIDAS PARA FACILITAR LA NAVEGACIÓN AÉREA

ARTÍCULO 22

SIMPLIFICACIÓN DE FORMALIDADES

Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

ARTÍCULO 23

FORMALIDADES DE ADUANA Y DE INMIGRACIÓN

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impide el establecimiento de aeropuertos francos.

ARTÍCULO 24

DERECHOS DE ADUANA

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentre aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

ARTÍCULO 25

AERONAVES EN PELIGRO

Cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves pérdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

ARTÍCULO 26

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde

ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

ARTÍCULO 27

EXENCIÓN DE EMBARGO POR RECLAMACIONES SOBRE PATENTES

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a injerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concedidos o registrados en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

b) Las disposiciones del párrafo a) del presente artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo patentados, así almacenados, no se vendan ni distribuyan internamente ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.

c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en el presente Convenio, que 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, o 2) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de las nacionales de los demás Estados que sean partes en el presente Convenio.

ARTÍCULO 28

INSTALACIONES Y SERVICIOS Y SISTEMAS NORMALIZADOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.

b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomiendan o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

c) Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomiendan o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

CAPÍTULO V

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE CON RESPECTO A LAS AERONAVES

ARTÍCULO 29

DOCUMENTOS QUE DEBEN LLEVAR LAS AERONAVES

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:

a) Certificado de matrícula;
b) Certificado de aeronavegabilidad;
c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
d) Diario de a bordo;
e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;

g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

ARTÍCULO 30

EQUIPO DE RADIO DE LAS AERONAVES

a) Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuele la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.

b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que está matriculada la aeronave.

ARTÍCULO 31

CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.

ARTÍCULO 32

LICENCIAS DEL PERSONAL

a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgadas a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

ARTÍCULO 33

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como validados por los

demás Estados Contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

ARTÍCULO 34

DIARIO DE A BORDO

Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.

ARTÍCULO 35

RESTRICCIONES SOBRE LA CARGA

a) Las aeronaves que se empleen en la navegación internacional no podrán transportar municiones de guerra o material de guerra o en sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentaciones, lo que constituye municiones de guerra o material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga oportunamente.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho, por razones de orden público y de seguridad, de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de otros artículos que no sean los especificados en el párrafo a), siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronaves de los aparatos necesarios para la operación, o navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

ARTÍCULO 36

APARATOS FOTOGRÁFICOS

Cada Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de aparatos fotográficos en las aeronaves que vuelen sobre su territorio.

CAPÍTULO VI

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

ARTÍCULO 37

ADOPCIÓN DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS INTERNACIONALES

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;
f) Matrícula e identificación de las aeronaves;
g) Compilación e intercambio de información meteorológica;
h) Diarios de a bordo;
i) Mapas y cartas aeronáuticas;
j) Formalidades de aduana e inmigración;
k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

Y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

ARTÍCULO 38

DESVIACIONES RESPECTO DE LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS INTERNACIONALES

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de

enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

ARTÍCULO 39

ANOTACIONES EN LOS CERTIFICADOS Y LICENCIAS

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

b) Todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

ARTÍCULO 40

VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS Y LICENCIAS CON ANOTACIONES

Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certifica de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.

ARTÍCULO 41

RECONOCIMIENTO DE LAS NORMAS DE AERONAVEGABILIDAD EXISTENTES

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal equipo.

ARTÍCULO 42

RECONOCIMIENTO DE LAS NORMAS EXISTENTES SOBRE COMPETENCIA DEL PERSONAL

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al personal cuyas licencias se expidan originariamente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; pero, en cualquier caso, se aplicarán a todo el personal cuyas licencias sigan siendo válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

SEGUNDA PARTE
LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CAPÍTULO VII
LA ORGANIZACIÓN

ARTÍCULO 43

NOMBRE Y COMPOSICIÓN

Por el presente Convenio se crea un organismo que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional. Se compone de una Asamblea, un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios.

ARTÍCULO 44

OBJETIVOS

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
c) Estimular el desarrollo de aerovías aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
g) Evitar discriminación entre Estados contratantes;
h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

ARTÍCULO 45 [2]

SEDE PERMANENTE

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo, y no siendo con carácter provisional por decisión de la Asamblea. Para tomar tal decisión será necesario el número de votos que determine la Asamblea. El número de votos así determinado no podrá ser inferior a las tres quintas partes del total de los Estados contratantes.

---

[2] Este es el texto del artículo modificado en el 8º período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 16 de mayo de 1958. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce a continuación:
"La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final de la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo".

ARTÍCULO 46

PRIMERA REUNIÓN DE LA ASAMBLEA

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización Provisional precitada, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo Interino.

ARTÍCULO 47

CAPACIDAD JURÍDICA

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la Constitución y las leyes del Estado de que se trate.

CAPÍTULO VIII
LA ASAMBLEA

ARTÍCULO 48

REUNIONES DE LA ASAMBLEA Y VOTACIONES

a) La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados contratantes dirigida al Secretario General[3].

---

[3] Este es el texto del artículo modificado en el 14º período de sesiones de la Asamblea, el 14 de septiembre de 1962; entró en vigor el 11 de septiembre de 1975. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. El texto anterior de este artículo, modificado en el 8º período de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954 y que entró en vigor el 12 de diciembre de 1956, decía lo siguiente:

"a) la Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General".

El texto original del Convenio previo a la enmienda, decía lo siguiente:

"a) La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General".

b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser asistidos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

ARTÍCULO 49

FACULTADES Y DEBERES DE LA ASAMBLEA

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros signatarios;

b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;

c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;

d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;

e) Aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII[4];

f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;

g) A su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;

---

[4] Este es el texto del artículo modificado en el 81 período de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce a continuación:

‘e) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo Xll”.

h) Delegar en el consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;

i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XXl;

j) Considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;

k) Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

CAPÍTULO IX
EL CONSEJO

ARTÍCULO 50

COMPOSICIÓN Y ELECCIÓN DEL CONSEJO

a) El consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de treinta y tres Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente[5].

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada: 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte Aéreo; 2) a los Estados, no incluidos de otra manera, que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y 3) a los Estados, no incluidos de otra manera, cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda

---

[5] Este es el texto del artículo modificado en el 21º período de sesiones de la Asamblea, el 14 de octubre de 1974; entró en vigor el 15 de febrero de 1980. El texto inicial del Convenio preveía que el Consejo estaría integrado por veintiún miembros. Ese texto fue posteriormente modificado por el 130 período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 19 de junio de 1961; dicha enmienda entró en vigor el 17 de julio de 1962 y disponía que el Consejo estaría integrado por veintisiete miembros: una nueva enmienda fue adoptada por el 17º (A) período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 12 de marzo de 1971, en la cual se dispuso que el Consejo se compondría de treinta miembros; esta última enmienda entró en vigor el 16 de enero de 1973.

vacante en el Consejo, será cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo, podrá estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

ARTÍCULO 51

Presidente del Consejo

El Consejo elegirá su presidente por un período de tres años. Puede ser reelegido. No tendrá derecho a voto.

El Consejo elegirá entre sus miembros uno o más vicepresidentes, quienes conservarán su derecho a voto cuando actúen como presidente. No se requiere que el presidente sea elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero si se elige a un representante su puesto se considerara vacante y será cubierto por el Estado que representaba. Las funciones del presidente serán:

a) Convocar a las reuniones del Consejo del Comité de Transporte aéreo y de la comisión de aeronavegación.

b) Actuar como representante del Consejo; y

c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que este le asigne.

ARTÍCULO 52

Votaciones en el Consejo

Las decisiones del Consejo deberán ser aprobadas por mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, en un comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo de las decisiones tomadas por cualquiera de los comités del Consejo.

ARTÍCULO 53

Participación sin derecho a voto

Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo y por sus comités y comisiones de toda cuestión que afecte especialmente a sus intereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar en la consideración por el Consejo de una controversia en la que aquel sea parte.

ARTÍCULO 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

a) Someter informes anuales a la Asamblea,

b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigne al presente Convenio.

c) Determinar su organización y reglamento interno;

d) Nombrar y definir las funciones de un comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité.

e) Establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;

f) Administrar los Fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XIl y XV;

g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;

h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario general, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;

i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;

j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;

k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;

l) Adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y noticiar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;

m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capitulo XX;

n) Examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

ARTÍCULO 55

FUNCIONES FACULTATIVAS DEL CONSEJO

El Consejo puede:

a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio;

b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;

d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones;

e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

CAPÍTULO X

LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN

ARTÍCULO 56

Nombramiento de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de quince miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidaturas. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo[6].

ARTÍCULO 57

Obligaciones de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación debe:

a) Considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio;

b) Establecer subcomisiones técnicas que podrán estar representado todo Estado contratante, si así lo desea;

c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considera necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPÍTULO XI
PERSONAL

ARTÍCULO 58

NOMBRAMIENTO DEL PERSONAL

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y cese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

ARTÍCULO 59

CARÁCTER INTERNACIONAL DEL PERSONAL

En el desempeño de sus funciones, el Presidente del Consejo, el Secretario General y demás personal no deberán solicitar ni recibir

---

[6] Texto resultante de la modificación realizada por el 18º período de sesiones de la Asamblea el 7 de julio de 1971, que entró en vigor el 19 de diciembre de 1974. El texto inicial del Convenio disponía que la Comisión de Aeronavegación estaría integrada por doce miembros.

instrucciones de ninguna autoridad externa a la Organización. Cada Estado contratante se compromete plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones del personal y a no tratar de ejercer influencia sobre sus súbditos en el desempeño de sus funciones.

ARTÍCULO 60

INMUNIDADES Y PRIVILEGIOS DEL PERSONAL

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organización las inmunidades y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunidades y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunidades y privilegios concedidos al Presidente, al secretario General y demás personal de la organización, serán los otorgados de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

CAPÍTULO XIl
FINANZAS

ARTÍCULO 61[7]

PRESUPUESTO Y DISTRIBUCIÓN DE GASTOS

El Consejo someterá a la Asamblea presupuestos, estados de cuentas y cálculos de todos los ingresos y egresos por períodos anuales. La Asamblea aprobará los presupuestos con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones

---

[7] Este es el texto del artículo modificado en el 8º período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954: entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, éste se reproduce a continuación:

"El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine".

que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine.

ARTÍCULO 62

SUSPENSIÓN DEL DERECHO DE VOTO

La Asamblea puede suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la Organización.

ARTÍCULO 63

GASTOS DE LAS DELEGACIONES Y OTROS REPRESENTANTES

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea y la remuneración, gastos de viaje y otros de toda persona que nombre para actuar en el Consejo, así como de las que representen o actúen por designación de tal Estado en cualquier comité o comisión subsidiaria de la Organización.

CAPÍTULO XIII
OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES

ARTÍCULO 64

ARREGLOS SOBRE SEGURIDAD

La Organización puede, por voto de la Asamblea, en lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, concluir arreglos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.

ARTÍCULO 65

ARREGLOS CON OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES

El Consejo, en nombre de la organización, podrá concluir acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

ARTÍCULO 66

FUNCIONES RELATIVAS A OTROS ACUERDOS

a) La Organización, asimismo, desempeñará las funciones, asignadas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos

Internacionales y por el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, según los términos y condiciones establecidos en ellos.

b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo, que no hayan aceptado el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar sobre ninguna cuestión referida a la Asamblea o al Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de que se trate.

TERCERA PARTE
TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

CAPÍTULO XIV
DATOS E INFORMES

ARTÍCULO 67

TRANSMISIÓN DE INFORMES AL CONSEJO

Cada Estado contratante se compromete a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes sobre tráfico, estadísticas de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

CAPÍTULO XV
AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

ARTÍCULO 68

DESIGNACIÓN DE RUTAS Y AEROPUERTOS

Cada Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrá utilizar.

ARTÍCULO 69

MEJORA DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

ARTÍCULO 70

FINANCIACIÓN DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Un Estado contratante, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69 puede concluir un arreglo con el Consejo para dar efecto a tales recomendaciones. El Estado podrá optar por hacerse cargo de todos los gastos que implique tal arreglo; en caso contrario el Consejo puede convenir, a petición del Estado, en sufragar la totalidad o parte de los gastos.

ARTÍCULO 71

PROVISIÓN Y MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS POR EL CONSEJO

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá fijar derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

ARTÍCULO 72

ADQUISICIÓN O USO DE TERRENOS

Cuando se necesiten terrenos para instalaciones y servicios financiados en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveerlos, conservando su título si

lo desea, o bien facilitar al Consejo su uso en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

ARTÍCULO 73

GASTOS Y PRORRATEO DE FONDOS

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XIl puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente Capítulo, el Consejo fijará, en la proporción previamente acordada y por un plazo razonable, las aportaciones al capital necesario entre los Estados contratantes que consienta en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

ARTÍCULO 74

AYUDA TÉCNICA Y DESTINO DE LOS INGRESOS

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelante fondos, o proporcione aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo puede prever, si tal Estado consiente en ello, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras instalaciones y servicios y el pago, por medio de los ingresos derivados de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y de la amortización.

ARTÍCULO 75

ADQUISICIÓN DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS SUMINISTRADOS POR EL CONSEJO

Un Estado contratante puede en cualquier momento liberarse de toda obligación contraída en virtud del Artículo 70 y hacerse cargo de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio según las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo de una suma que, en opinión de éste, sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la suma fijada por el Consejo es irrazonable, puede apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o enmendar tal decisión.

ARTÍCULO 76

RESTITUCIÓN DE FONDOS

Los fondos obtenidos por el Consejo, por reembolsos en virtud del Artículo 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones según el Artículo 74 serán, en el caso adelantos financiados originariamente por los Estados de acuerdo con el Artículo 73, restituidos a los Estados entre los cuales se prorratearon originariamente en proporción a sus contribuciones, según lo determinado por el Consejo.

CAPÍTULO XVI
ORGANIZACIONES DE EXPLOTACIÓN CONJUNTA Y SERVICIOS MANCOMUNADOS

ARTÍCULO 77

ORGANIZACIONES DE EXPLOTACIÓN CONJUNTA AUTORIZADAS

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.

ARTÍCULO 78

FUNCIÓN DEL CONSEJO

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organizaciones conjuntas para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

ARTÍCULO 79

PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES DE EXPLOTACIÓN

Un Estado podrá participar en organizaciones de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designadas por éste. Las compañías, a discreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

CUARTA PARTE
DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO XVII
OTROS ACUERDOS Y ARREGLOS AERONÁUTICOS

ARTÍCULO 80

CONVENCIONES DE PARÍS Y DE LA HABANA

Cada Estado contratante se compromete, tan ponto como entre en vigor el presente Convenio, a notificar la denuncia de la Convención sobre la reglamentación de la navegación aérea, suscrita en París el trece (13) de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial suscrita en La Habana el veinte de febrero de 1928, si es parte de una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París y de La Habana anteriormente mencionadas.

ARTÍCULO 81

REGISTRO DE ACUERDOS EXISTENTES

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo.

ARTÍCULO 82

ABROGACIÓN DE ARREGLOS INCOMPATIBLES

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización halla contraído con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su rescisión inmediata y, en todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente convenio.

ARTÍCULO 83

REGISTRO DE NUEVOS ARREGLOS

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente todo Estado contratante puede concertar arreglos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

ARTÍCULO 83 bis[8]

TRANSFERENCIA DE CIERTAS FUNCIONES Y OBLIGACIONES

a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a).

El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.

c) Las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.

CAPÍTULO XVIII
CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

ARTÍCULO 84

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

---

[8] "El 6 de octubre, la Asamblea decidió modificar el Convenio de Chicago, incluyendo el Artículo 83 *bis*. De conformidad con el artículo 94 a) del Convenio, la enmienda entró en vigor el 20 de junio de 1977 por lo que se refiere a los Estados que la ratificaron.

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus anexos que no puedan ser solucionados mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá, con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje **ad hoc** aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanentemente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

ARTÍCULO 85

PROCEDIMIENTO DE ARBITRAJE

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanentemente Internacional de Justicia, y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del Tribunal de Arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el Presente Artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas.

ARTÍCULO 86

APELACIONES

Salvo que el Consejo decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio continuará en vigor a menos que sea revocada en vigor. Sobre toda otra cuestión, las decisiones del Consejo, si se apelan,

se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias.

ARTÍCULO 87

SANCIONES EN CASO DE INCUMPLIMIENTO POR LAS LINEAS AÉREAS

Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

ARTÍCULO 88

SANCIONES A LOS ESTADOS EN CASO DE INCUMPLIMIENTO

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que se encuentre en falta con respecto a las disposiciones del presente Capítulo.

CAPÍTULO XIX
GUERRA

ARTÍCULO 89

ESTADO DE GUERRA Y SITUACIONES DE EMERGENCIA

En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare Estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo.

CAPÍTULO XX
ANEXOS

ARTÍCULO 90

ADOPCIÓN Y ENMIENDA DE LOS ANEXOS

a) La adopción por el Consejo de los Anexos previstos en el párrafo 1) del Artículo 54 requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo Anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses por ser transmitido a los Estados contratantes o la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el ínterin

la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo Anexo o enmienda a éste.

CAPÍTULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

ARTÍCULO 91

RATIFICACIÓN DEL CONVENIO

a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los Instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América el cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hallan ratificado o se hallan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al trigésimo día después del depósito del vigésimo sexto instrumento.

Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

ARTÍCULO 92

ADHESIÓN AL CONVENIO

a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de los miembros de las Naciones Unidas, de los Estados asociados a ellos y de los Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará todos los Estados contratantes.

ARTÍCULO 93

ADMISIÓN DE OTROS ESTADOS

Los Estados no previstos en los Artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que esta fije, podrán participar en el presente Convenio, previo consentimiento del Organismo Internacional general que para preservar la paz establezcan las Naciones del Mundo; entendiéndose en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

ARTÍCULO 93 BIS[9]

a) A pesar de las disposiciones de los artículos 91, 92 y 93, que anteceden,

1) Un Estado cuyo gobierno la Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado que sea excluido de los Organismos Internacionales, establecidos por las Naciones Unidas o vinculados con ellas, dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional;

2) Un Estado que haya sido expulsado de las Naciones Unidas dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional a no ser que la Asamblea General de las Naciones Unidas incluya en su acta de expulsión una recomendación en sentido contrario.

b) Un Estado que deje de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional como resultado de lo dispuesto en el párrafo a) que antecede, puede, previa aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ser readmitido en la Organización de Aviación Civil Internacional mediante solicitud y con la aprobación de la mayoría del Consejo.

c) Los miembros de la Organización que sean suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembros de las naciones unidas, serán, si lo piden las Naciones Unidas, suspendidos en sus derechos y privilegios como miembros de esta Organización.

---

9 **ARTÍCULO 93 BIS**

El 27 de mayo de 1947, la Asamblea decidió modificar el Convenio de Chicago, incluyendo el Artículo 93 bis. De conformidad con el artículo 94 a) del Convenio, la enmienda entró en vigor el 20 de marzo de 1961 por lo que se refiere a los Estados que la ratificaron.

ARTÍCULO 94

ENMIENDAS DEL CONVENIO

a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por votos de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado, cuando la ratifique el número de Estado contratante fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomiende su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado período después de que esta entre en vigor, cese ***ipso facto*** de ser miembro de la Organización y parte en el Convenio.

ARTÍCULO 95

DENUNCIA DEL CONVENIO

a) Todo Estado contratante puede comunicar la denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien inmediatamente lo informará cada uno de los Estados contratantes.

b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

CAPÍTULO XXII
DEFINICIONES

ARTÍCULO 96

A los fines del presente convenio se entiende por:

a) "Servicios Aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

b) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

c) "Línea aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

d) "Escala para fines no comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

FIRMA DEL CONVENIO

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

HECHO en Chicago, el día siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en el idioma inglés.

Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D.C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio.

ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Anexo 1. Licencias al personal.

Anexo 2. Reglamento del aire.

Anexo 3. Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Anexo 4. Cartas aeronáuticas.

Anexo 5. Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres.

Anexo 6. Operación de aeronaves.

Parte I. Transporte aéreo comercial internacional – Aviones.

Parte II. Aviación general internacional – Aviones.

Parte III. Operaciones internacionales – Helicópteros.

Anexo 7. Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.

Anexo 8. Aeronavegabilidad.

Anexo 9. Facilitación.

Anexo 10. Telecomunicaciones aeronáuticas.

Volumen I. Radioayudas para la navegación.

Volumen II. Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS.

Volumen III. Parte I. Sistemas de comunicaciones de datos.

Parte II. Sistemas de comunicaciones orales.

Volumen IV. Sistema de radar de vigilancia y sistema anticolisión.

Volumen V. Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas.

Anexo 11. Servicios de tránsito aéreo.

Anexo 12. Búsqueda y salvamento.

Anexo 13. Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Anexo 14. Aeródromos.

Volumen I. Diseño y operación de aeródromos.

Volumen II. Helipuertos.

Anexo 15. Servicios de información aeronáutica.

Anexo 16. Protección del medio ambiente.

Volumen I. Ruido de las aeronaves.

Volumen II. Emisiones de los motores de las aeronaves.

Anexo 17. Seguridad.

Anexo 18. Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

PROTOCOLO[10] RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO TRILINGÜE DEL CONVENIO CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

Firmado en Buenos Aires, el 24 de septiembre de 1968

LOS GOBIERNOS FIRMANTES

CONSIDERANDO que el párrafo final del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en adelante llamado “el Convenio”, dispone que un texto del Convenio, redactado en los idiomas español, francés o inglés,

---

[10] Entró en vigor el 24 de octubre de 1968.

cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto a la firma;

CONSIDERANDO que el Convenio fue abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en un texto en idioma inglés;

CONSIDERANDO que, por lo tanto, conviene adoptar las disposiciones necesarias para que exista el texto en tres idiomas, tal como se prevé en el Convenio;

CONSIDERANDO que, al adoptar tales disposiciones, se debería tener en cuenta que existen enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés e inglés, y que el texto del Convenio en los idiomas español y francés no debería incluir dichas enmiendas, ya que de acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, cada una de tales enmiendas solamente entra en vigor para los Estados que las hayan ratificado;

HAN ACORDADO lo siguiente:

ARTÍCULO I

El texto en los idiomas español y francés del Convenio adjunto al presente Protocolo constituye, con el texto en el idioma inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas, tal como se prevé expresamente en el párrafo final de Convenio.

ARTÍCULO II

Si un Estado parte en el presente Protocolo ha ratificado o en el futuro ratifica cualquier enmienda hecha al convenio de acuerdo con el artículo 94 a) del mismo, se considerará que el texto en los idiomas español, francés e inglés de tal enmienda se refiere al texto de igual autenticidad en los tres idiomas que resulta del presente Protocolo.

ARTÍCULO III

1) Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional pueden ser partes en el presente Protocolo ya sea mediante:

a) La firma, sin reserva de aceptación,

b) La firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación,

c) La aceptación.

2) El presente Protocolo quedará abierto a la firma en Buenos Aires hasta el veintisiete de septiembre de 1968 y después de esta fecha en Washington, D.C.

3) La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.

4) La adhesión al presente Protocolo o su ratificación o aprobación se consideraran como aceptación del mismo.

ARTÍCULO IV

1) El presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo días después de que doce Estados, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, lo hayan firmado en reserva de aceptación o lo hayan aceptado.

2) Por lo que se refiere a cualquier Estado que sea posteriormente parte en el presente Protocolo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, el Protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma sin reserva de aceptación o de la aceptación.

ARTÍCULO V

La futura adhesión de un Estado al convenio será considerada como aceptación del presente Protocolo.

ARTÍCULO VI

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

ARTÍCULO VII

1) El presente Protocolo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio

2) El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a un Estado solamente cuando dicho Estado cese de ser Parte en el Convenio.

ARTÍCULO VIII

El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Organización misma;

a) Toda firma del presente protocolo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hace sin reserva o bajo reserva de aceptación;

b) El depósito de cualquier instrumento de aceptación y la fecha del mismo.

c) La fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el Artículo IV, párrafo 1.

ARTÍCULO IX

El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, francés e inglés, teniendo cada texto igual autenticidad, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual trasmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Protocolo.

HECHO en Buenos Aires, el veinticuatro de septiembre de mil novecientos sesenta y ocho.

NORMAS AERONÁUTICAS DE COLOMBIA CONVENIO COLOMBIA / ESTADOS UNIDOS

(Washington D.C. 2000)

MEMORANDO DE CONSULTA FIRMADO EN WASHINGTON, D.C. EL 15 DE MARZO DE 2000

PREÁMBULO

Los días 13, 14 y 15 de Marzo de 2000, se reunieron en Washington, D.C., los representantes del Gobierno de la República de Colombia y del Gobierno de los Estados Unidos de América, para examinar la situación actual y el desarrollo futuro de los servicios de transporte aéreo entre los dos países. Las listas de las dos delegaciones se adjuntan en el Apéndice A del presente Memorando.

Cada Delegación explicó de cómo desarrollar los servicios de transporte aéreo entre los dos países, Estados Unidos interesado en Cielos Abiertos, y Colombia a favor de una apertura más gradual del mercado.

Las delegaciones acordaron recomendar a sus gobiernos adoptar al entendimiento y las enmiendas al Acuerdo de Transporte Aéreo de 1956 entre los Estados Unidos y Colombia, reflejados en el Apéndice B de este Memorando mediante un intercambio de notas diplomáticas. Adicionalmente, manifestaron la intención de sus autoridades aeronáuticas de permitir operaciones de conformidad con los términos del

Apéndice B a partir de marzo 15 de 2000, previo a la entrada en vigor de las disposiciones del Apéndice B.

La delegación de los Estados Unidos manifestó su entendimiento de que el Gobierno de Colombia tiene por norma no permitir rutas triangulares para los servicios exclusivamente de carga que atienden a puntos situados al sur de Colombia, sin que se ofrezcan oportunidades económicas equiparables a los transportistas colombianos.

Respecto al código compartido, la delegación de los Estados Unidos explicó la manera como los arreglos de códigos compartidos con un tercer país podría beneficiar las aerolíneas colombianas, y manifestó su disposición a analizar su inclusión en el acuerdo en el momento que Colombia lo desee.

Finalmente, la delegación colombiana manifestó que cuando las condiciones económicas de su industria aerocomercial mejoren sustancialmente, estará en disposición de negociar la adopción de un Acuerdo de cielos abiertos con los Estados Unidos. De igual manera, reiteró su opinión sobre la obligación de las aerolíneas de ambas Partes de cumplir las normas y reglamentos vigentes en cada país.

Ambas delegaciones dejan constancia del ambiente de cordialidad y franqueza que caracterizó las negociaciones y expresan su intención de mantener vínculos estrechos en beneficio de la aviación civil de ambos países.

Por la delegación colombiana:Por la delegación de los Estados Unidos:
ERNESTO HUERTAS ESCALLÓNCLAUDIA H. SERWER
Presidente Presidente

ATTACHMENT A TO THE MEMORANDUM OF CONSULTATIONS (MARCH 15 DE 2000) UNITED STATES - COLOMBIA

CIVIL AVIATION NEGOTIATIONS
WASHINGTON, D.C.
MARCH 13-15,2000
UNITED STATES DELEGATION

Ms. Claudia H. Serwer - Head of Delegation Deputy
Director, Office of Aviation Negotiations
U.S. Department of State.

Ms. Carolyn K. Coldren
Senior Negotiator
Office of International Aviation
U.S. Department of Transportation.

Mr. Karen T. Levine
Coordinator for Latin America and the Caribbean
Office of Aviation Negotiations
U.S. Department of State.

Ms. Eric H. Madison
Coordinator for European Union Affairs
Office of Aviation Negotiations
U.S. Department of State.

Ms. Heather A. Schildgen
Attorney Adviser
U.S. Department of State.

Mr. Lawrence Myers
Attorney Adviser
Office of the General Counsel
U.S. Department of Transportation

Mr. Elí T. Winkler
Civil Aviation Officer
United States Embassy - Bogotá

Mr. Rhett Workman
Air Transport Association of America

Mr. John M. Kloosterman
Airports Council International - North America

Mr. Russell Bailey
Air Line Pilots Association, International

Mr. Ralph Ditano
National Air Carrier Association

Mr. Hershel Kamen or Mr. Chris Gammill
Continental Airlines

Ms. Charlene Kennedy
Delta Air Lines

Mr.Thomas Lydon

Evergreen Internacional Airlines

Mr. Oracio Marquez
United Airlines

Mr. Ananias Blocker
American Airlines

Ms. Ana Guevara and Mr. Arnold Levine
United Parcel Service

Mr. Warren Goff and Mr. David Spence
Federal Express

Ms. Diana Meuten
Gemini Air Cargo

Mr. Russell Pommer
Goverment of Puerto Rico, Tampa International
Airport, and Atlas Air

Mr. Michael Goldman
Dallas/ Fort Worth International Airport

Mr. Jonathan Blank and Ms. Victoria Jaramillo - Solik
Greater Orlando Aviation Authority

Ms. Ana Sotorrio And Mr. Chris Mangos
Miami International Airport

Mr. Vincent Rivellese
Metropolitan Washington Airports Authority

Mr. Manuel De Barros and Mr. José Ignacio González
Hartsfield Atlanta Internacional Airport

Mr. Ernest D. Stevens
Baltimore/Washington International Airport

INTERPRETERS

Ms. Liliana Nigaglioni

Mr. Guillermo Baserva Placencia

Ms. Barbara Phillips

COLOMBIAN DELEGATION

Mr. Ernesto Huertas Escallon
Head of Delagation Director General
Civil Aviation Authority

Mr. Héctor Hernán Rios
Lead Negotiatior
Civil Aviation Authority

Ms. Martha Isabel Bonilla
Minister Counselor
Embassy of Colombia

Mr. Manuel Leal Angarita
ATAC (Colombian Air Transport Association)

Mr. Ernesto Vásquez Rocha
Avianca

Mr. Fabio Julián Díaz
Avianca

Mr. Frederick Jacobsen
Tampa Cargo

Mr. Jaime Obando Velasco
Tampa Cargo

Mr. Carlos Child Williamson
ATC Cargo

Mr. Juan Emilio Posada
ACES

Ms. Catalina Arbeláez
ACES

Mr. Leonardo Arturo Ronderos Lobo
LAS (Líneas Aéreas Suramericanas)

Mr. Jaime Borrero
Aerorepública

APÉNDICE B DEL MEMORANDO DE CONSULTA (MARZO 15 DE 2000)

1. Las siguientes disposiciones se aplicarán a los servicios combinados regulares, sobre cualquier ruta autorizada bajo el Anexo II del Acuerdo sobre Transporte Aéreo de octubre 24 de 1956 suscrito entre los Estados Unidos y la República de Colombia y sus enmiendas (el Acuerdo), hasta diciembre 31 de 2003:

a) Ni los Estados Unidos ni Colombia incrementarán el número de frecuencias para las empresas que operan servicios combinados, incluyendo “extra sections”, que estén operando o estén autorizadas al 15 de marzo de 2000, excepto en lo siguiente:

i. Una(s) aerolínea(s) designada(s) de los Estados Unidos tendrá(n) derecho a operar inmediatamente siete frecuencias semanales adicionales, de conformidad con el Anexo II del Acuerdo. Estas frecuencias adicionales no podrán ser utilizadas sobre rutas desde Miami o Nueva York, hasta octubre 1 de 2001.

ii. Una(s) aerolínea(s) designada(s) de Colombia tendrá(n) derecho a operar inmediatamente siete frecuencias semanales adicionales, de conformidad con el Anexo II del Acuerdo. Estas frecuencias adicionales serán utilizadas libremente en cualquiera de los mercados autorizados.

iii. A partir de octubre 1 de 2001, una(s) aerolínea(s) designada(s) de los Estados Unidos tendrá(n) derecho a operar siete frecuencias semanales adicionales, además de las especificaciones en el párrafo (i) anterior, conforme al Anexo II del Acuerdo, y una(s) aerolínea(s) designada(s) de Colombia tendrá(n) derecho a operar siete frecuencias semanales adicionales, además de conformidad con el Anexo II del Acuerdo. Estas frecuencias adicionales podrán ser utilizadas libremente en cualquiera de los mercados autorizados.

iv. A partir de octubre 1 de 2002, una(s) aerolínea(s) designada(s) de los Estados Unidos tendrá(n) derecho a operar siete frecuencias semanales adicionales, además de las especificaciones en los párrafos (i) y (iii) anteriores, conforme al Anexo II del Acuerdo, y una(s) aerolínea(s) designada(s) de Colombia tendrá(n) derecho a operar siete frecuencias semanales adicionales, además de las especificaciones en los párrafos (ii) y (iii) anteriores, de conformidad con el Anexo II del Acuerdo. Estas frecuencias adicionales podrán ser utilizadas libremente en cualquiera de los mercados autorizados.

v. Ambas Partes podrán autorizar de común acuerdo aumentos adicionales de capacidad a los establecidos bajo estas disposiciones para atender situaciones especiales del mercado.

b) No obstante lo previsto en el parágrafo a) anterior, las aerolíneas designadas de la República de Colombia estarán autorizadas para operar frecuencias ilimitadas del territorio colombiano a San Juan, Puerto Rico.

c) No habrá limitaciones en el número de aerolíneas para servicios combinados que cualquiera de las Partes pueda designar bajo el Acuerdo.

d) Las limitaciones de frecuencias no se aplicarán a las aerolíneas no operadoras participantes en acuerdos de código compartido.

2. Las siguientes disposiciones se aplicarán a los servicios regulares exclusivos de carga, bajo el Acuerdo sobre Transporte Aéreo de octubre 24 de 1956 suscrito entre los Estados Unidos y la República de Colombia y sus enmiendas (el Acuerdo):

a) Las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes para operar servicios exclusivos de carga, no tendrán limitaciones en las frecuencias o tipo de equipo.

b) No habrá limitaciones en el número de aerolíneas para servicios exclusivos de carga, que cualquiera de las Partes pueda designar bajo el Acuerdo.

3. Las siguientes disposiciones se aplicarán a los servicios charter, operados por las aerolíneas de las Partes, hasta diciembre 31 de 2003:

a) Las aerolíneas de las Partes estarán autorizadas para efectuar vuelos charter entre los territorios de las Partes, según los sub-parágrafos (b), (c) y (d) de este parágrafo, de conformidad con las regulaciones normalmente aplicables.

b) Las aerolíneas autorizadas de cada Parte que presten servicios de charter entre los territorios de las Partes podrán celebrar los acuerdos de cooperación comercial, a que se refiere el artículo 2 (B) del Acuerdo.

c) Las aerolíneas autorizadas de los Estados Unidos podrán operar vuelos charter combinados ilimitados a Cartagena de Indias, Santa Marta y San Andrés Isla en Colombia desde cualquier punto en los Estados Unidos.

d) Las aerolíneas autorizadas de Colombia podrán operar vuelos charter combinados ilimitados a San Juan, Puerto Rico y Orlando en los Estados Unidos desde cualquier punto en Colombia.

e) Ambas Partes considerarán con buena disposición las solicitudes de autorización, sobre la base de cortesía y reciprocidad, para la realización de servicios charter especificados en los subparágrafos (c) y (d) anteriores.

4. El Anexo II del Acuerdo será reemplazado en su totalidad, y quedará así:

ANEXO II – CUADRO DE RUTAS

A. Las siguientes disposiciones se aplicarán a los servicios regulares combinados:

1. Una(s) aerolínea(s) designada(s) por el Gobierno de los Estados Unidos tendrá(n) derecho a operar servicios aéreos en la ruta que se especifica a continuación, vía puntos intermedios, en ambas direcciones, y de hacer las escalas de itinerario en los puntos de Colombia que se establecen a continuación:

a) Del territorio de los Estados Unidos a Barranquilla, Bogotá, Cali, Cartagena de Indias, Medellín y más allá de Colombia a puntos en el Hemisferio Occidental.

b) A partir de octubre 1 de 2001, y para propósitos de servir como aerolíneas no operadora, únicamente sobre la base de código compartido, desde el territorio de los Estados Unidos a tres puntos adicionales en Colombia, a ser seleccionados y/o cambiados por los Estados Unidos previo aviso de 30 días al Gobierno de Colombia a través de la vía diplomática.

c) A partir de octubre 1 de 2002, y para propósitos de servir como aerolínea no operadora, únicamente sobre la base de código compartido, desde el territorio de los Estados Unidos a tres puntos adicionales en Colombia, además de los especificados en el subparágrafo b) anterior, a ser seleccionados y/o cambiados por los Estados Unidos previo aviso de 30 días al Gobierno de Colombia a través de la vía diplomática.

2. Una(s) aerolínea(s) designada(s) por el Gobierno de Colombia tendrá(n) derecho a operar servicios aéreos en las rutas que se especifican a continuación, vía puntos intermedios, en ambas direcciones y de hacer

escalas de itinerario en los puntos del territorio de los Estados que se establecen a continuación:

a) Desde el territorio de Colombia a Miami, Nueva York, San Juan, Orlando y tres puntos adicionales en los Estados Unidos. El Gobierno de Colombia podrá escoger y/o cambiar estos tres puntos a su elección, con una notificación previa a treinta (30) días al Gobierno de los Estados Unidos a través de la vía diplomática.

b) Desde el territorio de Colombia a San Juan, Puerto Rico y más allá a Europa.

c) Desde el territorio de Colombia a Los Angeles o San Francisco, en el entendido que el Gobierno de Colombia seleccionará uno de los dos puntos especificados en el territorio de los Estados Unidos. Si con posterioridad seleccionara el otro punto en lugar del inicialmente escogido, tal punto se considerará omitido de esta ruta.

d) A partir de octubre 1 de 2001, y para propósitos de servir como aerolínea no operadora, únicamente sobre la base de código compartido, desde el territorio de Colombia a tres puntos adicionales en los Estados Unidos, a ser seleccionados y/o cambiados por Colombia previo aviso de 30 días al Gobierno de Estados Unidos a través de la vía diplomática.

e) A partir de octubre 1 de 2002, y para propósitos de servir como aerolínea no operadora, únicamente sobre la base de código, desde el territorio de Colombia a tres puntos adicionales en los Estados Unidos, además de los especificados en el sub-parágrafo d) anterior, a ser seleccionados y/o cambiados por Colombia previo aviso de 30 días al Gobierno de Estados Unidos a través de la vía diplomática.

B. Las siguientes disposiciones a los servicios regulares exclusivos de carga:

1. Una(s) aerolínea(s) designada(s) por el Gobierno de los Estados Unidos tendrá(n) derecho a:

a) Operar servicios exclusivos de carga entre cualquier punto o puntos en los Estados Unidos, vía puntos intermedios, en ambas

direcciones, a un punto o puntos en Colombia y más allá de Colombia a puntos en el hemisferio occidental.

2. Una(s) aerolínea(s) designada(s) por el Gobierno de Colombia tendrá(n) derecho a operar servicios exclusivos de carga sobre las rutas que se especifican a continuación, vía puntos intermedios, en ambas direcciones:

a) Desde el territorio de Colombia a cualquier punto o puntos en los Estados Unidos.

b) Desde el territorio de Colombia a San Juan, Puerto Rico, y más allá a Europa.

C. Los puntos sobre cualquiera de las rutas especificadas, a opción de la aerolínea designada, podrán ser omitidos en cualquiera o en todos los vuelos.

D. Si un tercer país permite a una u otra de las Partes Contratantes hacer uso de los aeropuertos de dicho tercer país para prestar sus servicios en el territorio de dicha Parte Contratante, según se define en el presente Acuerdo, la otra Parte Contratante no objetará tal uso.

5. El Acuerdo será modificado en el Artículo 2 para remunerar el parágrafo existente como parágrafo (A) e insertar un nuevo parágrafo (B) como sigue:

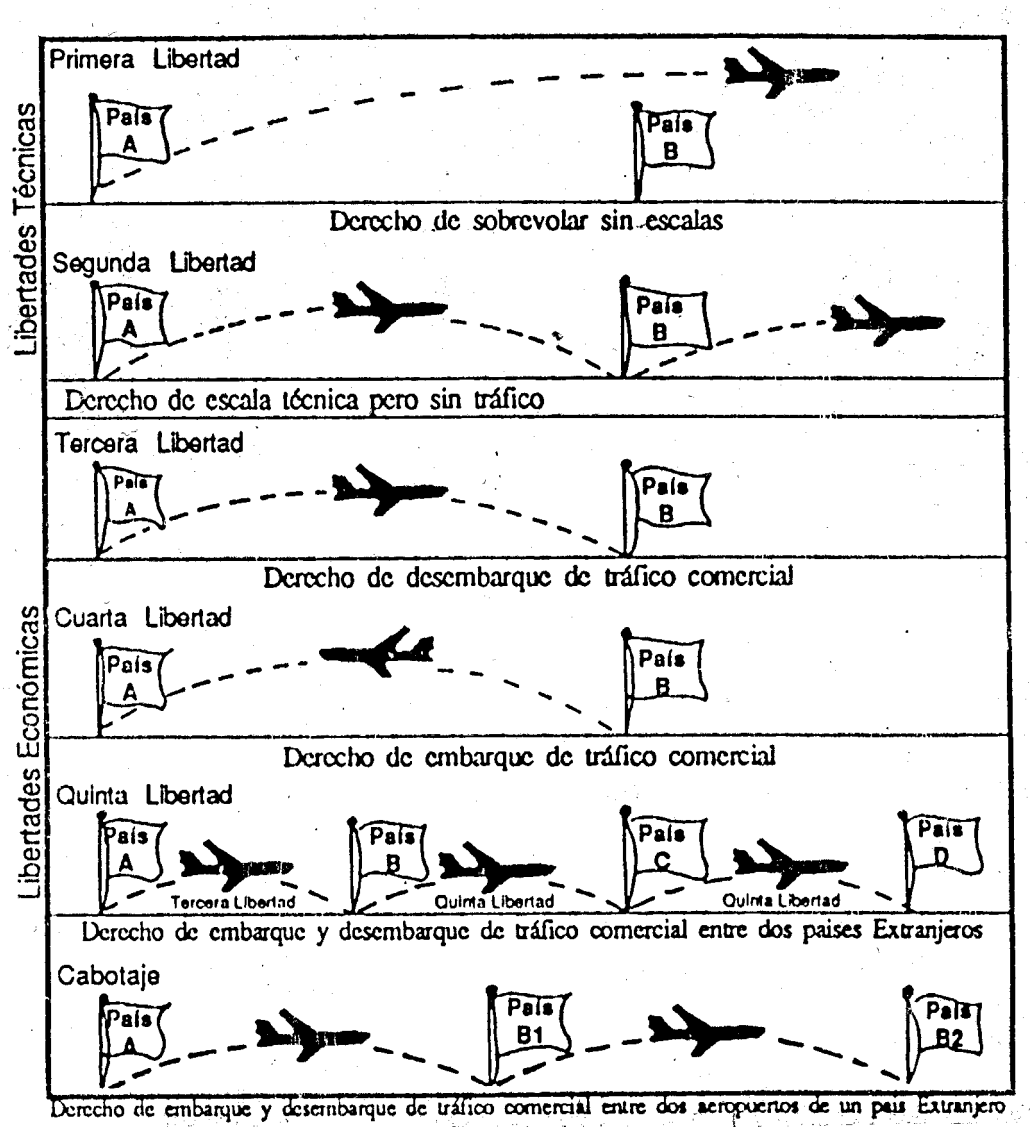
B. Al prestar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier aerolínea designada por una de las Partes Contratantes puede celebrar acuerdos tales como bloqueo de espacio, código compartido o arrendamiento con una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes Contratantes, siempre que todas las aerolíneas en tales acuerdos (1) tengan las autorizaciones apropiadas y (2) cumplan los requisitos normalmente aplicados a tales acuerdos.

LIBERTADES DEL AIRE*

De gran importancia mundial es la clasificación que la OACI mantiene sobre los derechos o las libertades del aire, ya que es sobre ellas que se llevan a cabo los acuerdos en materia aérea entre los Estados pertenecientes a esta. De gran interés internacional las relaciones que los Estados mantienen acerca del sector aeronáutico donde se hace necesario

* Cortesía Aeronoticias S.A.

día a día el aumento del tráfico aéreo de carga, por lo tanto es necesario conocer estas libertades.



LIBERTADES TÉCNICAS

Primera libertad

Es el privilegio que se da para poder sobrevolar el territorio de cualquiera de los Estados signatarios.

Segunda libertad

Es el privilegio de poder efectuar entradas y salidas en los aeropuertos internacionales de cualquier Estado signatario, con fines técnicos no comerciales.

Tercera libertad

Es el privilegio de transportar tráfico comercial ya sea pasajeros, correo o carga, del Estado de matrícula de la aeronave al Estado concesionario.

LIBERTADES ECONÓMICAS

Cuarta libertad

Es el privilegio de poder transportar tráfico comercial ya sea pasajeros, correo o carga desde un Estado concesionario al Estado de matrícula de la nave.

Quinta libertad

Privilegio que se da para poder transportar trafico comercial –pasajeros, correo o carga– entre un Estado concesionario y otro situado a lo largo de una ruta acordada, que no es el Estado de matrícula de la aeronave. Lo cual quiere decir que una aeronave matriculada en un Estado A embarca tráfico en uno B con destino a uno C.

OTROS CONVENIOS

Además de los Convenios señalados anteriormente se suscriben otros Instrumentos de Derecho Internacional que regulan diferentes aspectos de la aviación civil, tales como los relativos a la responsabilidad del transportador, infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, represión del apoderamiento ilícito de aeronaves.

Los textos de los referidos instrumentos multilaterales pueden ser consultados en la Biblioteca Leonardo Da Vinci del Centro de Estudios Aeronáuticos y/o en la página web de la Organización de Aviación Civil Internacional (www.icao.org).

A continuación se presenta una relación de los instrumentos aprobados por Colombia.

CÓDIGO DE COMERCIO
LIBRO QUINTO DE LA NAVEGACIÓN

PARTE SEGUNDA
DE LA AERONÁUTICA

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

APLICACIÓN

ART. 1773.- Esta parte 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 que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, 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 libro cuando así se disponga expresamente.

AERONÁUTICA CIVIL

ART. 1774.- Se entiende por "Aeronáutica Civil" el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

AERONAVES CIVILES Y DE ESTADO

ART. 1775.- Son aeronaves de Estado las que se utilicen en servicios militares, de aduanas y de policía. Las demás son civiles.

UTILIDAD PÚBLICA

ART. 1776.- La aeronáutica civil se declara de utilidad pública.

ESPACIO AÉREO COLOMBIANO

ART. 1777.- A reserva de los tratados internacionales que Colombia suscriba, la República tiene soberanía completa y exclusiva sobre su espacio nacional. Se entiende por espacio nacional aquel que queda comprendido entre una base constituida por el territorio de que trata el artículo 3º de la Constitución Nacional y la prolongación vertical de los límites de dicho territorio y sus aguas jurisdiccionales.

RESTRICCIONES A LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA

ART. 1778.- 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 ciertas aeronaves o el transporte de determinadas cosas.

PROHIBICIÓN DE LANZAR OBJETOS

ART. 1779.- Queda prohibido lanzar objetos y sustancias desde una aeronave en el espacio atmosférico, salvo caso de fuerza mayor o previo permiso de la autoridad competente.

OBLIGACIÓN DE SOPORTAR EL SOBREVUELO DE AERONAVES

ART. 1780.- 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 aquél.

NORMAS DE APLICACIÓN ANALÓGICA

ART. 1781.- Cuando una determinada materia no esté específicamente prevista en este libro, se acudirá a los principios generales de derecho aéreo, a las normas y principios del derecho marítimo y a los principios generales de derecho común, sucesivamente. La misma regla se aplicará para la interpretación de las normas de este libro.

AUTORIDAD AERONÁUTICA

ART. 1782.- Por "autoridad aeronáutica" se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha jefatura.

Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos.

CAPÍTULO II

NAVEGACIÓN AÉREA

CONCEPTO

ART. 1783.- Por navegación aérea se entiende el tránsito de aeronaves por el espacio.

LIBERTAD DE TRÁNSITO

ART. 1784.- La navegación aérea es libre en todo el territorio nacional, sin perjuicio de limitaciones establecidas en la ley y disposiciones reglamentarias.

CABOTAJE

ART. 1785.- La navegación aérea con fines comerciales entre puntos situados en el territorio de la República se denomina de cabotaje y se reserva a las aeronaves colombianas, salvo lo previsto por convenios internacionales.

NORMAS APLICABLES A LAS AERONAVES DE ESTADO

ART. 1786.- 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.

INSPECCIONES DE LA AUTORIDAD

ART. 1787.- Por razones de seguridad aérea, la autoridad competente podrá realizar las verificaciones que sean necesarias en los viajeros, tripulaciones, aeronaves y cosas transportadas.

ENTRADA Y SALIDA DEL TERRITORIO NACIONAL

ART. 1788.- Las aeronaves civiles sólo podrán entrar o salir del territorio nacional por los aeródromos internacionales. Estos serán determinados por la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO III

AERONAVES

DEFINICIÓN

ART. 1789.- Se considera aeronave, para los efectos de este código, todo aparato que maniobre en vuelo, capaz de desplazarse en el espacio y que sea apto para transportar personas o cosas.

Los aparatos que se sustentan y trasladan mediante el sistema denominado “colchón de aire”, quedan excluidos de las disposiciones de este libro.

CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD

ART. 1790.- La autoridad aeronáutica establecerá los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictará las normas de operación y mantenimiento de las mismas.

La autoridad aeronáutica expedirá un certificado de navegabilidad, en donde consten las condiciones de operación de la aeronave.

DOCUMENTOS DE A BORDO

ART. 1791.- Toda aeronave deberá llevar, además del certificado de aeronavegabilidad, los demás documentos que determine la autoridad aeronáutica.

REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL

ART. 1792.- La oficina de registro aeronáutico nacional dependerá de la autoridad aeronáutica, y llevará los libros que la ley o los reglamentos aeronáuticas determinen.

NOTA: Debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el manual de reglamentos aeronáuticos, parte tercera, numerales 3.3. y ss., que se refiere precisamente al registro aeronáutico, y a las matrículas, marcas de identificación y personarías jurídicas de las empresas de aviación.

MATRÍCULA DE LAS AERONAVES

ART. 1793.- 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 aeronáutica nacional.

MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA

ART. 1794.- Toda aeronave matriculada en Colombia llevará, como distintivo de la nacionalidad, la bandera colombiana y el grupo de signos que determine la autoridad aeronáutica.

REQUISITOS PARA LA MATRÍCULA

ART. 1795.- Para matricular una aeronave se verificarán los requisitos establecidos en los reglamentos.

Si se trata de aeronaves de servicios comerciales se requiere que su propiedad y control real y efectivo pertenezcan a personas naturales o jurídicas colombianas que, además, reúnan los requisitos indicados en el artículo 1426 de este libro.

CANCELACIÓN DE MATRÍCULAS

ART. 1796.- La matrícula de una aeronave podrá cancelarse, conforme a los reglamentos, en los siguientes casos:

1. Cuando la autoridad aeronáutica concede permiso para su matrícula en otro país;

2. Cuando se autorice su exportación, previo concepto favorable de la autoridad aeronáutica;

3. Cuando se requiera ponerla definitivamente fuera de servicio;

4. Por destrucción o desaparecimiento debidamente comprobados;

5. Por decisión de la autoridad aeronáutica o de autoridad competente, cuando se establezca que la matrícula ha sido irregularmente otorgada;

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

7. En los demás casos determinados por la ley.

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

Cuando proceda la cancelación de la matrícula, ésta se efectuará mediante resolución motivada de la autoridad aeronáutica.

MATRÍCULA PROVISIONAL

ART. 1797.- La autoridad aeronáutica podrá, para los fines de la importación, permitir el uso de las marcas de nacionalidad colombiana y los demás distintivos adecuados para la identificación de las aeronaves.

Dichas aeronaves podrán ser operadas previa licencia provisional de la autoridad aeronáutica, quedando sujetas a las normas establecidas en este código.

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

ACTOS SOBRE AERONAVES CELEBRADOS EN EL EXTERIOR

ART. 1798.- Los actos y contratos relativos a enajenación y gravámenes de aeronaves no matriculadas en Colombia, celebrados válidamente en un país extranjero, debidamente autenticados y traducidos

al español, tendrán pleno efecto en el territorio nacional, siempre que se inscriban en el registro aeronáutico nacional.

PREVALENCIA DE CONVENIOS INTERNACIONALES

ART. 1799.- 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 IV

PERSONAL AERONÁUTICO

DEFINICIÓN

ART. 1800.- Se entiende por personal aeronáutico aquellas personas que, a bordo de las aeronaves o en tierra, cumplan funciones vinculadas directamente a la técnica de la navegación aérea.

REGULACIÓN

ART. 1801.- Corresponde a la autoridad aeronáutica la determinación de las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio, y la expedición de las licencias respectivas.

Ninguna persona podrá ejercer funciones adscritas al personal aeronáutico, si no es titular de la licencia que lo habilite para cumplir tales funciones.

LICENCIAS EXTRANJERAS

ART. 1802.- A falta de tratados internacionales y a condición de reciprocidad, la autoridad aeronáutica podrá reconocer las licencias otorgadas en el extranjero, siempre que éstas hayan sido expedidas válidamente por la autoridad competente y que los requisitos de expedición sean equivalentes a los exigidos por la ley colombiana.

TRABAJADORES COLOMBIANOS

ART. 1803.- Toda empresa colombiana de aviación deberá ocupar trabajadores colombianos en proporción no inferior al noventa por ciento.

Esta misma norma se aplicará a las empresas extranjeras que tengan establecida agencia o sucursal en Colombia, con respecto al personal adscrito a éstas.

Este porcentaje no se aplicará a trabajadores extranjeros procedentes de país que ofrezca reciprocidad a trabajadores colombianos.

La autoridad aeronáutica puede permitir, por causas debidamente justificadas y por el tiempo indispensable, que no se tenga en cuenta el límite señalado en este artículo (CST, art. 74).

LA TRIPULACIÓN Y EL COMANDANTE DE AERONAVES

ART. 1804.- La tripulación de una aeronave está constituida por el personal aeronáutico destinado a prestar servicio a bordo.

Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante.

Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando tal designación no conste de manera expresa, será comandante el piloto que encabece la lista de los tripulantes en los documentos de a bordo.

Salvo lo que disponga el reglamento para casos especiales, en las aeronaves de transporte público matriculadas en Colombia, el comandante será de nacionalidad colombiana.

AUTORIDAD DEL COMANDANTE

ART. 1805.- 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.

La autoridad y responsabilidad del comandante se inician desde el momento en que recibe la aeronave para el viaje, hasta el momento en que la entrega al explotador o a la autoridad competente.

GASTOS QUE PUEDE HACER EL COMANDANTE

ART. 1806.- El comandante podrá hacer las adquisiciones y los gastos necesarios para la continuación del viaje y para salvaguardar las personas, los bienes transportados y la aeronave. Pero deberá consultar al explotador en cuanto sea posible.

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

ATRIBUCIONES DEL COMANDANTE DE AERONAVE

ART. 1807.- Son atribuciones del comandante de la aeronave:

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

2. Constatar que la aeronave y los miembros de la tripulación posean los libros, certificados y licencias exigidos;

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

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

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

CAPÍTULO V

INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

DEFINICIÓN

ART. 1808.- 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, informaciones aeronáuticas, telecomunicaciones, meteorología, aprovisionamiento y reparación de aeronaves.

AERÓDROMO

ART. 1809.- Aeródromo es toda superficie destinada a la llegada y salida de aeronaves, incluidos todos sus equipos e instalaciones.

CLASIFICACIÓN

ART. 1810.- Los aeródromos se clasifican en civiles y militares. Los primeros en públicos y privados.

AERÓDROMOS PÚBLICOS Y PRIVADOS

ART. 1811.- Son aeródromos públicos los que, aún 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.

UTILIZACIÓN DE LOS AERÓDROMOS PÚBLICOS

ART. 1812.- Salvo las limitaciones establecidas por la autoridad aeronáutica, los aeródromos públicos podrán ser utilizados por cualquier aeronave, la cual, además, tendrá derecho a los servicios que allí se presten.

PERMISO DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

ART. 1813.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente, ningún aeródromo podrá ser utilizado sin el permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica en el cual consten, entre otros puntos, su identificación y localización, nombre del propietario, clasificación, categoría y condiciones operacionales.

UTILIZACIÓN DE LOS AERÓDROMOS PRIVADOS

ART. 1814.- 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.

REGULACIÓN POR PARTE DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

ART. 1815.- La autoridad aeronáutica clasificará los aeródromos y determinará los requisitos que deba reunir cada clase, teniendo en cuenta siempre las reglamentaciones internacionales.

EXPLOTADORES DE AERÓDROMOS

ART. 1816.- Se presume explotador al dueño de las instalaciones, equipos y servicios que constituyen el aeródromo por documento inscrito en el registro aeronáutico.

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

RESPONSABILIDAD POR LAS OPERACIONES

ART. 1817.- Los explotadores de aeródromos, así como las personas o entidades que presten los servicios de infraestructura aeronáutica, son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

Esta responsabilidad se rige por lo dispuesto en los artículos 1881, 1886 y 1887.

REGISTRO NACIONAL DE AERÓDROMOS

ART. 1818.- La autoridad aeronáutica llevará un registro de aeródromos en el cual se hará constar su clase y categoría, el nombre del explotador y demás datos pertinentes.

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

TASAS A LOS USUARIOS

ART. 1819.- El explotador de aeródromos públicos podrá cobrar tasas a los usuarios previa reglamentación y permiso de la autoridad aeronáutica.

USO DE SUPERFICIES QUE NO SEAN DE AERÓDROMOS

ART. 1820.- La autoridad aeronáutica podrá permitir transitoriamente la operación de aeronaves en superficies que no sean aeródromos.

PERMISO PARA CONSTRUCCIÓN DE AERÓDROMOS

ART. 1821.- Para la construcción, reparación y ampliación de aeródromos se requerirá el permiso previo de la autoridad aeronáutica, la cual podrá negarlo si el respectivo proyecto no cumple con los requisitos exigidos por los reglamentos.

SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN

ART. 1822.- El permiso de operaciones de un aeródromo podrá suspenderse o cancelarse 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 1812, o en cualquier otra forma se abuse del aeródromo;

3. Cuando se autorice, a solicitud del propietario. Si el explotador fuere persona distinta, se requerirá su asentimiento;

4. Cuando se deteriore en forma peligrosa para las maniobras, y

5. Cuando no se lleve el registro de aeronaves que toquen el aeródromo o no se cumplan las órdenes y los reglamentos de la autoridad.

PAR.- Si el permiso de operación expira o es suspendido o cancelado la autoridad aeronáutica impedirá la explotación.

SUPERFICIES DE DESPEJE

ART. 1823.- Denomínase superficies de despeje las áreas imaginarias, oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, en las cuales está limitada la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

La autoridad aeronáutica determinará las superficies de despeje y la altura máxima de las construcciones y plantaciones bajo dichas superficies.

PERMISO PARA LEVANTAR CONSTRUCCIONES

ART. 1824.- Dentro de las áreas a que se refiere el inciso 2o. del artículo anterior, no se podrán levantar construcciones o plantaciones sin permiso de la autoridad aeronáutica.

BALIZAMIENTO DE OBSTÁCULOS

ART. 1825.- 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.

REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS

ART. 1826.- 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 la autoridad aeronáutica así lo ordene. De no hacerlo dentro de un plazo prudencial, dicha autoridad podrá disponer lo pertinente para su remoción, a expensas del explotador, dentro de lo que las circunstancias inmediatas aconsejen, y sin que a dicha autoridad le quepa responsabilidad por los daños que puedan causarse a la aeronave, máquina o equipo.

CAPÍTULO VI

DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

DAÑOS INDEMNIZABLES

ART. 1827.- La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave con sólo 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.

DEFINICIÓN DE VUELO

ART. 1828.- Para los efectos de este capítulo la aeronave se entenderá en vuelo desde el momento en que se enciendan los motores para la partida hasta cuando sean apagados al término del recorrido.

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

REPETICIÓN CONTRA EL AUTOR DIRECTO

ART. 1829.- La responsabilidad consagrada en el artículo 1827 no afectará el derecho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiera.

FUERZA MAYOR

ART. 1830.- El explotador no está obligado a indemnizar los daños que sean consecuencia directa de conflictos o disturbios civiles o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de la autoridad pública, o por apoderamiento ilícito de la aeronave por parte de terceros.

CULPA DE LA VÍCTIMA

ART. 1831.- 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 que tal culpa haya contribuido a los daños.

Si los daños resultantes de la muerte o lesiones 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.

USO DE LA AERONAVE SIN CONSENTIMIENTO DEL EXPLOTADOR

ART. 1832.- 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.

DOLO DEL EXPLOTADOR

ART. 1833.- 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.

DAÑOS CAUSADOS ENTRE DOS O MÁS AERONAVES

ART. 1834.- Si dos o más aeronaves en vuelo entran en colisión o se perturban entre sí y resultan daños reparables según el artículo 1827, o si dos o más aeronaves ocasionan conjuntamente tales daños, cada una de las aeronaves se considera como causante del daño y el explotador respectivo será responsable, en las condiciones y límites de responsabilidad previstos en este código.

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

LÍMITES DE INDEMNIZACIÓN

ART. 1835.- La indemnización por daños a terceros en la superficie no excederá, por aeronave y accidente, de:

1. Treinta y tres mil trescientos treinta y tres gramos de oro puro, para las aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos;

2. Treinta y tres mil trescientos treinta y tres gramos de oro puro, más veintiséis de oro puro con sesenta y seis centigramos, por kilogramos

que pase de los mil para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos;

3. Ciento setenta y seis mil seiscientos treinta y tres gramos de oro puro, más dieciséis gramos con sesenta y seis centigramos de oro puro por kilogramo que pase de los seis mil kilogramos para aeronaves que no excedan de veinte mil kilogramos;

4. Trescientos noventa y nueve mil ochocientos setenta y tres gramos de oro puro, más diez gramos de oro puro por kilogramo que pase de los veinte mil kilogramos, para aeronaves que pesen más de veinte mil y no excedan de cincuenta mil kilogramos, y

5. Seiscientos noventa y nueve mil ochocientos setenta y tres gramos de oro puro, más seis gramos con sesenta y seis centigramos por kilogramos que pase de los cincuenta mil kilogramos, para aeronaves que pesen más de cincuenta mil kilogramos.

La indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de treinta y tres mil trescientos treinta y tres gramos de oro puro por persona fallecida o persona lesionada.

OPERADOR ILEGÍTIMO

ART. 1836.- La limitación de responsabilidad no beneficiará al usuario ilegítimo; pero su responsabilidad se regirá por los artículos 1827 y 1880.

INDEMNIZACIÓN QUE EXCEDE LOS LÍMITES

ART. 1837.- 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, y

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

PRESCRIPCIÓN

ART. 1838.- Las acciones fundadas en este capítulo prescribirán en dos años, contados a partir de la fecha en que ocurrió el hecho que causó los daños.

EXPLOTADOR QUE PAGA POR OTRO

ART. 1839.- El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro tendrá acción de repetición contra éste.

APLICABILIDAD A AERONAVES DE ESTADO

ART. 1840.- Las disposiciones del presente capítulo se aplican a aeronaves de Estado, en cuyo caso se entenderá que el explotador es la Nación.

CAPÍTULOVII

ABORDAJE

DEFINICIÓN

ART. 1841.- Se entiende por abordaje toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie.

RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR

ART. 1842.- 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 1834 y 1839.

LÍMITES DE INDEMNIZACIÓN

ART. 1843.- 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 encuentren bajo la custodia de una persona a bordo, y por pérdida, daños o retrasos de cualesquiera otros bienes a bordo, que no pertenezcan al explotador, según los artículos 1881, 1886 y 1887.

2. Por pérdida o daños de la aeronave, su equipo y accesorios y demás bienes a bordo pertenecientes al explotador, el valor real al tiempo

del abordaje, o el costo de su reparación o sustitución, tomando como límite el que sea menor, y

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

PAR.- El explotador no podrá acogerse a los límites de responsabilidad en los casos contemplados en el artículo 1833.

CAPÍTULO VIII

BÚSQUEDA, RESCATE, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

GENERALIDADES

ART. 1844.- La búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de aeronaves se sujetarán a lo que dispongan los reglamentos aeronáuticos.

Quienes de conformidad con éstos participen en las indicadas operaciones, tendrán derecho al reembolso de los gastos en que incurran y a la indemnización por los daños sufridos.

Tratándose de salvamento de cosas, el reembolso y la indemnización en ningún caso podrá exceder el valor de la cosa salvada, al término de dichas operaciones.

El pago del reembolso y de la indemnización incumben al explotador de la aeronave.

RETRIBUCIÓN DE GASTOS

ART. 1845.- Toda asistencia, rescate y salvamento de personas dará lugar a una retribución en razón de los gastos justificados por las circunstancias, así como de los daños sufridos durante la operación.

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

La retribución no puede exceder de cinco mil gramos de oro puro por persona salvada, sin exceder de veinticinco mil gramos de oro puro. Si ninguna persona ha sido salvada, no excederá la suma total de cinco mil gramos de oro puro.

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

PRESCRIPCIÓN

ART. 1846.- Las acciones de que trata este capítulo prescriben por el transcurso de dos años, contados desde el fin de la respectiva operación.

CAPÍTULO IX

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

OBLIGATORIEDAD

ART. 1847.- Todo accidente de aviación deberá ser investigado por la autoridad aeronáutica, con el objeto de determinar sus causas probables y la adopción de las medidas tendientes a evitar su repetición.

PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN

ART. 1848.- Corresponde a la autoridad aeronáutica el establecimiento, por medio de los reglamentos, del procedimiento que debe seguirse en la investigación de los accidentes.

INVESTIGACIONES DE OTRAS AUTORIDADES

ART. 1849.- La investigación que de los accidentes de aviación se haga por parte de la autoridad aeronáutica, será sin perjuicio de las investigaciones o diligencias que deban practicar de acuerdo con las leyes y reglamentos las autoridades judiciales o policivas.

AVISOS SOBRE OCURRENCIA DE ACCIDENTES

ART. 1850.- Toda persona que tenga conocimiento de la ocurrencia de un accidente de aviación, tendrá la obligación de comunicarlo a la autoridad más próxima y ésta, a su vez, deberá comunicarlo a la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO X

EXPLOTADOR DE AERONAVES

DEFINICIÓN

ART. 1851.- Es explotador de una aeronave la persona inscrita como propietaria de la misma en el registro aeronáutico. El propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la autoridad aeronáutica e inscrito en el registro aeronáutico nacional.

REQUISITOS

ART. 1852.- 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.

SERVICIOS AÉREOS

ART. 1853.- 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.

SERVICIOS REGULARESY NO REGULARES

ART. 1854.- 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.

SERVICIOS INTERNOS E INTERNACIONALES

ART. 1855.- 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.

PERMISO DE OPERACIÓN PARA SERVICIOS AÉREOS PARA COMERCIALES

ART. 1856.- Corresponde a la autoridad aeronáutica, de conformidad con lo determinado por los reglamentos, el otorgamiento del permiso de operación a las empresas que efectúen servicios aéreos comerciales, así como la vigilancia e inspección para la prestación adecuada de tales servicios.

REQUISITOS

ART. 1857.- 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.

INSTRANSFERIBILIDAD DE LOS PERMISOS

ART. 1858.- Los permisos de operación no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título.

CONDICIONES DEL PERMISO DE OPERACIÓN

ART. 1859.- 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.

NOTA: El manual de reglamentos aeronáuticos, tercera parte, numeral 3.6.8.4 y sus correspondientes subnumerales, se refiere a la clasificación y concesión de rutas, frecuencias y horarios.

REGULACIÓN POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

ART. 1860.- 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.

PROCEDIMIENTO Y AUDIENCIAS PARA CONCESIÓN DE PERMISOS

ART. 1861.- 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.

VIGENCIA DE LOS PERMISOS

ART. 1862.- Los permisos de operación serán temporales, de acuerdo con las características de cada servicio y la economía de la operación y podrán ser renovados indefinidamente.

Podrán ser revocados por causa de utilidad pública y por violación de lo dispuesto en los artículos 1426, 1779, 1803 y 1864, por violación de las normas reglamentarias sobre seguridad de vuelo, y cuando la empresa pierda las calidades exigidas por el artículo 1857.

También podrá exigirse caución a los explotadores, para responder por el cumplimiento de las obligaciones que les imponga este código y el respectivo permiso de operación.

SUBVENCIONES DEL GOBIERNO

ART. 1863.- El gobierno podrá subvencionar la industria aérea y señalar los términos, condiciones y modalidades de dicha subvención.

NACIONALIDADY DOMICILIO DE LAS EMPRESAS

ART. 1864.- 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.

USO DE AERONAVES EXTRANJERAS

ART. 1865.- Las empresas colombianas podrán prestar servicios aéreos internacionales con aeronaves extranjeras, cuando así resulte de acuerdos de colaboración, o integración realizados con empresas aéreas extranjeras, o de la formación de sociedades multinacionales de transporte aéreo. La autoridad aeronáutica autorizará dichas formas especiales de operación cuando el interés público y la protección de la industria aérea nacional así lo aconsejen.

NOTA: El manual de reglamentos aeronáuticos, tercera parte, numerales 3.6.3 y sus correspondientes subnumerales, se refiere concretamente a la aviación internacional colombiana y a los procedimientos para obtener permisos de operación para aeronaves extranjeras.

CONVENIOS ENTRE EXPLOTADORES

ART. 1866.- Quedan sujetos a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica los convenios entre explotadores que impliquen acuerdos de colaboración, integración 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.

SERVICIOS NO REGULARES

ART. 1867.- 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 explo-

tador de servicios regulares gozará de prioridad para que se le autoricen vuelos no regulares dentro de las rutas comprendidas en su permiso de operación.

INSPECCIÓN A AGENTES DE VIAJES E INTERMEDIARIOS

ART. 1868.- La inspección de la autoridad aeronáutica, con la finalidad de garantizar la estabilidad de la industria aérea y los intereses del público, se extiende también a los agentes de viajes, intermediarios u operadores de viajes colectivos, que usualmente explotan la industria del turismo en colaboración o en conexión con servicios aéreos.

SERVICIOS AÉREOS ESPECIALES

ART. 1869.- Los artículos anteriores se aplicarán igualmente a los explotadores de servicios aéreos especiales.

OPERACIÓN DE EMPRESAS EXTRANJERAS

ART. 1870.- Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional en aeropuertos colombianos, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que Colombia sea parte, o, cuando ellos no sean aplicables, mediante permiso previo de la autoridad aeronáutica, debiendo sujetarse, en este último caso, las respectivas licencias de operación a la existencia de una adecuada reciprocidad con explotadores colombianos.

NOTA. El Decreto 339 de 1991 y la Resolución 1369 de 1991 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil reglamentan el otorgamiento de permisos, a las empresas extranjeras, para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte internacional de carga.

CAPÍTULO XI

TRANSPORTE PRIVADO, ESCUELAS DE AVIACIÓN, AERONAVES DEDICADAS AL TURISMO Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES

APLICABILIDAD A OTRAS AERONAVES

ART. 1871.- Las aeronaves de transporte privado, las de turismo y las deportivas, 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.

PROHIBICIÓN DE PRESTAR SERVICIO PÚBLICO

ART. 1872.- Las aeronaves a que se refiere el artículo anterior, no podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de personas o de cosas, con o sin remuneración.

REGLAMENTACIÓN DE OTRAS ACTIVIDADES

ART. 1873.- La autoridad aeronáutica deberá reglamentar las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes y entidades dedicadas al mantenimiento de aeronaves.

NOTA: El manual de reglamentos aeronáuticos, parte primera, regula lo relativo a la preparación del personal técnico de la aviación civil, incluyendo lo pertinente a escuelas técnicas de vuelo, escuelas de mecánicos de aviación, etc.

CAPÍTULO XII

TRANSPORTE AÉREO

SECCIÓN I

GENERALIDADES

APLICABILIDAD

ART. 1874.- Quedan sujetos a las disposiciones de este código los contratos de transporte interno o 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.

DIVULGACIÓN DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

ART. 1875.- 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 éstos o en un lugar de las oficinas de aquellos en donde sean leídas fácilmente.

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

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

TRANSPORTE ÚNICO

ART. 1876.- 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.

SECCIÓN II

TRANSPORTE DE PASAJEROS

CONTENIDO DEL BOLETO DE PASAJE

ART. 1877.- El billete o boleto de pasaje, si se expide, deberá contener:

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

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

IDENTIFICACIÓN DEL PASAJERO

Res. 19061/89, DAAC/UAEA.

ART. 1º.- Los boletos de pasaje para el transporte aéreo interno (en adelante boletos) deberán contener identificación completa del pasajero, con el número del documento de identificación respectivo.

Res. 19061/89, DAAC/UAEA.

ART. 21.- Los boletos serán de carácter personal e intransferible.

Res. 19061/89, DAAC/UAEA.

ART. 31.- Los transportadores aéreos deberán identificar a los pasajeros en forma satisfactoria:

a) Al presentarse al mostrador de despacho, y

b) Al abordar la aeronave.

Res. 19061/89, DAAC/UAEA.

ART. 4º.- Los pasajeros están obligados a atender las exigencias contempladas en esta resolución.

Res. 19061/89, DAAC/UAEA.

ART. 5º.- La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación (Dic. 18/89).

DESISTIMIENTO POR PARTE DEL PASAJERO

ART. 1878.- En los casos de desistimiento del viaje por parte del pasajero, las empresas de transporte público podrán fijar porcentajes de reducción en la devolución del valor del pasaje, conforme a los reglamentos de la empresa, aprobados por la autoridad aeronáutica.

DOCUMENTACIÓN DE LOS PASAJEROS

ART. 1879.- El transportador podrá exigir a cada pasajero antes de abordar la nave la documentación necesaria para desembarcar en el punto de destino.

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS EN CASO DE MUERTE O LESIONES AL PASAJERO

ART. 1880.- El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en los ordinales 1º y 3º del artículo 1003 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

Dichas operaciones 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.

LÍMITE DE INDEMNIZACIÓN

ART. 1881.- La indemnización en caso de responsabilidad del transportador no excederá de veinticinco mil gramos de oro puro por pasajero.

RESPONSABILIDAD POR INEJECUCIÓN O INTERRUPCIÓN

ART. 1882.- Cuando el viaje no pueda iniciarse en las condiciones estipuladas o se retrase su iniciación por causa de fuerza mayor o razones

meteorológicas que afecten su seguridad, el transportador quedará liberado de responsabilidad devolviendo el precio del billete. El pasajero podrá en tales casos exigir la devolución inmediata del precio.

Si una vez comenzado el viaje éste se interrumpiera 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.

RESPONSABILIDAD POR RETARDO

ART. 1883.- El transportador es responsable del daño resultante del retardo en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.

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

SECCIÓN III

TRANSPORTE DE COSAS Y EQUIPAJES

TRANSPORTE DE EQUIPAJES

ART. 1884.- El transportador estará obligado a transportar conjuntamente con los viajeros y dentro del precio del billete, el equipaje de éstos, con los límites de peso o de volumen que fijen los reglamentos. El exceso de equipaje será regulado en las condiciones del contrato de transporte de que trata el artículo 1875.

ENTREGA DE EQUIPAJES

ART. 1885.- El equipaje de que trata el artículo anterior se anotará en un talón que deberá contener las indicaciones que reglamentariamente se fijen.

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

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

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

OBJETOS DE MANO

ART. 1886.- El transportador será responsable de la pérdida o avería de los objetos de mano, cuando el hecho que causó el daño ocurra a bordo de la aeronave o hallándose aquellos bajo la custodia del transportador, sus agentes o dependientes.

La responsabilidad del transportador no excederá de doscientos gramos de oro puro por todos los objetos de mano de cada persona.

PÉRDIDA O AVERÍA DE MERCANCÍAS Y EQUIPAJES

ART. 1887.- El transportador será responsable de la pérdida o avería de la mercancía y equipaje registrado, cuando el hecho que causó el daño ocurra a bordo de la aeronave o hallándose aquellos bajo la custodia del transportador, sus agentes, dependientes o consignatarios.

La responsabilidad del transportador no excederá de diez gramos de oro puro por kilogramo de mercancía o equipaje registrado de cada persona.

Si la mercancía o el equipaje facturado se transportan bajo la manifestación del valor declarado aceptado por el transportador, éste responderá hasta el límite de ese valor.

EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD

ART. 1888.- No será responsable el transportador cuando el daño sea consecuencia exclusiva de la naturaleza o vicio propio de las cosas transportadas.

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

ENVÍOS POSTALES

ART. 1889.- 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 trescientos treinta y tres gramos de oro puro por envío.

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

CAPÍTULO XIII

CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

SECCIÓN I

ARRENDAMIENTO O LOCACIÓN

MODALIDADES DEL CONTRATO

ART. 1890.- El arrendamiento o locación de aeronaves podrá llevarse a cabo con o sin tripulación, pero en todo caso la dirección de ésta queda a cargo del arrendatario.

El arrendatario tendrá la calidad de explotador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste, cuanto tal calidad le sea reconocida por la autoridad aeronáutica.

PRÓRROGA DEL CONTRATO

ART. 1891.- Salvo expreso consentimiento del arrendador, el contrato no 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 éste.

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.

MORA DEL ARRENDADOR

ART. 1892.- El arrendador que incurra en mora de entregar, restituirá los alquileres que haya recibido; además, pagará al arrendatario una suma mensual equivalente al 50% del precio del arrendamiento estipulado y le indemnizará de perjuicios.

SECCIÓN II

FLETAMENTO

DEFINICIÓN

ART. 1893.- 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.

OBLIGACIONES DEL FLETANTE

ART. 1894.- Son obligaciones especiales del fletante:

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

OBLIGACIÓN ESPECIAL DEL FLETADOR

ART. 1895.- 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.

FLETAMENTO POR TIEMPO DEFINIDO

ART. 1896.- El fletante no estará obligado a emprender un viaje cuya duración previsible exceda considerablemente el término de duración del contrato.

AERÓDROMOS DE INICIACIÓN Y TERMINACIÓN

ART. 1897.- Salvo estipulación en contrario, los aeródromos de iniciación y terminación del contrato estarán situados en Colombia.

DEMORAS POR PARTE DEL FLETADOR

ART. 1898.- El mayor tiempo empleado por el fletante en la ejecución del contrato, imputable a culpa del fletador, impondrá a éste la obligación de pagar a aquél un precio proporcional al precio pactado y los gastos que la demora ocasione.

DEMORAS POR PARTE DEL FLETANTE

ART. 1899.- El fletante responsable de los daños y perjuicios que sufra el fletador por culpa de aquél o de sus dependientes, cuando la nave no pueda efectuar el transporte en el tiempo fijado en el contrato o si ha habido retardo en la salida o en la navegación o en el lugar de su descarga.

CAPÍTULO XIV

SEGURO

RESPONSABILIDAD QUE SE DEBEN CAUCIONAR

ART. 1900.- Las empresas de transporte público quedan obligadas a caucionar la responsabilidad civil de que tratan los capítulos VI, VII y XII mediante:

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

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

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

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

GARANTÍA PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

ART. 1901.- 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.

EMBARGO DE LAS CAUCIONES

ART. 1902.- 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.

APLICACIÓN DE NORMAS PERTINENTES DEL SEGURO MARÍTIMO

ART. 1903.- Al contrato de seguro aéreo se aplicarán, en cuanto sean pertinentes, las normas relativas al seguro marítimo consignadas en este código.

CAPÍTULO XV

HIPOTECA, EMBARGO Y SECUESTRO

AERONAVES SUSCEPTIBLES DE HIPOTECAS

ART. 1904.- Las aeronaves matriculadas en Colombia pueden gravarse con hipoteca. Las que estén en vía de construcción también podrán hipotecarse, con tal que en la escritura pública en que la hipoteca se constituya se consignen las especificaciones necesarias para su inscripción en el registro aeronáutico.

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

COBERTURA DE LA HIPOTECA

ART. 1905.- La hipoteca comprenderá la célula, las unidades motopropulsoras, los equipos electrónicos y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella en forma permanente, aunque fueren momentáneamente separadas de la aeronave, los seguros e indemnizaciones que parcial o totalmente reemplacen la cosa gravada y 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 por el último mes;
3. Las remuneraciones o indemnizaciones debidas por asistencia o salvamento causadas durante la existencia del gravamen;

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

5. Las indemnizaciones fijadas en este título por daños que haya causado la aeronave durante el último año, a personas o cosas con ocasión de un vuelo y que no estén amparadas por un seguro o garantía.

PERMISO PARA SEPARACIÓN DE PARTES

ART. 1906.- 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.

ALTERACIÓN DE LA AERONAVE HIPOTECADA

ART. 1907.- 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.

EMBARGO Y SECUESTRO DE AERONAVES

ART. 1908.- 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 término mayor de un mes.

DESEMBARGO

ART. 1909.- 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 esta parte.

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 (CPC, art. 519).

NORMAS AERONÁUTICAS DE COLOMBIA

Decisiones dictadas por la Comisión del Acuerdo de Cartagena:

DECISIÓN 297

Integración del Transporte Aéreo en la Subregión Andina

LA COMISIÓN DEL ACUERDO DE CARTAGENA

VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, el Acta de la Paz, suscrita con motivo del IV Consejo Presidencial Andino, las Recomendaciones emanadas de la II Reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, la Resolución I-RE. 123, de la I Reunión Extraordinaria de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, celebrada en Caracas, Venezuela, los días 13 y 14 de mayo de 1991, y la Propuesta 234/Rev.1 de la Junta;

CONSIDERANDO:

Que el Diseño Estratégico para la Orientación del Grupo Andino señala que "se observa una tendencia general a la apertura de las economías, que busca entre otras cosas, exponer el aparato productivo a los rigores de la competencia e inducir mejores niveles de competitividad", así como "subraya la ejecución de políticas y acciones tendentes a mejorar, ampliar y modernizar la capacidad de la infraestructura y la prestación de servicios de transporte y comunicaciones, cuya insuficiencia y altos costos actuales impiden la rápida y segura vinculación con los centros de producción y de los de consumo";

Que el Diseño Estratégico resolvió en el plano de la integración física regional "realizar una reunión de autoridades nacionales del transporte aéreo a fin de promover acuerdos bilaterales y multilaterales para el mejoramiento de los servicios aéreos subregionales, y de cooperación para el uso conjunto de las capacidades de infraestructura y equipo, y la adopción de posiciones conjuntas ante terceros";

Que en el Acta de La Paz, suscrita con motivo del IV Consejo Presidencial Andino, los Presidentes de los países de la Subregión dispusieron adoptar la política de "cielos abiertos andinos" y encomendaron a la Junta del Acuerdo de Cartagena que efectúe una propuesta para ser analizada en la próxima Reunión del Consejo Presidencial en base a las iniciativas de Venezuela y Colombia al respecto;

Que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, en su II Reunión celebrada el 18 y 19 de marzo de 1991, aprobó mediante Resolución CAAA No. II-1, el Documento "Política Andina de Transporte Aéreo", el cual incluye un conjunto de principios que responde, sustancialmente, a la antedicha Directriz Presidencial;

DECIDE:

CAPÍTULO 1
DEFINICIONES

ARTÍCULO 1.- Para los efectos de la presente Decisión se entiende por:

Primera Libertad: El derecho de volar a través del territorio de otro país sin aterrizar.

Segunda Libertad: El derecho de aterrizar en otro país para fines comerciales.

Tercera Libertad: El derecho de desembarcar en un país pasajeros, carga y correo, embarcados en el territorio cuya nacionalidad posee el transportista.

Cuarta Libertad: El derecho de embarcar en un país pasajeros, carga, correo, destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee el transportista.

Quinta Libertad: El derecho de embarcar pasajeros, carga y correo en país distinto del de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país de Subregión o de fuera de ella, también distinto del de la nacionalidad del transportista.

País de Origen: El territorio del Estado cuya nacionalidad posee el transportista que embarca pasajeros y carga y en que se fijan las tarifas de transporte aéreo respectivo.

Vuelos regulares: Los vuelos que se realizan con sujeción a itinerarios, horarios prefijados.

Vuelos no regulares: Los vuelos que se realizan sin sujeción a itinerarios, horarios prefijados.

Series de vuelos: Dos o más vuelos no regulares que se programan o realizan en conjunto.

Paquete todo incluido: El conjunto del transporte aéreo y servicios turísticos que un viajero contrata como una sola operación.

Certificado de explotación: El documento emitido por la Autoridad Aeronáutica de un País Miembro, por el que se acredita la autorización otorgada a un transportador aéreo para realizar un servicio aéreo determinado.

Múltiple designación: La designación por un país de dos o más líneas aéreas para realizar servicios de transporte aéreo internacional.

País miembro: Uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

Junta: La Junta del Acuerdo de Cartagena.

Comisión: La Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Organismos Nacionales Competentes: Las Autoridades Aeronáuticas Civiles de los Países Miembros.

CAPÍTULO II
ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 2.- Los Países Miembros aplicarán la presente Decisión en la realización de los servicios de transporte aéreo internacional regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, entre sus respectivos territorios y en éstos y países extrasubregionales.

ARTÍCULO 3.- La presente Decisión no significará, bajo ninguna circunstancia restricciones a las facilidades que los Países Miembros se hayan otorgado o pudieran otorgarse entre sí; mediante acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales.

ARTÍCULO 4.- Sin perjuicio de las libertades que se otorgan en la presente Decisión, los Países Miembros se conceden también los derechos de la primera y segunda libertades del aire.

CAPÍTULO III

DE LAS CONDICIONES PARA LA REALIZACIÓN DE LOS VUELOS REGULARES Y NO REGULARES DENTRO DE LA SUBREGIÓN

ARTÍCULO 5.- Los Países Miembros se conceden el libre ejercicio de los derechos de terceras, cuartas y quintas libertades del aire, en vuelos regulares de pasajeros, carga y de correo, que se realicen dentro de la Subregión.

ARTÍCULO 6.- Los Países Miembros adoptan un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas, que se realicen dentro de la Subregión.

ARTÍCULO 7.- Los Países Miembros, en cumplimiento de la presente Decisión, y de conformidad con lo dispuesto en la Política Andina de Transporte Aéreo, revisarán los permisos de operación, los acuerdos bilaterales u otros actos administrativos vigentes entre ellos, y efectuarán las modificaciones en función de las mismas, orientándolos al libre intercambio de derechos aerocomerciales intrasubregionales que responda al interés comunitario y asegure una sana competencia y la calidad y eficiencia del servicio de transporte aéreo internacional.

ARTÍCULO 8.- En materia de tribulación, se aplicarán a las empresas de transporte aéreo de la Subregión las disposiciones pertinentes del Convenio para evitar doble tribulación entre los Países Miembros, aprobados mediante la Decisión 40 de la Comisión.

ARTÍCULO 9.- Los Países Miembros aceptan el principio de múltiple designación en la realización de los servicios regulares de pasajeros, carga y correo.

El comité Andino de Autoridades Aeronáuticas adoptará, en el plazo de noventa (90) días aprobada la presente Decisión, la reglamentación uniforme necesaria para la aplicación de este principio, garantizar en todo caso el libre acceso al mercado.

ARTÍCULO 10.- Las autorizaciones para efectuar servicios de transporte aéreo no regulares de pasajeros, carga y correo dentro de la Subregión, por parte de empresas nacionales de los Países Miembros, se otorgarán automáticamente por los correspondientes Organismos Nacionales Competentes.

En el otorgamiento de las autorizaciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros, se observarán las siguientes condiciones:

a) Se presentarán las solicitudes ante la respectiva Autoridad, acompañadas de los documentos que contienen los certificados de explotación del país de nacionalidad de la empresa y del contrato contentivo de los seguros correspondientes. Estos documentos pueden estar contenidos en una certificación expedida por el Organismo Nacional Competente.

b) Se autorizarán para ser realizados entre puntos en los que no existan servicios aéreos regulares establecidos. En los casos en que dichos servicios regulares existan, las autorizaciones se otorgarán siempre que la oferta de los vuelos no regulares no ponga en peligro la estabilidad económica de los servicios regulares existentes.

c) Cuando se soliciten series de vuelos no regulares, los mismos deberán responder a la realización de "paquetes todo incluido" y se cumplirán necesariamente en una ruta de ida y vuelta, con salidas y retornos prefijados.

El incumplimiento de estas condiciones ocasionará la aplicación de las respectivas sanciones, de acuerdo con la legislación vigente en cada País Miembro.

CAPÍTULO IV

DE LAS CONDICIONES PARA LA REALIZACIÓN DE VUELOS EXTRASUBREGIONALES

ARTÍCULO 11.- Los Países Miembros se concederán antes del 31 de diciembre de 1992, sujeto a negociaciones bilaterales o multilaterales, manteniendo el principio de equidad, y bajo fórmulas adecuadas de compensación, derechos de tráfico aéreo de quinta libertad en vuelos regulares y establecerán las condiciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros, que se realicen entre países de la Subregión y terceros países.

ARTÍCULO 12.- Los Países Miembros adoptan un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas, que se realicen entre países de la Subregión y terceros países.

CAPÍTULO V

DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS

ARTÍCULO 13.- El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, creado por Resolución V.104 de la V Reunión de Ministros de

Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países Miembros, será el encargado de velar por el cumplimiento y aplicación integral de la presente Decisión.

ARTÍCULO 14.- El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas estará integrado por la autoridad responsable de la aeronáutica civil de cada País Miembro y por su subrogante, quienes actuarán como Representantes Titular y Alterno de dicho país, respectivamente, y se acreditarán ante la Junta.

ARTÍCULO 15.- El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas tiene las siguientes funciones:

a) Velar por y evaluar la aplicación de las Decisiones de la Comisión en materia de transporte aéreo;

b) Recomendar soluciones a los problemas que se presenten en esa materia en la Subregión y fuera de ella;

c) Las que señalen las Decisiones de la Comisión;

d) Recomendar objetivos, políticas, programas y acciones que desarrollen y faciliten los servicios aéreos;

e) Promover la armonización y actualización de las normas, técnicas y disposiciones legales vigentes en los Países Miembros en materia aeronáutica;

f) Poner en conocimiento de la Junta o de los organismos nacionales competentes, los documentos de trabajo y orientaciones previamente analizados en las reuniones del Comité para concretar resoluciones y acuerdos relacionados con el sector aeronáutico;

g) Solicitar a la Junta o por intermedio de ella a los organismos nacionales competentes y a los organismos internacionales, el apoyo necesario para realizar estudios, seminarios, programas de trabajo y demás acciones encaminadas a efectivizar y modernizar los servicios para el transporte aéreo;

h) Registrar y difundir en forma permanente la información sobre las empresas aéreas que operan en la Subregión Andina, las estadísticas sobre movimientos de pasajeros y mercancías, y las normas y disposiciones aplicables en cada País Miembro en materia de transporte aéreo;

i) Constituir grupos de trabajo destinados a elaborar estudios o realizar acciones que complementen las resoluciones emanadas del Comité;

j) Concertar posiciones conjuntas para las negociaciones frente a terceros que permita obtener los máximos beneficios para la Subregión, para lo cual, en cada caso, creará un equipo de negociación; y

k) Dictar su propio reglamento.

ARTÍCULO 16.- El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas se reunirá por lo menos dos veces por año en sesiones ordinarias, las que se llevarán a cabo el primer y tercer trimestre de cada año.

También se reunirá en sesiones extraordinarias cuando lo solicite uno o más de los organismos nacionales competentes de los Países Miembros, la Junta o la Comisión.

CAPÍTULO VI
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 17.- Cada País Miembro comunicará a los restantes Países Miembros el nombre de las empresas nacionales designadas y los derechos aerocomerciales que las mismas ejercerán, tanto en la Subregión como fuera de ella. También se comunicarán entre ellos el nombre de las empresas extrasubregionales y los derechos aerocomerciales que las mismas ejercerán.

ARTÍCULO 18.- Cada País Miembro comunicará en forma oportuna a los restantes Países Miembros y a la Junta, las disposiciones nacionales vigentes en sus respectivos países para otorgar las autorizaciones de rutas, frecuencias itinerarios y horarios para los vuelos regulares, así como para las autorizaciones de los vuelos no regulares.

ARTÍCULO 19.- La Comisión, dentro del plazo de ciento ochenta (180) días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión adoptará y pondrá en vigor una normativa orientada a prevenir o corregir las distorsiones generadas por competencias desleales en los servicios de transporte aéreo.

ARTÍCULO 20.- En materia de tarifas intrasubregionales se aplicará el principio del país de origen.

ARTÍCULO 21.- La presente decisión entrará en vigencia el día de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Dada en la ciudad de Caracas, Venezuela, a los dieciséis días del mes de mayo de mil novecientos noventa y uno (1991).

DECISIÓN 320

Múltiple Designación en el Transporte Aéreo de la Subregión Andina

LA COMISIÓN DEL ACUERDO DE CARTAGENA

VISTOS: El capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, la Decisión 297 "integración del Transporte Aéreo en la Subregión Andina", y la Propuesta 253 de la Junta;

CONSIDERANDO:

Que el artículo 9 de la Decisión 297 "Integración del Transporte Aéreo en la Subregión Andina", establece que los Países Miembros aceptan el principio de Múltiple Designación, en la realización de los servicios regulares de pasajeros, carga y correo, y que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas adoptará la reglamentación uniforme necesaria para la aplicación de este principio, garantizando en todo caso el libre acceso al mercado;

Que la III Reunión del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, realizada el 10 y 11 de febrero de 1992, aprobó mediante Resolución CAAA No. III-4, el documento "Múltiple Designación en el Transporte Aéreo de la Subregión Andina", que recoge los principios de la Directriz Presidencial sobre cielos abiertos;

DECIDE:

ARTÍCULO 1.- Los Países Miembros podrán designar a una o más empresas nacionales de transporte aéreo con permiso de operación para la realización de servicios de transporte aéreo internacional regular de pasajeros, carga y correo, en cualquiera de las rutas dentro de la Subregión, garantizando el libre acceso al mercado y sin ningún género de discriminación.

Para los efectos de la presente Decisión, se entiende por empresa nacional de transporte aéreo susceptible de ser designada, aquella legalmente constituida en el País Miembro desígnenle.

ARTÍCULO 2.- Corresponde al Organismo Nacional Competente, conocer y resolver las peticiones de las empresas de transporte aéreo de

su país que pretendan ser designadas para explotar servicios aéreos, de modo regular, dentro de los Países de la Subregión.

ARTÍCULO 3.- Recibida la solicitud para ser empresa de transporte aéreo designada, el Organismo Nacional Competente decidirá sobre la misma, así como sobre los pormenores de operación, dentro del plazo máximo de treinta días.

ARTÍCULO 4.- El Organismo Nacional Competente, una vez definida la designación, la notificará directamente, por escrito, a cada uno de los Organismos Nacionales Competentes de los Países Miembros en los que el solicitante vaya a ejercer derechos aéreocomerciales, indicándole la denominación social, las rutas, frecuencias y equipos con los cuales operará.

ARTÍCULO 5. El Organismo Nacional Competente que sea notificado por otro País Miembro, con la designación realizada a una empresa de transporte aéreo, permitirá en forma inmediata la realización de los servicios en las rutas y frecuencias ya autorizadas por el país desígnenle, dentro de un plazo máximo de treinta días de recibida la notificación. Asimismo, éste coordinará con la empresa designada cualquier modificación del horario solicitado que por razones técnicas sea necesario efectuar.

ARTÍCULO 6.- El hecho de que una empresa de transporte aéreo haya sido designada para realizar vuelos regulares, en nada afecta su capacidad para realizar vuelos no regulares de pasajeros, carga y correo, cumpliendo los requisitos del artículo 10 de la Decisión 297.

ARTÍCULO 7.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena, cuando se presenten discrepancias u observaciones en relación con el cumplimiento de esta Decisión, los Organismos Nacionales Competentes podrán celebrar entre ellos consultas directas, encaminadas a resolver las diferencias planteadas.

ARTÍCULO 8.- La presente Decisión entrará en vigencia el día de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Dada en la ciudad de Quito, Ecuador a los diecisiete (17) días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos (1992).

DECISIÓN 360

Modificación de la Decisión 297 “Integración del Transporte Aéreo en la Subregión Andina”.

LA COMISIÓN DEL ACUERDO DE CARTAGENA

VISTOS: La Decisión 297 de la Comisión y la Propuesta 265 de la Junta;

CONSIDERANDO:

Que las distintas interpretaciones que las autoridades nacionales competentes vienen dando al texto vigente del artículo 5 de la Decisión 297, ha traído como consecuencia limitaciones y restricciones en su aplicación, afectando el funcionamiento del sistema de transporte aéreo al interior de la Subregión, particularmente en lo que corresponde al transporte exclusivo de carga;

Que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) ha considerado importante que se precisen las definiciones de “vuelos regulares” y “vuelos no regulares”, con el propósito de hacerlas compatibles con los criterios que sobre estos conceptos tiene la Organización de aviación Civil Internacional (OACI);

Que es necesario que los preceptos contenidos en la norma comunitaria señalada, reflejen la orientación dada por los Presidentes de los Países Miembros, de concederse libertad total en la realización de las operaciones de transporte aéreo entre los Países Miembros;

DECIDE:

ARTÍCULO 1.- Sustituir las definiciones de “vuelos regulares” y “vuelos no regulares” contenidos en el artículo 1 de la Decisión 297, por los siguientes textos:

Vuelos regulares, los que se realizan con sujeción a itinerarios, horarios prefijados y que ofrecen al público mediante una serie sistemática de vuelos. Tales condiciones deben cumplirse en su conjunto.

Vuelos no regulares, los que se realizan sin sujeción a la conjunción de los elementos que definen los “vuelos regulares”.

ARTÍCULO 2.- Sustituir el artículo 5 de la Decisión 297, por el siguiente texto:

“ARTÍCULO 5.- Los Países Miembros se conceden el libre ejercicio de los derechos de tercera, cuarta y quinta libertades del aire en vuelos

regulares combinados de pasajeros, carga y correo, o exclusivos de pasajeros o de carga, que se realicen dentro de la Subregión".

ARTÍCULO 3.- Sustituir el artículo 12 de la Decisión 297, por el siguiente texto:

"ARTÍCULO 12.- Los Países Miembros adoptan un régimen de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas, que no constituyan un conjunto sistemático de vuelos entre un mismo origen y destino, que se realicen entre países de la Subregión y terceros países".

Dada en la ciudad de Lima, Perú a los veintiséis (26) días del mes de mayo de mil novecientos noventa y cuatro (1994).

DECISIÓN 361

Modificación de la decisión 320 "Múltiple Designación en el Transporte Aéreo en la Subregion Andina"

LA COMISIÓN DEL ACUERDO DE CARTAGENA

VISTOS: Las Decisiones 297 y 320 de la Comisión y la Propuesta 266 de la Junta;

CONSIDERANDO:

Que en la aplicación de la Decisión 320, las empresas designadas por los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena han identificado los requerimientos exigidos por las autoridades nacionales competentes, para permitirles las operaciones de transporte aéreo en sus respectivos territorios;

Que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) ha señalado la importancia de armonizar los requisitos que deben cumplir las empresas aéreas designadas para operar en la Subregión Andina;

DECIDE:

ARTÍCULO 1.- Sustituir el artículo 5 de la Decisión 320, por el siguiente texto:

"ARTÍCULO 5.- El organismo nacional competente que sea notificado por otro País Miembro, con la designación hecha a una empresa de transporte aéreo; permitirá la realización de los servicios en las rutas y frecuencias autorizadas por el país designante, dentro de un plazo no mayor de treinta (30) días calendario, contados a partir de la

fecha de recepción de la notificación, y previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Copia del Permiso de Operación otorgado por la autoridad designante, debidamente legalizada o autenticada, conforme a la legislación del país receptor;

2. Acreditar la representación legal, y cumplir los requisitos sobre inscripción comercial o domicilio, todo ello de conformidad con el orden jurídico del País Miembro receptor;

3. Certificación de las pólizas de seguro, de acuerdo con las exigencias internacionales aceptadas para el transporte aéreo; y,

4. Acreditación del pago de los derechos por concepto de otorgamiento del permiso de operación que establezca el país receptor.

Los documentos descritos en los numerales anteriores, serán presentados por la empresa designada ante el organismo nacional competente del País Miembro receptor, quien coordinará con la empresa cualquier modificación del horario solicitado que por razones técnicas sea necesario efectuar".

ARTÍCULO 2.- Incluir a continuación del artículo 7 de la Decisión 320 el siguiente artículo:

"ARTÍCULO ..." Los Países Miembros que en sus legislaciones exijan la presentación de certificados sobre carencia de informes o procesos sobre narcotráfico y subversión, podrán requerir el cumplimiento de este requisito a las empresas aéreas designadas, mientras así lo establezca su legislación nacional.

Dada en la ciudad de Lima, Perú a los veintiséis (26) días del mes de mayo de mil novecientos noventa y cuatro (1994).

CAPÍTULO V

LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES Y COLOMBIANOS DE LA AVIACIÓN CIVIL

En el interés de los servicios aéreos internacional y nacionales distintos organismos públicos y privados se reparten las competencias. Los organismos públicos son destinados a la reglamentación y el control de la circulación aérea, tanto al nivel internacional como al nivel nacional, cada organismo nacional queda estrechamente relacionado con los organismos internacionales. Los organismos privados se destinan a reglamentar el transporte aéreo en sus aspectos económicos y comerciales. La primera sección de este capítulo se destina a los organismos internacionales público y privados, y la segunda a los organismos colombianos.

ORGANISMOS INTERNACIONALES DE LA AVIACIÓN CIVIL

Los organismos internacionales de la aviación civil son de carácter público como la OACI, o de carácter privado como la IATA, aunque existen otros organismos a nivel internacional que coadyuvan en el campo jurídico de la aviación civil.

ORGANISMOS DE DERECHO PÚBLICO

Son de derecho público aquellos organismos constituidos por los Estados nacionales mediante un convenio internacional con el fin de reglamentar la circulación aérea, de dar seguridad y eficacia técnica a la navegación aérea. En algunos casos un organismo público podrá destinarse al transporte aéreo comercial. Al nivel mundial los principales organismos internacionales son:

1. La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI);
2. Los demás organismos de la Naciones Unidas relacionadas con la reglamentación de asuntos atinentes a la aviación civil, como la,

Organización Mundial de la Meteorología, la Unión Postal Universal, la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

A nivel regional, los principales organismos internacionales son:

1. Eurocontrol,
2. La Comisión Europea de la Aviación Civil,
3. La Agencia de Servicios de Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar,
4. La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.
5. La Comisión Latinaomericana de la Aviación Civil.

ORGANISMO DE NIVEL MUNDIAL: LA ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

Creación, características y objetivos

La OACI (o ICAO = International Civil Aviation Organization) fue creada por el Convenio de Chicago (art. 43 y ss.). Comenzó sus funciones el 4 de abril de 1947, fecha en que el Convenio entró en vigencia. En el período entre el fin de la Conferencia y la vigencia del Convenio, funcionó la Organización Provisional de la Aviación Civil (OPACI).

Características de soporte internacional

La OACI es una institución especializada con carácter internacional. Por lo tanto su competencia es limitada. Como servicio público se vincula a la Organización de las Naciones Unidas por el Protocolo del 3 de octubre de 1947.

En el ejercicio de sus funciones la OACI coopera con otros organismos internacionales, a saber:

1. La Organización de las Naciones Unidas, a título de organismo internacional especializado semejante a los demás organismos del mismo tipo. Los organismos especializados de la ONU se rigen por un estatuto común respecto de su personal.
2. La Agencia Internacional de la Energía Atómica (AIEA), respecto de los problemas del transporte aéreo de material nuclear, y de la responsabilidad por daños causados por él.

3. La Organización Internacional del Trabajo (OIT), para el estudio de los reglamentos laborales del personal de la aviación civil. Por el acuerdo del 19 de octubre de 1953 la OACI y la OIT cooperan permanentemente en ello mediante reuniones y consultas, aunque se critica la poca intensidad de la cooperación (RCA.1969.7).
4. La Organización Mundial de la Meteorología la (OMM), para la distribución de informes sobre las condiciones meteorológicas. En efecto, la OACI administra estaciones de este tipo en los océanos, el conjunto más importante siendo el de nueve estaciones en el Atlántico Norte (NAOS: North Atlantic Ocean Stations), con un total de 21 naves. Los costos se reparten entre los Estados que emplean el servicio RGA.1968.85.
5. La Organización Mundial de la Salud (OMS), respecto de los reglamentos sanitarios de la aviación. El Anexo Técnico 9 del Convenio de Chicago contiene los principios de esta reglamentación.
6. La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), en lo que concierne a los sistemas empleados para la comunicación entre las aeronaves y entre ellas y los servicios terrestres.
7. La Unión Postal Universal (UPU), para la reglamentación del transporte aéreo del correo.
8. La Corte Permanente de Justicia Internacional, para las controversias entre los Estados respecto de la interpretación o aplicación del Convenio de Chicago (art. 84 a 86).
9. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) (organismo privado), para la integración de los elementos técnicos de la aeronáutica con los aspectos económicos y comerciales relevantes.
10. La Cámara de Comercio Internacional (CCI), para la resolución de los problemas técnico comerciales y casos de arbitraje.
11. La Comisión Europea de la Aviación Civil (CRAC), para su funcionamiento y organización.
12. La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), para la integración de sus procedimientos dentro del sistema internacional.

1. Organismos similares a la anterior en distintas partes del mundo, especialmente la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil.

2. Los distintos Estados que han ratificado o adherido al Convenio de Chicago o que se refiere a la reglamentación que estos pueden o deben adoptar bajo recomendación de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.

La CIAC –Comisión Interamericana de Aviación Civil–, organismo que el autor de este libro, presentó en junio de 1997 ante el Señor Secretario General de la O.E.A, César Gaviria Trujillo, en Washington D.C, pretende crear una Agencia Aeronáutica, dependiente de la OEA, sin menoscabo a la cooperación con la OACI, de acuerdo con los Estatutos Jurídicos contemplados en los artículos 136 y 150 de la OEA, los cuales permiten mancomunar esfuerzos con organismos especializados, en especial tratándose de la Aviación Comercial. Su objetivo estriba en estandarizar y unificar las normas que nuestras aerociviles han expedido, para regularizar las actividades aerocomerciales. Adicionalmente los artículos 64, 65 y 66 de la OACI, permite celebrar estos acuerdos.

Finalidad de la OACI

La Organización de Aviación Civil Internacional OACI, tiene por objetivo el desarrollo de la aviación civil internacional y la investigación de los medios aptos para, lograr este fin, sean ellos jurídicos, económicos o técnicos, lo cual lo facilita el artículo 44 de la Convención de Chicago de 1944. Ver www.icao.int.

Estructura interna de la OACI

La Personería Jurídica de la OACI se extiende de manera especial: "El organismo gozará, en el territorio de cada uno de los Estados contratantes, de la personería jurídica que sea necesaria para el desempeño de sus funciones. Siempre que sea compatible con la Constitución y las leyes del Estado interesado se otorgará plena personería jurídica" (art. 47 del Convenio de Chicago). Por consiguiente, la OACI puede tener distintas formas de personería, según el Estado en donde tenga representación. Su sede es Montreal – Canadá, con oficinas regionales en otras latitudes del mundo.

Entre los principales órganos de control de acuerdo con los Estatutos de la OACI, tenemos: La Asamblea, el Consejo, los Comités y Comisiones, y el Secretariado General.

Asamblea General de la OACI

La Asamblea se compone de los delegados de los Estados miembros, cada delegación con un voto no obstante la presencia de varios miembros en la delegación. La Asamblea es el órgano supremo de la OACI. Se reúne una vez por año, pero puede ser convocada en cualquier momento por el Consejo, o a solicitud de 10 Estados contratantes, según lo contemplado en los artículos 48 y 49. Adicionalmente el artículo 48 preceptúa que la mayoría en el momento del voto, constituye quórum.

La Asamblea General no es un órgano permanente, de manera que la Asamblea tiene funciones apropiadas a esa condición según lo expresa el artículo 49, cual es crear un Consejo, para la elección de los funcionarios y de los Estados, revisión de los informes del Consejo, examen de las finanzas de la OACI y, en general, atender los problemas de la jurisdicción del Organismo que no se haya asignado específicamente al Consejo. Podríamos decir que soluciona los asuntos de la cotidianidad en el aspecto general.

El Consejo de la OACI

El Consejo de la OACI, es el órgano permanente y restringido encargado de su administración diaria y de la preparación de las decisiones de la Asamblea. Se compone de un número de miembros igual al número de Estados contratantes que representan, elegidos por la Asamblea cada 3 años de acuerdo con el artículo 50 y cuyo contenido ha sido modificado en varias oportunidades, con el fin de permitir la participación activa de varios representantes de los Estados.

En el contexto del artículo 50 prevé tres categorías de Estados que deberán estar representadas en el Consejo por elección de la Asamblea: (a) los Estados de mayor importancia para el transporte aéreo; (b) los Estados, no representados de otro modo, que más contribuyen a facilitar la navegación aérea; (c) los Estados que aseguran una representación geográfica adecuada, y que no serían representados de otro modo. Además, la Asamblea debe abstenerse de designar al Consejo personal

que tengan una parte activa o intereses financieros en la explotación de un servicio internacional.

Las decisiones del Consejo se toman a la mayoría de sus miembros, pero un Estado no podrá votar sobre asuntos que afectan especialmente sus intereses, o durante el estudio por el Consejo de un litigio en el cual es parte, lo cual lo estipulan los artículos 52 y 53. Esta última regla se ha aplicado a Checoslovaquia en un caso en que se oponía al lanzamiento de globos a través de sus fronteras (OACI DOC 7766-C/P970 pp. 33-381 114-123) y a Portugal demandada en una ocasión por Nigeria (ver. DOC 8731-4 (Closed), C/977-4). En ambos casos esos Estados no eran miembros del Consejo en el momento, pero fueron invitados a participar, sin voto, al igual que en casos similares.

El Consejo ejerce dos categorías de funciones: las obligatorias y las facultativas. Las funciones obligatorias son:

1. Establecer las reglas de su propio funcionamiento como los procedimientos técnico administrativos, sueldos del personal administrativo y del presidente, vicepresidentes, secretario general y personal subdirectivo.
2. Organizar los informes para la Asamblea: informarla mediante boletines anuales y ejecutar sus decisiones.
3. Mantener relaciones con los Estados miembros: notificarlos de cualquier infracción al Convenio por parte de los Estados, y examinar todos los asuntos relativos al Convenio a petición de los Estados.
4. Crear los organismos previstos por el Convenio: designar el secretario general de la Organización, instituir la Comisión de la Navegación Aérea y el Comité de Transporte Aéreo.
5. Administrar las finanzas de la Organización, con el fin de racionalizar el gasto.
6. Ejecutar ciertas misiones técnicas: adoptar, modificar los anexos al Convenio; reunir, estudiar y publicar toda información relativa a la navegación aérea y a la explotación de los servicios, etc.

Las funciones **facultativas** del Consejo son:

1. Crear, según la necesidad, comisiones auxiliares de transporte aéreo, regionales o de otra naturaleza. Es el caso de la CEAC.

2. Delegar nuevas atribuciones a la Comisión de la navegación aérea.
3. Dirigir las investigaciones en todos los casos del transporte aéreo y de la navegación aérea de interés internacional.
4. Estudiar todos los asuntos relativos a la organización y a la explotación de los transportes aéreos internacionales.
5. Investigar los obstáculos a la navegación aérea internacional.

Los funcionarios del Consejo son el presidente, los vicepresidentes, un secretario general y el personal subalterno.

El **Presidente** es elegido por tres años y es reelegible. No es necesariamente uno de los miembros del Consejo, pero en el caso de que lo sea, pierde su derecho de voto y por lo tanto debe ser reemplazado como miembro. Sus atribuciones son: convocar el Consejo, el Comité de Transporte Aéreo, y la Comisión de la Navegación Aérea; representar al Consejo y desempeñar en nombre del Consejo las funciones que se le designen. Es asistido por varios **vicepresidentes** designados por el Consejo, que conservan su derecho de voto.

El secretario general, nombrado por el Consejo, es el funcionario más alto de la OACI: es su "funcionario ejecutivo Jefe". Tiene a su cargo la administración de la organización, administración y control de la OACI.

El Consejo determina el personal necesario según las condiciones indicadas en los artículos 58 a 60 del Convenio de Chicago de 1944.

Para el ejercicio de sus funciones el presidente, el secretario general y el personal subalterno de la OACI son funcionarios internacionales. Por lo tanto, según el artículo 59 no, solicitaran ni recibirán respecto del desempeño de sus funciones, instrucciones de autoridad alguna fuera de la Institución.

El Consejo podrá delegar su autoridad en materias determinadas a comités seleccionados por sus miembros. Además es asistido por distintos comités y comisiones ya organizados de acuerdo con los estatutos de la Organización que predican los artículos 52, 53 y 54.

Comités y Comisiones de la OACI

Consta de cinco Comités permanentes de acuerdo con los Estatutos de la OACI. Primero se organizaron la Comisión de la Navegación Aérea

con funciones técnicas, y el Comité de Transporte Aéreo con funciones comerciales/económicas (arts. 54 (e), 56, 57); art. 54. Posteriormente se crearon otros comités para responder a necesidades precisas: el Comité Jurídico, el Comité de las Finanzas, y el Comité de la Asistencia Colectiva para los Servicios de la Navegación Aérea. Estos Comités están asesorados por personal especializado.

Comisión de la navegación aérea

Se compone de 12 miembros nombrados por el Consejo entre las personas designadas por los Estados contratantes y poseedoras de una competencia y una experiencia adecuadas en la práctica de la aeronáutica. El presidente de la Comisión es nombrado por el Consejo (art. 56). Las funciones de la Comisión son de carácter técnico y se encarga de lo siguiente:

- Examinar las enmiendas a los anexos técnicos de la Convención y recomendar su adopción al Consejo.
- Conceptuar ante el Consejo sobre la centralización y la comunicación de informes a los Estados que tengan utilidad para la navegación aérea.
- Ejercer todas las atribuciones que le confiere el Consejo.
- Establecer subcomisiones técnicas, llamadas divisiones, con la aprobación del Consejo: las divisiones de aeródromos, de rutas aéreas y asistencia a tierra, de servicios de informaciones aeronáuticas, de comunicaciones, de mapas y cartas aéreas, de meteorología, de operaciones, de licencias del personal, de las reglas del aire, del control del tráfico aéreo y de la búsqueda y asistencia.

Comité de transporte aéreo

Este fue creado en 1948 con 12 miembros y con competencia económica para los aspectos de la organización y la explotación de los servicios aéreos internacionales. El Convenio de Chicago no define su competencia, pero el Acuerdo Preliminar la define en su artículo III (sec. 5, par. 3-a), y una decisión del Consejo de 1947 fija sus atribuciones. Al combinar los textos, son funciones del Comité:

(a) Presentar al Consejo informes y recomendaciones relativas al transporte aéreo de conformidad con el Acuerdo Preliminar y del Convenio (decisión del Consejo). Ello incluye:

- Observar, clasificar e informar de manera continua sobre los hechos relativos al origen y volumen del tráfico aéreo internacionales, y sobre la relación entre este tráfico o su solicitud, y los servicios de explotación.
- Pedir, reunir y analizar los informes relativos a las subvenciones, tarifas y costos de explotación y hacer un informe sobre ello.
- Estudiar los asuntos relativos a la organización y explotación de los servicios de transporte aéreo internacionales, comprendidos la propiedad y la explotación internacional de internacionales de larga distancia.
- Estudiar los asuntos debatidos en la Conferencia Internacional de la Aviación Civil reunida en Chicago el 1º de noviembre de 1944, sobre los cuales los Estados representados no pudieron ponerse de acuerdo.

(b) Presentar al Consejo definiciones y propuestas para las adopciones de los procedimientos recomendados para el transporte aéreo y especialmente para su facilitación mediante la simplificación de reglamentos nacionales sobre aduanas para aeronaves, pasajeros y mercaderías. Es una de las funciones más importantes del Comité. La facilitación (en abreviación: FAL) está expuesta en el Anexo 9 del Convenio de Chicago.

(c) Presentar al Consejo informes o recomendaciones útiles y necesarias para mejorar la seguridad, la regularidad, la eficacia y la economía del transporte aéreo.

(d) Estudiar las estadísticas del transporte aéreo, y hacer recomendaciones al Consejo sobre programas y utilización.

(e) Recomendar al Consejo las mejoras del transporte aéreo y ayudar a la realización de los acuerdos internacionales o de las políticas nacionales sobre el transporte aéreo.

(f) Recomendar al Consejo las disposiciones necesarias a la colaboración internacional en el ámbito de las investigaciones

económicas relativos a la aviación en general, y al transporte en particular.

(g) Tomar la iniciativa en los proyectos de enmienda de las disposiciones de las Convención relativas al transporte aéreo.

(h) Presentar al Consejo recomendaciones sobre las divisiones técnicas de estudio para las funciones indicadas arriba.

Comité jurídico

Originalmente se reunió por primera vez en Bruselas en 1947, cuando elaboró sus propios estatutos. Se compone de los delegados de los Estados miembros, cada delegación con un voto. El Comité jurídico es el sucesor del CITEJA, pero con atribuciones más amplias. En efecto, además de una competencia en el derecho privado, único campo de acción del CITEJA, el Comité Jurídico de la OACI tiene competencia en derecho público aeronáutico. Su misión está definida en sus estatutos e incluye: (a) el estudio y preparación de los proyectos de la Convención; (b) emitir conceptos sobre los asuntos jurídicos importantes para la OACI; (c) interpretar el Convenio cuando se le solicite un concepto; (d) cooperar con las organizaciones internacionales encargadas de unificar y de codificar el derecho internacional; el Comité jurídico está dividido en subcomisiones que preparan su trabajo de acuerdo con las situaciones especiales.

Comité de finanzas

Este se compone de 7 miembros nombrados por el Consejo entre sus afiliados. Examina todos los problemas financieros relativos a la gestión de la OACI, cuyos presupuestos anuales son votados por la Asamblea bajo la propuesta del Consejo. En 1962 la Asamblea decidió los criterios para el reparto de gastos entre los Estados miembros: (a) la capacidad financiera del Estado se calcula con base en el ingreso nacional y se tiene en cuenta el ingreso por habitante; (b) la importancia de la aviación civil y determinado Estado y el interés que ese Estado tiene en ella; (c) el empleo de un sistema de porcentajes para evaluar la contribución de cada Estado a los gastos de la OACI, el total de las contribuciones sumando un 100%; (d) aplicación de una contribución mínima y una máxima, para los gastos de la Organización.

Comité de asistencia colectiva para los servicios de navegación aérea

Este Comité está compuesto de 9 miembros. Creado en 1947, el Comité se encarga de asegurar la financiación de las instalaciones necesarias a la navegación aérea sobre el territorio de los Estados que no pueden costear los gastos, o en alta mar. Sus funciones se vinculan estrechamente con las actividades dispuestas en el capítulo XV del Convenio titulado "Aeropuertos y otras instalaciones y servicios de la navegación aérea".

Secretariado de la OACI

El secretariado consiste en cinco direcciones principales: navegación aérea, transporte aéreo, asistencia técnica, asuntos jurídicos y servicios administrativos, todos bajo el control del Secretario General.

El reclutamiento del personal para los cargos superiores tiende hacia una amplía representación geográfica, pero la OACI también emplea expertos que las administraciones nacionales ponen a su disposición.

El secretariado suministra asistencia técnica y administrativa necesaria a los representantes de los Estados reunidos en el Consejo, y en los Comités y Comisiones de la OACI. También colabora con la CEAC.

ORGANIGRAMA GENERAL DE LA O.A.C.I.

ASAMBLEA
(Periódica)
Consejo
(Permanente)
Comisión de Navegación Aérea: 12 miembros (divisiones)
Comité de Transporte Aéreo: 12 miembros
Comité Jurídico, representación por Estado (subdivisiones)
Comité de Finanzas: 7 miembros
Comité de Asistencia Colectiva: 9 miembros
SECRETARIADO (Permanente) Secretario General
Dirección de Navegación Aérea
Dirección de Transporte Aéreo
Dirección Jurídica
Dirección de Finanzas
Dirección de Asistencia

Competencia de la OACI

Basados en el texto del artículo 44 del Convenio de Chicago "los fines y objetivos del Organismo serán el fomento de los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y el fomento del desarrollo y perfeccionamiento del transporte aéreo internacional". El mismo artículo indica los aspectos de esta misión general: seguridad de la aviación, construcción de aeronaves, rutas aéreas, seguridad de los transportes aéreos, evitar la competencia ruinosa, derecho de los Estados de explotar las líneas aéreas internacionales, evitar la discriminación entre los Estados, la seguridad de los vuelos, el desarrollo general de la aeronáutica. Estos objetivos reúnen todos los aspectos técnicos y económicos de la aviación civil internacional. Por lo tanto la OACI tiene dos finalidades en sus funciones: la seguridad de la navegación aérea, y la economía del transporte aéreo.

Las funciones de la OACI se reparten en tres categorías: una de reglamentación y de administración, la más importante, una legislativa y una jurisdiccional y arbitral.

Función de reglamentación y de administración

La Organización de Aviación Civil Internacional dispone estatutariamente de esta función que ejerce tanto en la técnica como en la economía del transporte aéreo internacional. El trabajo de reglamentación tiene especial importancia en la elaboración y en la revisión de los anexos técnicos del Convenio de Chicago, aunque desde el punto de vista jurídico debe advertirse que la administración y la reglamentación no tiene plena fuerza jurídica de las legislaciones nacionales.

Con el fin de adoptar una reglamentación uniforme y de mantenerla al día según el desarrollo de la técnica, los Estados contratantes aceptaron armonizar sus respectivas legislaciones y reglamentos (art. 37 del Convenio). Incumbe a la OACI enmendar y difundir las normas o "standards", los métodos y los procedimientos recomendados en relación con los puntos enumerados en el artículo 37 del Convenio de Chicago, por lo tanto deberá coadyuvar en:

a. "Sistemas de comunicación y ayudas para la navegación aérea, incluso los distintivos a tierra;
b. Características de los aeropuertos y las zonas de aterrizaje;

c. Reglamentos del aire y procedimiento e la regularización del tráfico aéreo;
d. Licencias para el personal de vuelo y los mecánicos;
e. Navegabilidad de las aeronaves;
f. Matrícula de las aeronaves;
g. Compilación e intercambio de informes meteorológicos;
h. Libro de a bordo y bitácoras en general;
i. Mapas y cartas aeronáuticas de navegación;
j. Trámites de aduana y de inmigración;
k. Aeronaves en peligro e investigación de los accidentes; y todo factor adicional que se relacione con la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea, internacional, que en su oportunidad se juzgue adecuado".

Estos puntos se relacionan directamente con los anexos del Convenio. La OACI prepara los anexos, de conformidad con el artículo 54 sobre las normas internacionales y los procedimientos. Las divisiones técnicas de la OACI redactan los proyectos de los anexos o de sus enmiendas, y los someten a la Comisión de Navegación Aérea. Esta a su vez los somete al Consejo, que acepta a la mayoría de las dos terceras partes de los miembros, y los recomienda a los Estados (art. 90). Cada anexo o cada enmienda a ellos, rige tres meses después de la notificación a los Estados, o después de un plazo más largo si así lo fija el Consejo. Sin embargo, un anexo o su enmienda no tiene vigencia si la mayoría de los Estados transmiten su desaprobación a la OACI. Las enmiendas a los anexos son frecuentes, debido al desarrollo de la técnica y la normatividad aeronáutica. Los 18 anexos correspondientes al Convenio de Chicago, se enumeran en el Capítulo de la Convención de Chicago.

Además de los mencionados anexos, la OACI publica procedimiento para la navegación aérea, reparados por sus divisiones técnicas y aprobados por el Consejo. La OACI ha publicado varios de estos procedimientos mundiales, procedimientos de radiotelefonía, explotación técnica de las aeronaves, meteorología, telecomunicaciones (códigos y abreviaciones de la OACI). Las oficinas regionales de la OACI también pueden preparar procedimientos complementarios regionales y darlos a conocer.

Los 18 anexos del Convenio comprenden dos categorías de disposiciones: los "standards" o normas, y los métodos o prácticas recomendados; los procedimientos mundiales podrán ser transformadas en uno u otro tipo de disposición. Es un Standard, toda especificación sobre las características físicas, configuración, el material, los rendimientos, el personal y los procedimientos, cuya aplicación uniforme es reconocida como necesaria a la seguridad o a la regularidad de la navegación aérea en aplicación del Convenio de Chicago. En el caso de ser imposible para un Estado conformarse al standard, deberá notificarlo al Consejo (art. 38).

Es un método recomendado toda especificación sobre las características físicas, la configuración, el material, los rendimientos, el personal, los procedimientos, cuya aplicación uniforme es reconocida como deseable en el interés de la seguridad, de la regularidad o de la eficacia de la navegación aérea internacional y al cual los Estados contratantes se esforzarán de conformarse según el Convenio.

En los anexos al Convenio los standards se identifican con caracteres romanos y los métodos recomendados con caracteres itálicos.

El carácter obligatorio de los anexos no se sustituye al poder legislativo o reglamentario de los Estados. Los anexos son obligatorios, pero no constituyen reglas directamente aplicables: son modelos establecidos por la OACI sobre los cuales los Estados deberán alinearse según el Convenio mediante sus propias legislaciones y reglamentaciones: artículos 37 y 38.

El Estado que no modifique su reglamentación nacional de acuerdo con una enmienda a un standard, deberá notificar al Consejo de la OACI dentro de 60 días desde la adopción de la enmienda. Los Estados tienen interés en conformarse con estas indicaciones porque constituyen un mínimo de regularización al nivel internacional.

Función legislativa

La OACI estudia y prepara los proyectos de convenciones internacionales para el derecho aeronáutico. La preparación técnica incumbe al Comité Jurídico y a sus subcomités. Los proyectos preparados se adoptan luego por una conferencia diplomática que refine a los representantes de los Estados. La OACI ha preparado varios proyectos,

algunos de los cuales están vigentes como acuerdos internacionales: el Protocolo de La Haya, la Convención de Guadalajara, el Protocolo de Guatemala y otros que mencionamos, de acuerdo con los datos de la Cancillería Colombiana (2003).

Función jurisdiccional y arbitral

La Organización de Aviación Civil Internacional OACI es competente para dirimir los conflictos de interpretación entre los Estados contratantes respecto del Convenio de Chicago y sus anexos (art. 84). y del Acuerdo de tránsito (Acuerdo. art. II, sec. 2), los cuales estudia el Comité Jurídico.

La Organización ha tenido la ocasión de ejercer esta facultad. En 1952 el Gobierno de la India solicitó a la OACI un concepto sobre los artículos 5, 6 y 9 del Convenio y sobre el Acuerdo de tránsito, en su litigio contra Pakistán. En este caso el conflicto se solucionó por la negociación, pero se registró la solución con la OACI, según el artículo 83 del Convenio. En 1967 el Reino Unido solicitó a la OACI una interpretación del artículo 9 del Convenio en su litigio con España sobre Gibraltar. El litigio fue posteriormente retirado del Consejo de la OACI por España y el Reino Unido.

Todas las decisiones tomadas por el Consejo pueden ser objeto de una apelación a la Corte Permanente de Justicia Internacional, o ante un Tribunal Arbitral Especial. Las sentencias proferidas en apelación son definitivas y ligan a las partes. Las sanciones previstas por la Convención son en principio severas. En efecto, el artículo 88 prevé: “La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la propia Asamblea y en el Consejo a cualquier Estado contratante, si se comprueba que no acata las disposiciones de este Capítulo”. Nunca se ha aplicado este artículo. Según el artículo 87, una empresa que no se conforme a una decisión definitiva puede verse excluida del derecho de sobrevuelo de los territorios de los Estados contratantes. El Consejo puede ser designado como árbitro: numerosos acuerdos bilaterales proveen su intervención en caso de conflicto entre las partes.

ORGANISMOS DE NIVEL REGIONAL

Eurocontrol

El Convenio firmado el 13 de diciembre de 1960, por Alemania, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Irlanda y Luxemburgo instituyeron en Bruselas la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea o "EUROCONTROL", como se le conoce, con sede en Bruselas. Ver www.eurocontrol.int.

El objetivo original de EUROCONTROL fue el de reglamentar la circulación aérea en el espacio aéreo superior (más de 20.000 o de 25.000 pies) de los Estados miembros. Ese espacio se distingue del espacio inferior, controlado por las distintas administraciones nacionales y regionales de información de vuelo. La Organización podía recibir de los Estados miembros el control de los espacios inferiores en caso de necesidad. Para lograr el control requerido EUROCONTROL organizó y creó tres centros de control con instalaciones de apoyo: el Centro de Maastricht en Holanda, el de Karlsruhe en Alemania y el de Shannon en Irlanda. Los primeros dos se componen de una sofisticada automatización destinada a facilitar el servicio de control aéreo; el Centro de Shannon no ha exigido tal desarrollo para su aérea de control.

Sobre la base de un proyecto presentado a la Comisión Permanente de EUROCONTROL en Bruselas en 1980, se celebró una conferencia diplomática el 12 de febrero de 1981 en la cual se adoptó un Protocolo enmendando la Convención de 1960 y agregando Portugal como nuevo miembro. El Protocolo entró en vigencia en 1983.

El Protocolo contiene importantes modificaciones a saber:

1. EUROCONTROL tiene ahora por objetivo principal la coordinación y la planificación de un sistema de circulación aérea para todo el espacio aéreo de los Estados contratantes, sin distinción entre el espacio superior y el inferior. En efecto, los antiguos servicios de circulación aérea (ATS: Air Traffic Services) en el espacio superior se consideraron injustificados tanto desde el punto de vista operacional y jurídico como del financiero. Era necesario tener en cuenta todas las variables, como las necesidades de los usuarios del espacio aéreo, la coordinación con los servicios aeroportuarios y especialmente el que el servicio debe extenderse a las aeronaves militares además de las civiles. Geográficamente, se requiere una zona más amplia para que el control de la circulación aérea (ATC = Air Traffic Control) pueda

ser eficaz en Europa: de allí la necesidad de extender el Convenio a otros Estados.

2. EUROCONTROL mantiene el presupuesto para los servicios centrales y para aquellas actividades de los Estados estimados útiles para la comunidad, pero para la mayor parte de sus actividades termina la financiación colectiva. Cada Estado asume los gastos de la explotación del sistema de circulación aérea dentro de su zona de control. Los gastos se pagan mediante un sistema de tasas de ruta que ya venían aplicándose con éxito. El nuevo sistema obvia los problemas de una financiación común demasiado compleja, que acaparaba el potencial de la Organización. Los miembros de EUROCONTROL, incluyendo a Portugal como nuevo miembro, y Austria, España y Suiza firmaron un acuerdo multilateral relativo a estas tasas de ruta.
3. EUROCONTROL mantiene una estrecha colaboración con la OACI para velar por el desarrollo del sistema de circulación aérea de acuerdo con los planos comunes tanto civiles como militares, teniendo en cuenta los imperativos de defensa de los respectivos Estados. Tal colaboración venía desde 1965, cuando la OACI invitó a EUROCONTROL a enviar observadores a algunas de sus reuniones, y a título de reciprocidad (OACI C-Draft Min LIV-6; ver art. 44 (c) y 44 (h) del Convenio de organismos internacionales públicos cuya actividad se vincula con la aviación civil internacional respecto de la técnica, el intercambio de información y de documentos, todo ello con el fin de eficacia.

Presta gran importancia esta colaboración, es el llamado Banco Central de Datos (Banque Cantrale de Données) organizado por EUROCONTROL y los Estados europeos miembros de la OACI. El Banco tiene por función el tratar y analizar permanentemente los datos relativos a las demandas de tráfico suministradas por los operadores; el comparar constantemente los resultados obtenidos a los niveles de máxima capacidad de tráfico suministrados por los controladores de la circulación aérea. Ello permitirá resolver los problemas que plantea un tráfico aéreo congestionado; en particular, tener por adelantado las condiciones (naturaleza, lugar y tiempo) de los problemas de saturación que podrían afectar a más o menos largo término el movimiento del

tráfico aéreo en Europa. Las primeras instalaciones del Banco se organizaron en la región de Bruselas.

Comisión Europea de la Aviación Civil CEAC

La Comisión Europea de la Aviación Civil se organizó con base en proyectos discutidos en el consejo de la OACI (Resolución de 19 de marzo de 1953) y la Asamblea de la OACI (resolución del 15 de diciembre de 1952) para promover una conferencia por el transporte aéreo en Europa. Ello tuvo lugar en abril y mayo de 1954 en Estrasburgo: "Conferencia de los transportes aéreos europeos" (CATE). La Conferencia recomendó un plan de trabajo que terminó en la creación de la CEAC.

La CEAC tiene dos funciones: por una parte, debe asegurar el servicio público de la aviación y por otra, debe asegurar la explotación del transporte aéreo rentable, en la medida de lo posible. La segunda función implica la sistematización del uso de los medios disponibles para el transporte aéreo en Europa. Las dos funciones constituyen una respuesta a los obstáculos europeos al desarrollo de la aplicación: la exigüidad de los territorios y espacios aéreos, la carestía de los transportes aéreos.

La CEAC se compone de Estados participantes a las Conferencias de Estrasburgo y de los Estados admitido a unanimidad de los miembros. Son miembros: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía y se amplió con el advenimiento de la CEE hoy UE-1993. http://europa.eu.int.

La CEAC se reúne por lo menos una vez cada tres años (art. 1º de los acuerdos). Tiene una agencia en Estrasburgo, pero el trabajo del secretariado se efectúa por el personal de la OACI. Las funciones de la CEAC son esencialmente consultativas (art. 5), proponiendo así a los Estados distintos tipos de acuerdos entre Estados o entre las compañías aéreas estatales.

Los acuerdos sugeridos por la CEAC se han destinado a favorecer y desarrollar le transporte de servicios regulares (tarifas: acuerdo del 10 de julio de 1967 en París y el transporte de servicios no regulares. Los

acuerdos relativos a servicios regulares no han tenido éxito, en cambio los relativos a servicios no regulares han sido más aceptados.

Así, el Acuerdo del 30 de abril de 1956 sobre los derechos comerciales para los transportes aéreos no regulares en Europa (París: RGA. 1974. 181) entre Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Islandia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Suecia, Suiza, Turquía, nuevamente se ha revisado.

El anterior acuerdo se basa en los siguientes parámetros económicos. El estudio de la economía de transportes ha demostrado que la explotación de un conjunto circular de rutas aéreas es financiera y técnicamente más económico que la explotación de un conjunto estelar. Pero el conjunto de las rutas aéreas intereuropeas explotadas por las empresas europeas presentan una configuración estelar debido al bilateralismo de los acuerdos sobre las rutas. Por lo tanto era necesario cooperar en la racionalización de los servicios regulares, pero la CEAC no pudo obtener un acuerdo sobre este tipo actividad porque era imposible disociar los servicios europeos de los internacionales no europeos, entre los cuales hay una viva, competencia con divergencias de intereses. De allí un acuerdo para los servicios no regulares.

Considerando satisfactorio el régimen del artículo 5 del Convenio de Chicago, pero deseando un acuerdo más extenso según el segundo inciso del mismo artículo (servicios no regulares), los Estados convinieron admitir libremente en sus respectivos territorios el embarque y desembarque por aeronaves civiles, bajo determinadas condiciones. En efecto la aeronave debe efectuar un servicio internacional remunerado o estar ejecutando un contrato de arrendamiento o de fletamento fuera de los servicios internacionales regulares, estar matriculado en un Estado miembro de la CEAC, y ser explotado por un nacional, de uno de los Estados contratantes habilitado para ello (art. 1), cuando la aeronave se emplea con uno de los siguientes fines:

1. Transporte humanitario o en caso de necesidad imperiosa: artículo 2,/1-a. Es el caso de EMIR (aviones hospitales).
2. Transporte ocasional según solicitud por taxi aéreo, que no ofrezca una capacidad superior a seis puestos-pasajeros: artículo 2/1-b.

3. Transporte de pasajeros o carga si la capacidad entera es arrendada por la misma persona natural o jurídica: artículo 2/1-c.
4. Transporte aislado: cuando el transportador no tiene derecho, para el conjunto de sus aeronaves, a más de un transporte por mes entre dos puntos determinados: artículo 2/1-d.
5. Transporte exclusivo de carga: artículo 2/2-a.
6. Transporte de pasajeros entre regiones sin conexión suficientemente directa entre ellos para justificar un servicio regular (art. 2/2-b), salvo si ello es perjudicial a los servicios regulares y bajo reserva de su libre apreciación por parte del Estado interesado.

Los Estados contratantes deciden, para los casos no cubiertos por el artículo 2 del Acuerdo, simplificar y publicar los reglamentos, las condiciones o las restricciones indicadas en el artículo 5, inciso 2º del Convenio de Chicago.

La CEAC también logró un Acuerdo multilateral relativo a los certificados de navegabilidad de las aeronaves importadas, del 22 de abril de 1960 (RGA. 1974. 182), ratificado por: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Portugal, Suecia, Suiza. Su objetivo es facilitar la exportación y la importación de las aeronaves civiles mediante la simplificación y la normalización de las condiciones administrativas y técnicas de entrega y validación de los certificados de navegabilidad. Originalmente limitado solo a los Estados europeos (art. 10), se extendió dos años después de su vigencia a los Estados miembros de la OACI (art. 12). Su contenido es esencialmente técnico y supone la reciprocidad en la confianza en, y en el conocimiento de las distintas legislaciones, reglamentos y especulaciones de la navegabilidad y de la explotación de la aeronave de los Estados contratantes con el fin de evitar sin "proteccionismo técnico". No obstante la claridad del acuerdo, pueden darse conflictos respecto de los repuestos y componentes aeronáuticos.

La Conferencia de Estrasburgo sistematizó la existente cooperación entre las empresas estatales con el fin de evitar la dispersión de sus explotaciones. La cooperación depende de la iniciativa de cada empresa, pero el Estado deberá asistir a los transportadores en estudios comparados

y en la conclusión de acuerdos para el desarrollo del tráfico, revisado en el 2001.

La CEAC también se destina a simplificar y armonizar las legislaciones nacionales sobre la facilitación, es decir, la supresión o la atenuación de los obstáculos al transporte aéreo respecto de aduanas, medidas policivas, pasajeros, cambio monetario y los certificados para la importación de las aeronaves de otros Estados miembros. El campo de la facilitación ha sido importante. Desde 1945 la OPACT había instituido una división (la "FAL") para ello, y el anexo 9 del Convenio de Chicago se destina a su reglamentación básica. La división FAL de la OACI recomendó a los Estados que constituyeran comités nacionales y regionales de facilitación aérea según el modelo del anexo 9. La Conferencia de Cannes de 1953 para ello desarrolló las pautas establecidas en Estrasburgo, y en particular se recomendó la supresión de los controles sanitarios para los transportes intereuropeos, y la supresión o simplificación de las tarjetas de embarque y de desembarque. Se propuso la supresión de las visas, la simplificación de la inspección aduanera de los equipajes, y la facilitación aduanera para las aeronaves de servicios no regulares. Revisión de acuerdos del CCE – hoy U.E.-1993.

Corporación Centroamericana de Servicios de la Navegación Aérea COCESNA

La COCESNA fue creada por la Convención de Tegucigalpa el 26 de febrero de 1960 por Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y el Salvador, a los cuales se unió después Belize (RGA.1973.44). Tiene su sede en Tegucigalpa (art. 1) y goza de la personería jurídica (art. 3). Dispone de un Consejo de administración (art. 4).

Los objetivos de la COCESNA son extender y desarrollar la organización de los servicios de la circulación aérea de las telecomunicaciones. Para ello, tiene el monopolio de los servicios de la navegación aérea y de las telecomunicaciones sobre el territorio y en el espacio aéreo de los Estados contratantes (art. 2/2), en el cual aplica los reglamentos nacionales vigentes (art. 9/1). Es responsable, sin límites, de los daños causados a los terceros (art. 5).

El Convenio se aprobó por 15 años, y es prorrogado automáticamente cada 5 años (art. 28). 2005.

Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil LACAC/CLAC

Antecedentes

La Conferencia técnica interamericana de la aviación reunida en Lima en 1931 (Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay, Venezuela y participación de los Estados Unidos) creó la Comisión Americana Permanente de la Aeronáutica: CAPA. Fueron objetivos de la CAPA codificar el derecho internacional público y privado, coordinar y desarrollar intereses mutuos en la aviación técnica, organizar y establecer rutas aéreas interamericanas. "La unificación legislativa, doctrinal y jurisprudencial iberoamericana en derecho aéreo, Segundas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aéreo y del Espacio," 1964, 15).

La estandarización de normas aeronáuticas también fue promovida por la Asociación Latinoamericana de Libre Intercambio, que creó en 1963-4 una Comisión de Transportes.

La Organización de Estados Americanos (OAS) reunió en 1963 (Washington, D.C.) y en 1964 (Santiago de Chile), expertos de la Aeronáutica Civil, y entre 1959 y 1962 tuvieron lugar tres reuniones de la Conferencia Regional para la Aviación Civil (Rio, Montevideo, Bogotá).

La Conferencia Interamericana de Transporte Aéreo: CITA, ya difunta, se reunió muchas veces entre 1966 y 1969 con el objetivo principal de proteger los derechos de las compañías aéreas en la ordenada distribución del tráfico aéreo en América Latina.

En 1995, se reunieron en Bogotá las delegaciones de México, Gutemala, Costa Rica, Panamá, Venezuela, Perú y Argentina para celebrar la XI Conferencia Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial y primera Conferencia de Aviación Civil de Colombia, presidida por el autor de este tratado, con el fin de llegar a acuerdos en el campo aerojurídico –26 de septiembre de 1995– día de la Aviación Colombiana.

Creación, función general y órganos de LACAC/CLAC

La segunda Conferencia de las Autoridades Aeronáuticas de la América Latina, reunida en México en 1973, con base en las recomendaciones dadas en su primera conferencia, fundó la LACAC. La nueva Comisión entró en vigencia en forma de un tratado el 12 de octubre de 1975. Han ratificado el tratado: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile,

Colombia, Cuba República Dominicana, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

La función general de LACAC es asesorar a los Estados miembros sobre la aviación civil. Los gobiernos deberán aprobar las recomendaciones.

Sus órganos son una Asamblea, que reúne los representantes de los Estados en conferencias cada dos años para adoptar conclusiones, recomendaciones y resoluciones; y un Comité Ejecutivo, que administra el programa de trabajo de la Asamblea. El Comité está facultado para organizar grupos de trabajo y mesas redondas de expertos que colaboren en la administración del programa de trabajo.

Objetivos de LACAC

Como principio general (cláusula 4 del Tratado) LACAC tiene por objetivo suministrar a los estados miembros una estructura adecuada que les permita examinar y planificar las medidas requeridas para la cooperación y la coordinación de las actividades de la aeronáutica civil. Específicamente LACAC se propone:

1. Promover la cooperación entre los Estados de la América Latina para el desarrollo y el crecimiento ordenado del transportes aéreo. Ello incluye la obtención de un tráfico más grande para las compañías aéreas latinoamericanas. En efecto, se busca un equilibrio entre estas compañías y las extranjeras puesto que un 70% de todas las compañías con servicios aéreos en América Latina no extranjeras a la región (Informe de la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil, app. 4-5 LACAC Doc CLAC/1-1974).
2. Desarrollar el intercambio de la información estadística regional. Las informaciones usuales de la OACI no siempre tienen en cuenta las particularidades de la región. De ahí la importancia de la “CIAC”.
3. Aplicar las prácticas recomendadas y los standards internacionales de la OACI, especialmente el anexó 9 al Convenio de Chicago sobre la facilitación en el transporte aéreo internacional.
4. Promover la cooperación entre los Estados de la región para la aplicación de un plan regional de la OACI sobre facilitación en la

navegación aérea y la adopción de los OACI relativos al mantenimiento de la aeronavegabilidad y la operación de aeronaves, las licencias de investigaciones de siniestros aéreos.

5. Promover acuerdos de cooperación técnica para el óptimo uso de los recursos existentes.
6. Promover acuerdos sobre la formación del personal en todas las actividades de la aviación.
7. Promover estudios económicos sobra el transporte aéreo de la región.

COOPERACIÓN CON LA OACI Y EL PDNU

LACAC coordina sus actividades con la OACI, especialmente con la Oficina regional de la misma en Lima. Igualmente acepta la ayuda técnica del Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas: PDNU o UNDP).

LOS ORGANISMOS DE DERECHO PRIVADO

Existen numerosos organismos al nivel internacional de derecho privado, tales como: el Instituto de Derecho Aéreo y Espacial de la Universidad de Colonia, el Instituto de Derecho Internacional de Transportes (Rouen), el Banco de Ideas Nuevas y de Invenciones (París), la Academia Internacional de Derecho Comparado la Unión Internacional de Aseguradores Aviación (IUAI), la International Law Association, la Asociación de los Pilotos Privados de la Aviación, pero son de especial importancia la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), y la Cámara de Comercio Internacional.

Otros organismos privados rigen las relaciones regionales, y son esencialmente acuerdos entre las empresas de aviación.

LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO IATA

Constitución General

El 28 de agosto de 1919 nace la primera International Air Traffic Association (IATA) en La Haya con el objeto de “ralizar la unidad en la explotación de las líneas aéreas de las organizaciones afiliadas cuyas rutas representan un interés internacional” (Lemoine, Traité, n° 60-62). Coordinaba los informes entre las compañías miembros en los ámbitos de

la técnica, del derecho y del Comercio. La primera IATA agrupaba una mayoría de compañías europeas.

Se creó una nueva organización sobre la base del Convenio de Chicago, el 19 de abril de 1945 en La Habana, denominada International Air Transport Association (IATA). Su primera reunión tuvo lugar en Montreal, ciudad de su sede, en octubre de 1945 con 44 compañías aéreas a título de miembro completo y 33 compañías asociadas. Desde esa fecha el número de compañías ha aumentado constantemente y hacia fines de 1982 era de 120 compañías de aviación, número que ha variado sustancialmente. Hoy en día existen cuatro categorías de Miembros de la IATA, las aerolíneas, las agencias de viajes, las compañías cargueras y las industrias de soporte aeronáutico. Su Presidente es Mr Gerard Arpey de American Airlines y su Director General y CEO es Mr Giovanni Bisignani. (www.iata.org).

La IATA actual continuó las labores de la primera organización a las cuales agregó un campo de actividades más amplio y a nivel mundial. Constituye una organización internacional de compañías de transporte aéreo, sin que por ello sus actividades se reduzcan a centralizar y a distribuir informaciones. Además de su sede tiene oficinas regionales en Nueva York, París y Singapur y en Londres, donde se encuentra la Cámara de Compensación.

La IATA tiene dos categorías de miembros: los activos y los asociados. Son miembros activos las empresas que explotan un servicio regular para el público en virtud de una autorización, con el fin de remuneración, entre los territorios de dos o más Estados “elegibles como miembros de la O.A.C.I. Son miembros asociados los que explotan un servicio regular bajo el pabellón de un Estado del mismo criterio.

Objetivos de la IATA

El Artículo III de los Estatutos define los objetivos generales de la Organización:

1. Fomentar el desarrollo de los transportes aéreo seguros, regulares, y económicos; favorecer al comercio aéreo, estudiar los problemas que se refieren a él.
2. Suministrar los medios apropiados a la colaboración de las empresas dedicadas directa o indirectamente a los servicios del

transporte aéreo internacional. (Ello incluye, además de las compañías de transporte como tales, las agencias de viaje, cargueras y de soporte aeronáutico).

3. Cooperar con la OACI y con las demás organizaciones internacionales.

A pesar de tener la apariencia de ser un cartel de precios, porque las empresas aéreas acuerdan sus tarifas internacionales en las conferencias de tráfico de la IATA, la Organización no se destina como un sindicato, a proteger los intereses de sus miembros. Su función global es la de completar las disposiciones gubernamentales que organizan el transporte aéreo internacional, y de disciplinar la competencia entre sus Miembros. El artículo 71 de la Carta de las Naciones Unidas reconoce a la IATA como una "organización no gubernamental". Que presta una importante labor en beneficio de la Aviación Civil Internacional.

Organización de la IATA

La IATA consta de una organización central que dirige a la institución y de una organización regional muy descentralizada en donde se toman las decisiones particulares a esa área, especialmente respecto de las tarifas internacionales. Ver organigrama en la www.iata.org.

Organización central

La organización central se compone de una Asamblea general, un Comité Ejecutivo y de comités permanentes.

La Asamblea General es la 'autoridad suprema' de la IATA. Se reúne una vez por año en el lugar y en la fecha previstos por la precedente asamblea, o por el Comité Ejecutivo. Según el artículo VIII de los Estatutos, la competencia de la Asamblea incluye:

1. Elegir el presidente de la Asamblea por un año, y a los miembros del Comité Ejecutivo;
2. Recibir y examinar los informes del Comité Ejecutivo, y de todos los demás comités o agentes de la IATA.
3. Aprobar el presupuesto para el próximo año fiscal, y examinar las cuentas del año fiscal terminado;
4. Designar los comités de técnicas u otros comités que el Comité Ejecutivo deba organizar;

5. En general, despachar todos los asuntos que se encuentren en el temario del día;
6. Organizar las conferencias de tráfico o de tarifas requeridas o que permitan las leyes y los reglamentos vigentes;
7. Enmendar los Estatutos de la organización (art. XII) y disolver la Asociación (art. XIII), dadas las necesidades.

El Comité Ejecutivo, elegido por la Asamblea, ejerce las funciones de dirección de la IATA, y para las cuales tiene poderes suplementarios (art. VII). Se compone de un número de miembros superior a 9 pero inferior a 18, seleccionados por tres años entre los representantes de los miembros activos de la Asociación. Su competencia está definida en el artículo IX de los Estatutos:

1. La dirección general y el control de los asuntos financieros y de los bienes de la Asociación;
2. La representación de la Asociación y la determinación de su política según los estatutos de la IATA y las resoluciones de la Asamblea.
3. El control de las actividades de "todas las sucursales u organizaciones regionales" instituidas en virtud de los estatutos;
4. La organización de los comités técnicos, y de los demás comités que la Asamblea juzgue necesarios.
5. La definición de las funciones y de las remuneraciones de los funcionarios superiores, miembros de la Junta Directiva y Vicepresidentes, Directores.
6. El reclutamiento y la remuneración de todo el personal subalterno necesario;
7. Nombramiento de sus directores, especialmente del director general y del director de los asuntos comerciales. El segundo, junto con el Comité Consultivo de tráfico, asegura el vínculo entre las conferencias de tráfico.
8. Designación, bajo reserva de la aprobación por la Asamblea, de los miembros de los comités permanentes.

Los Comités permanentes son:

- Comité financiero,
- Comité técnico,

- Comité médico,
- Comité consultivo de tráfico,
- Comité jurídico.

Los primeros tres comités administran los asuntos internos de la Asociación. El Comité consultivo de tráfico establece el vínculo entre la organización central y las conferencias regionales con el objeto de coordinación. El Comité jurídico estudia los temas relacionados con el transporte aéreo internacional y la reglamentación de las relaciones de los miembros de la IATA; estudia los proyectos de los convenios internacionales, de los reglamentos de arbitraje y demás problemas jurídicos.

La Cámara de Compensación con sede en Londres, es un servicio especializado que asegura la compensación de las compañías aéreas miembros de la IATA: tal arreglo se impone cuando un pasajero compra su billete con la compañía A pero vuela con B, y otro pasajero compra su billete con B pero vuela con A. En 1950 se instituyó un servicio de control de los procedimientos establecidos por la Asamblea para las relaciones entre las compañías aéreas y las agencias de turismo autorizadas. El control es efectuado por inspectores. Las infracciones al reglamento tienen por consecuencia sanciones tales como las reprimendas, las multas más o menos severas y la exclusión de la participación de la compañía aérea o de la agencia de turismo de la IATA.

Organización regional

Muchas decisiones de la IATA se toman al nivel de la organización regional, especialmente en las Conferencias de Tráfico. El estatuto y las atribuciones de las conferencias, las cuales agrupan a los representantes de las compañías miembros de la IATA, han sido definidas por el Comité Ejecutivo.

Tres conferencias se dividen el globo: una en Nueva York para el hemisferio americano, una en París para Europa, África y el Medio Oriente, y una en Singapur para el Lejano Oriente y Australia. Cada conferencia dispone de comités y grupos de trabajo especializados, que en conjunto constituyen una organización permanente encargada del estudio de los temas de las conferencias: comité de tráfico, comité de precios, comité de tarifas y horarios, comité de las agencias.

Las conferencias de tráfico disponen de importantes poderes, especialmente para el estudio y la adopción de las tarifas de pasajeros y de la carga. Las tarifas son propuestas mediante resoluciones de la IATA, y son vigentes por un año salvo desaprobación dentro de un plazo determinado que fijan los Estados de los miembros. En general, las resoluciones son aceptadas por los miembros.

Las conferencias de tráfico se reúnen dos veces por año, simultáneamente, en el mismo lugar, para resolver los problemas comunes. Las decisiones no pueden ser objeto de crítica de ningún órgano de la IATA, a pesar de que las conferencias son Órganos de la Asociación. El secretario de cada conferencia es un miembro de la secretaría de la IATA. El director de asuntos comerciales, asistido por el comité consultivo de tráfico, prepara el orden del día de las conferencias, y el respeto de las resoluciones de las conferencias es asegurado por los agentes del servicio de control. Las resoluciones son tomadas por las compañías a unanimidad, elemento que agrega a la fuerza de su aplicación. Sin embargo, las compañías son responsables ante sus propios Estados, que quedan libres de aceptar o rechazar las resoluciones respecto de las líneas aéreas del país.

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL

La Cámara de Comercio Internacional con sede en París incluye entre sus comisiones una destinada a la aviación: Comisión de transporte por aire, además de una oficina internacional para usuarios del transporte.

La Cámara de Comercio Internacional, en lo que concierne al transporte aéreo, tiene por objeto principal representar a los intereses internacionales del comercio. Tal objetivo incluye una amplia gama de temas que la CCI, estudia: tarifas (se opone a reglamentaciones nacionalistas), transporte multimodal, itinerarios aéreos internacionales, responsabilidad del transportador aéreo, actos ilícitos contra la aviación civil, uso de aeronaves de gran capacidad, gastos de la infraestructura aeronáutica.

La Comisión de transportes del aire tiene dos objetivos fundamentales. Por una parte, ser un foro donde las partes comerciales (cargadores, compañías aéreas, transitorios, etc.) puedan discutir sus problemas comunes y buscar las soluciones respecto de los fletes aéreos, el transporte de pasajeros, la facilitación de los procedimientos

comerciales, los problemas de reglamentación, el concepto de la construcción de nuevos aparatos, el funcionamiento de los aeropuertos, los problemas jurídicos y el transporte combinado y la asistencia técnica. Para cada tema existe un grupo de trabajo.

Uno de los elementos principales de la CCI es la asesoría que presta a las empresas con el fin de favorecerlas frente a la competencia indiscriminada y los mecanismos de protección ante los modernos procedimientos de comercialización.

La Cámara de Comercio Internacional colabora estrechamente con la IATA en todos los anteriores temas. Existe un comité CII-IATA que coordina sus respectivas actividades. La CII también colabora con la OACI, la Comunidad Económica Europea (CEE/UE) y, en general, con las cámaras de comercio del mundo.

ORGANISMOS PRIVADOS REGIONALES

Para la mayor eficacia y economía del transporte aéreo las empresas agrupan al nivel regional ciertos aspectos de sus explotaciones. La colaboración entre empresas puede ser amplia o estrecha. En el orden de una colaboración progresivamente más amplia se dan los siguientes modelos: racionalización de las explotaciones comerciales, coordinación de las explotaciones, y las explotaciones en común.

LA RACIONALIZACIÓN DE LAS EXPLOTACIONES

Esta forma de cooperación entre compañías tiene por objeto reducir los costos del servicio y realizar una economía de los medios de explotación mediante un empleo más eficaz del potencial de las empresas. No tiene influencia sobre la política de transporte de cada empresa puesto que se limita a organizar y racionalizar los medios de explotación.

Cuando las empresas explotan una misma ruta internacional, su competencia genera un servicio doble. Sería ello inútil: así Avianca, American Airlines, Continental, y Delta, por ejemplo acordarían a cada compañía suministrar a la otra servicios a tierra en su aeropuerto de base. Este tipo de cooperación, limitada por razones comerciales, puede sin embargo aplicarse a distintos servicios: administrativos y comerciales,

técnicos, utilización del material de vuelo, estudios e investigaciones. y en especial los códigos compartidos que ya se realizan en la actualidad.

Cooperación comercial y administrativa

Hoy en día las Aerolíneas realizan acuerdos interlíneas con el objeto de mancomunar esfuerzos, ahorro de capital y racionalización en la explotación del parque aeronáutico de cada empresa.

Por un acuerdo de representación una empresa confía a otra su representación comercial en los territorios y las escalas indicadas. Podrá incluir una agencia general. En la actualidad se desarrollan programas de colaboración entre líneas aéreas que antes eran competencia frontal, así hoy encontramos acuerdos entre American y Avianca, Avianca e Iberia, Lan de Chile y Avianca, las empresas se representan mutuamente en ciertos territorios para sus relaciones políticas, sus respectivas administraciones, prensa, etc. La representación comercial permite al representante efectuar por cuenta de la empresa representada los actos habituales de comercio del transporte aéreo: prospección de pasajeros y flete, publicación de horarios, publicidad, emisión de títulos de transporte, reservaciones, etc. El acuerdo facilita la coordinación de los servicios de la gestión administrativa y comercial de las empresas asociadas. Economiza arriendos de las sucursales y el empleo del personal. Sus inconvenientes radican esencialmente en la desconfianza nacida de la competencia.

Por un acuerdo interlíneas las empresas conciertan dar mutuamente afecto a sus respectivos títulos de transporte. Evitar la multiplicación de los documentos y de las exigencias de procedimiento en el cambio de empresa por los pasajeros. El pasajero solo tratará con una de las empresas. La IATA ha elaborado acuerdos interlíneas multilaterales, a los cuales podrán adherir las compañías: un acuerdo de tráfico para pasajeros (vigente desde el 9 de julio de 1949) y un acuerdo para el equipaje (vigente desde el 30 de diciembre de 1950).

Cooperación técnica

Desde la implementación de la política de regulación de 1978 de J. Carter, las empresas de aviación realizan acuerdos de colaboración mutua en los siguientes campos:

Los acuerdos de asistencia en escala (Handling)

Con el fin de evitar el servicio doble o duplicado todas las grandes empresas confían a otra las operaciones de tierra para una o más escalas, y así evitar mantener sus propias instalaciones técnicas, aunque usualmente de carácter técnico, el acuerdo podrá incluir factores comerciales, como el transporte de los pasajeros aéreos desde el aeropuerto a los centros urbanos.

Se incluye en el acuerdo de asistencia: el servicio de pista y las operaciones de tráfico abordaje y desembarque de pasajeros, limpieza de las aeronaves, abastecimiento de agua, operaciones previas al vuelo como el JP1A y el desplazamiento del avión por tractor o puesta en marcha de los motores y las operaciones de mantenimiento y asistencia corriente. El acuerdo incluye cláusulas de exoneración para la empresa que presta el servicio por la responsabilidad debido a retardo o accidente, salvo en los casos de culpa grave.

La mayoría de los acuerdos de asistencia en escala son bilaterales, pero hay multilaterales. Por ejemplo, en el pasado se realizaron los acuerdos denominados “Benesuizo” (“Bénésuisse”) concluidos en 1949 y 1951 entre Sabena (Bélgica), KLM (Holanda) y Swissair (Suiza). Las tres compañías, con material de vuelo idéntico, crearon un sistema de asistencia que reparte entre ellas un cierto número de escalas. En cada escala, una de las empresas organiza para todas ellas el servicio de mecánicos y el de repuestos, especialmente útil en los casos de un reemplazo de motor. El factor de los repuestos constituye una economía importante para cada empresa.

Así también el Boeing Pool Agreement de 1959 entre Air France, Air India, BOAC, Lufthansa, Quantas y la desaparecida Pan Am, para su aplicación sobre 40 aeródromos de cuatro categorías distintas: A o bases principales para el mantenimiento más importante y la revisión de motores; B o escalas principales para el mantenimiento y la revisión de carácter provisorio; C o escalas secundarias para el mantenimiento y revisión de carácter provisorio; D o escalas de reemplazo y de carburación. En cada escala se instalaron depósitos de repuestos. Según Air France (ITA, Bulletin, 18 julio 1960) el acuerdo le permitió economizar el 70% de costos de mantener depósito de repuestos autónomos.

Los acuerdos relativos a las comunicaciones

Como el Aeronautical Radio Inc. (ARINC) creado en los Estados Unidos en 1929, la Internacional Airadio Limited británica de 1947, y especialmente la sociedad internacional de telecomunicaciones aeronáuticas (SITA) constituida el 23 de febrero de 1949 en Bruselas por Air France, BEA, BOAC, KLM, SABENA, Swissair y otros. El artículo III de los Estatutos define su objetivo como el estudio, la creación, la adquisición, la utilización, la explotación de los medios de telecomunicaciones en todos los países para asegurar la transmisión de todas las categorías de mensajes útiles a la explotación del transporte aéreo de sus miembros. También tiene el fin de asegurar, si los gobiernos o una organización internacional lo solicita, las comunicaciones aire-tierra y los servicios de asistencia por radio a la navegación aérea. La SITA se compone de una asamblea general, un consejo de administración de 3 a 11 miembros, y un comité ejecutivo constituido por 3 miembros escogidos por la asamblea entre los miembros del consejo de administración.

Cooperación en la utilización de equipo de vuelo

Cuando una empresa pasa por un período en que sus aeronaves no pueden cumplir con el servicio ofrecido, como el mantenimiento, exceso de oferta para la capacidad de la empresa, podrá arrendar (sin tripulación) o fletar (con tripulación) las aeronaves de otra empresa. Este tipo de cooperación se ha denominado un "intercambio" (interchange, banalisation).

Aunque estos contratos tienen su fundamento jurídico en los contratos análogos del derecho marítimo y del transporte terrestre, tiene un carácter aeronáutico. Según la definición dada por la Conferencia sobre la coordinación del transporte aéreo en Europa (Estrasburgo, 1954) se trata de "la utilización por una empresa de transporte aéreo explotadora de un servicio internacional en virtud de un acuerdo o de una autorización oficial, de una aeronave perteneciente a una empresa extranjera y matriculada en un Estado extranjero, con o sin tripulación", sistema muy usado en Colombia.

El intercambio se concibe como una manera de fortalecer la coordinación y la asistencia mutua y de mejorar la rotación del material de navegación. Por ejemplo, si la empresa A no tiene uso para una de sus

aeronaves en un día de la semana, podría ceder su utilización a la empresa B que tiene un exceso de oferta sobre la misma ruta pero una insuficiencia de aviones.

Los problemas del intercambio son de interés del Comité Jurídico de la OACI, especialmente en relación con determinados convenios internacionales. En efecto, mientras que los Convenios de Roma y de Chicago y el Acuerdo de Tránsito no ofrecen obstáculos al intercambio, el Convenio de Varsovia crea problemas en la determinación del transportador y en la aplicación de las normas sobre la responsabilidad. Las dificultades fueron tales que la OACI redactó un proyecto de convenio relativo a la responsabilidad del transportador para los casos en que el daño al pasajero o a la carga a bordo de una aeronave distinta de las del transportador que originalmente contrató el transporte. De allí surgió el Convenio de Guadalajara.

El intercambio también crea problemas de aplicación al nivel de las legislaciones nacionales. La Conferencia de Estrasburgo recomendó a los Estados que facilitaran el intercambio de aeronaves entre transportes aéreos.

El cambio de rutas es también una forma de cooperación, generalmente acordado por los Estados, pero ligado al intercambio. La Conferencia de Estrasburgo recomendó la combinación de un cambio de rutas con el intercambio para mejorar la economía del transporte en Europa. El cambio de rutas significa que donde antes había un derecho exclusivo para una empresa de explotar determinada ruta, habría un derecho de todas las empresas contratantes sobre esa misma ruta.

Estudios e investigaciones

Las empresas podrán acordar investigar temas relativos a la economía, el comercio y la técnica del transporte aéreo. Así, la European Airline Research Bureau (anteriormente Air Research Bureau: ARB), creado con base en una recomendación de la conferencia de Estrasburgo, y con sede en Bruselas, constituida originalmente por Air France, Alitalia, BEA, BOAC, Iberia, KLM, Lufthansa, Sabena, SAS, Swissair. Hoy reúne un gran número de empresas de transporte aéreo.

La EARB contribuye al mejoramiento del transporte aéreo comercial en Europa mediante estudios, análisis, comparaciones estadísticas y otros

trabajos de investigación, en colaboración con sus miembros (Estatutos art. III). Es una entidad asesora de la Comisión Europea de la Aviación Civil – CEAC.

Su estructura es denominada "no personalizada": es una asociación autónoma sin personería jurídica (Estatutos, art. XIII). Su órgano de decisión es una Asamblea constituida por los presidentes de cada una de las empresas miembros. La administración cotidiana está en manos de un secretariado general y de comités especializados, entre los cuales el más importante es el Comité preparatorio. Este Comité puede ser asistido por subcomités restringidos y por grupos de estudio particulares. Las decisiones así preparadas son tomadas por la Asamblea. No teniendo personería jurídica, la EARB por sus estatutos es representada por la compañía belga SABENA para toda contratación y para el manejo de su presupuesto.

LA COORDINACIÓN DE LAS EXPLOTACIONES

El acuerdo de pool se define como "un arreglo entre los transportadores aéreos relativo a la explotación que hacen de la misma línea o del mismo conjunto de líneas, arreglo que incluye una división de beneficios provenientes de esta explotación" (Lemoine, "Les pools dans l´aviation commerciale", Espaces, 1946; definición citada en la circular OACI No. 28 AT. Antes de 1940 los pools se relacionaban especialmente con las líneas intereuropeos; desde la Segunda Guerra Mundial, se han extendido a las rutas internacionales largas. Los pools pueden ser bilaterales o multilaterales. Pueden limitarse a una reglamentación común de servicios o incluir un reparto de rutas, tal como se explicó al comienzo de este libro.

Reglamentación de servicios aeronáuticos

Este tipo de acuerdo tiene por objeto la armonización de las condiciones de explotación de las líneas o del reparto de la explotación entre ellas. Las partes pueden limitarse a armonizar la explotación de las líneas incluidas en el pool. En este caso se trata de coordinar los horarios y de repartir los servicios. La mejora de los horarios se destina a un reparto adecuado de los servicios ofrecidos en un día. Por ejemplo, puede ser preferible que salgan aviones con el mismo destino a diferentes horas, a que salgan con 10 minutos de intervalo, el reparto también mejora la

posibilidad de conectar vuelos para los pasajeros, de manera que los aviones del pool trabajan todos los días de la semana en lugar de solo unos días. Este sistema de racionalización del equipo aéreo, facilita la explotación del mismo y baja sustancialmente los costos. (DOC) o B.E.P.

El reparto de rutas aéreas

Las empresas pueden incluir aún más en su pool, como el reparto de rutas o de partes de ellas, y el reparto de itinerarios explotados. Esto sucede cuando la ruta internacional es tan larga que un número importante de escalas es importante pero costoso. Las compañías se reparten la ruta de escala a escala.

Otros acuerdos tienen por objeto bajar los precios mediante una mutua representación y los acuerdos de asistencia en escala. La comunidad y la división de los beneficios de explotación de las líneas en el pool completan la reglamentación común. No olvidar que la utilización de las Libertades Aerocomerciales del Aire, basadas en acuerdos bilaterales, permiten a las compañías un mejor usufructo de las rutas aéreas.

LA EXPLOTACIÓN EN COMÚN

Las empresas Aéreas pueden acordar una coordinación de servicios más extensa que las anteriores, como es la sustitución de toda o parte de su actividad por un organismo común que gestiona los servicios por cuenta de las compañías. Se distingue esta forma de explotación en común de las clases de colaboración por la presencia de un organismo central.

El régimen puede variar: el organismo encargado de la gestión común puede o no ser dotado de la personería jurídica, y puede tener atribuciones más o menos extensas. Algunas formas de esta explotación son: la Scandinavian Air System (SAS), Air Afrique, Air-Union (proyecto), Flora Aérea Latinoamericana – FALA (proyecto). Desde el punto de vista jurídico plantean problemas sobre la nacionalidad de multinacionales o sociedades internacionales, aspecto del Derecho Internacional Privado. Recordemos que la propuesta de FALA, fue de Don Juan Pablo Ortega, expresidente de AVIANCA.

Con el ánimo de conocer una de las leyes marco del Transporte Multimodal, transcribimos la siguiente disposición del transporte colombiano –Ley 105 del 30 de diciembre de 1993–.

LEY 105 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 1993

Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

TÍTULO I

SECTOR Y SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE PRINCIPIOS Y DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

INTEGRACIÓN DEL SECTOR Y DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 1.- SECTOR Y SISTEMA NACIONAL DEL TRANSPORTE

Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.

CAPÍTULO II

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 2.- PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

a. DE LA SOBERANÍA DEL PUEBLO: La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Comprende al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

b. DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c. DE LA LIBRE CIRCULACIÓN: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre, de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

d. DE LA INTEGRACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL: El transporte es elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

e. DE LA SEGURIDAD: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: El cual implica:

a. Que el usuario pueda transportarse del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad del transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

3. DE LA COLABORACIÓN ENTRE ENTIDADES

Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

4. DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:

Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

El otorgamiento de rutas se podrá realizar mediante concurso, en cuyo caso se establecerán las condiciones del mismo.

6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA

Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otras requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades solo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico y operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

El transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

7. DE LOS PERMISOS O CONTRATOS DE CONCESIÓN

Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales.

8. DEL TRANSPORTE INTERMODAL

Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

9. DE LOS SUBSIDIOS A DETERMINADOS USUARIOS

El Gobierno Nacional, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales podrán establecer subsidios a favor del estudiante, personas discapacitadas físicamente, de la tercera edad y atendidas por servicios de transporte indispensables, con tarifas fuera de su alcance económico. En estos casos, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establece la cual debe estipular en el acto correspondiente la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad. Los subsidios de la Nación sólo se podrán canalizar a través de transferencias presupuestales.

ARTÍCULO 4. PROTECCIÓN DEL AMBIENTE

Para la construcción de obras públicas que tengan un efecto sobre el ambiente, la entidad pública-promotora o constructora de la obra, elaborará un estudio de impacto ambiental, que será sometido a consideración de la Corporación del Medio Ambiente que tenga jurisdicción en la zona donde se proyecta construir. La entidad ambiental dispondrá de sesenta (60) días calendario para considerar el programa. Vencido este término se aplicará el silencio administrativo positivo.

Una vez expedidas las autorizaciones de Licencia Ambiental para los proyectos, se solicitará al municipio respectivo la autorización correspondiente con base en ésta, para lo cual el municipio tendrá un término de treinta días, o de lo contrario se aplicará el silencio administrativo positivo. Contra los actos proferidos por los Alcaldes municipales proceden los recursos por vía gubernativa de que trata el Título II, Capítulo I, artículos 49 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

La autoridad del sector de Transporte competente, en concordancia con la autoridad ambiental establecerá los niveles máximos de emisión de sustancias, ruidos y gases contaminantes de los motores de los distintos tipos de naves y vehículos. El control sobre el cumplimiento de estas disposiciones, será ejercido por las autoridades competentes.

CAPÍTULO III

LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL TRÁNSITO

ARTÍCULO 5. DEFINICIÓN DE COMPETENCIAS. DESARROLLO DE POLÍTICAS, REGULACIONES SOBRE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Créase el Consejo Consultivo de Transporte, que será reglamentado por el Gobierno Nacional, estará integrado por el Ministerio de Transporte, dos (2) delegados del Presidente de la República, cinco (5) delegados nominados por las Asociaciones de transporte constituidas en el país, así: uno (1) por el transporte carretero de carga, uno (1) por el sector de transporte de pasajeros por carretera, uno (1) por el sector de transporte de pasajeros urbanos, uno (1) por el sector férreo y uno (1) por

el sector fluvial, cuya designación la efectuará el Ministerio de Transporte, un (1) representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y un (1) representante de la Asociación Colombiana de Ingenieros de Transporte – ACIT.

Este Consejo se reunirá por lo menos una vez al semestre y será convocado por el Ministerio de Transporte.

En concordancia corresponde específicamente a la Dirección General marítima las responsabilidades consagradas en el artículo 13, Decreto 2327 de 1991.

ARTÍCULO 6. REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO

La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 1: Se establecen las siguientes fechas límites, para que los vehículos no transformados, destinados al servicio público de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano, sean retirados del servicio:

- 30 de junio de 1995, modelos 1968 y anteriores
- 31 de diciembre de 1995, modelos 1970 y anteriores
- 31 de diciembre de 1996, modelos 1974 y anteriores

- 30 de junio de 1999, modelos 1978 y anteriores
- 31 de diciembre de 2001, vehículos con 20 años de edad
- A partir de años 2002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

PARÁGRAFO 2: El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta pro diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación.

PARÁGRAFO 3: El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.

ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte. Están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, establecida en el artículo anterior.

PARÁGRAFO 1: El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de reposición.

PARÁGRAFO 2: La utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la presente Ley, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.

PARÁGRAFO 3: Igualmente, el proceso de reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.

ARTÍCULO 8. CONTROL DE TRÁNSITO

Corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas.

Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas.

Las funciones de la policía de tránsito serán ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito. Los Departamentos y los Municipios, de más de cincuenta mil habitantes, con población urbana con más del 80%, conforme al censo aprobado, podrán organizar su policía de tránsito, siempre que lo requieran. En un plazo de un (1) año y en coordinación con los cuerpos especializados de tránsito, la Policía Nacional también cumplirá funciones de Policía de Tránsito en todo el territorio Nacional, previo adiestramiento en este campo.

El Gobierno Nacional, en un término no superior a ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la vigencia de la presente Ley, reglamentará la creación de escuelas de formación de Policías de Tránsito, que tendrán como finalidad la instrucción y capacitación de los aspirantes, en áreas específicas de Ingeniería de Transporte, primeros auxilios médicos, mecánica automotriz, relaciones humanas y policía judicial. Fijará así mismo, los requisitos de conocimientos, experiencia y antigüedad, necesarios para obtener el título de Policía de Tránsito.

CAPÍTULO IV
SANCIONES

ARTÍCULO 9. SUJETOS DE LAS SANCIONES

Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.
2. Las personas que conduzcan vehículos.
3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.
4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.

6. Las empresas de servicio público.

Las sanciones de que trata el presente Artículo consistirán en:

1. Amonestación
2. Multas
3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.
6. Inmovilización o retención de vehículos

ARTÍCULO 10. DE LOS CÓDIGOS

El Gobierno Nacional presentará al Congreso de la República durante la primera legislatura de 1994, los proyectos sobre Estatuto Nacional de Transporte y el Código Nacional de Tránsito, que unifiquen los criterios que rigen los diferentes modos de transporte con los principios establecidos en esta Ley.

CAPÍTULO V

PERÍMETROS DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO POR CARRETERA EN EL TERRITORIO COLOMBIANO

ARTÍCULO 11. PERÍMETROS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Constituyen perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal, los siguientes:

a. El perímetro del transporte nacional comprende el territorio de la Nación. El servicio nacional está constituido por el conjunto de las rutas cuyo origen y destino estén localizadas en diferentes Departamentos dentro del perímetro Nacional.

No hacen parte del servicio Nacional las rutas departamentales, municipales, asociativas o metropolitanas.

b. El perímetro del transporte Departamental comprende el territorio del Departamento. El servicio departamental está constituido consecuentemente por el conjunto de rutas suyo origen y destino estén contenidos dentro del perímetro Departamental.

No hacen parte del servicio Departamental las rutas municipales, asociativas o metropolitanas.

c. El perímetro del transporte Distrital y Municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los Municipios contiguos será organizado por las Autoridades de tránsito de los dos Municipios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia.

Los buses que desde los Municipios contiguos ingresen al centro de la ciudad, utilizarán las vías troncales construidas especialmente para el transporte masivo a través de buses. Para el efecto tendrán que adaptarse a las condiciones exigidas para ese tipo de transporte en esas vías.

TÍTULO II

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

CAPÍTULO I

DEFINICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 12. DEFINICIÓN E INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN

Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de éste con los demás Países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios.

a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.

b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas Troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.

c. Las carreteras que unen las Troncales anteriores entre sí, denominadas Transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado,

según el contenido del literal a, que comuniquen con los Países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.

d. Las carreteras que unen las capitales de Departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica; esta conexión puede ser de carácter intermodal.

e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con Gobiernos Extranjeros, mediante convenios o pactos internacionales.

Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los Departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del Departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.

2. Los ríos, canales de aguas navegables, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés Nacional.

3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación y sus canales de acceso.

4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación, que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito.

5. La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación y la infraestructura aeroportuaria.

6. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo.

7. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.

8. Los viaductos, túneles, puentes y accesos en general a las capitales de departamentos, distritos y municipios.

ARTÍCULO 13. ESPECIFICACIONES DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS

La red nacional de Carreteras que se construye a partir de la vigencia de la presente Ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones de diseño:

a. Ancho de carril: 3.65 metros
b. Ancho de berma: 1.80 metros
c. Máximo porcentaje de zonas restringidas para adelantar: 40 por ciento
d. Rugosidad máxima del pavimento: 2.5 IRI (índice de Rugosidad Internacional)

La Nación no podrá realizar inversiones en rehabilitación y construcción de carreteras Nacionales, con especificaciones promedio inferiores a las descritas, salvo que por razones técnicas y de costos no sea posible alcanzar dichas especificaciones.

PARÁGRAFO 1: El Ministerio de Transporte construirá bahías de estacionamiento sobre las zonas aledañas a las carreteras nacionales, las cuales contarán donde sea posible, con los servicios públicos básicos de acuerdo con los diseños técnicos.

En las nuevas carreteras que acometan y en proximidades a centros urbanos, reservará franjas de terrenos que serán utilizadas para la recreación y prácticas deportivas de sus habitantes.

PARÁGRAFO 2: Será responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad públicas correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial.

PARÁGRAFO 3: El Ministerio de Transporte reglamentará y actualizará con la periodicidad que estime conveniente las normas sobre diseños de carreteras y puentes.

ARTÍCULO 14. DEL FONDO NACIONAL DE CAMINOS VECINALES

El Fondo Nacional de Caminos Vecinales: creado por Decreto 1650 de 1960 y reestructurado por los Decretos 1300 de 1988 y 1474 de 1989, continuará ejerciendo las funciones señaladas en dichos Decretos y demás normas vigentes como un establecimiento público de orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte. El Fondo Nacional de Caminos

Vecinales podrá reducir el ejercicio de sus funciones. El Ministerio de Transporte, de acuerdo con los Departamentos, establecerá el cronograma y las condiciones técnicas y presupuestales para la entrega de las vías carreteables que se encuentren dentro del inventario vial del Fondo Nacional de Caminos Vecinales y para la liquidación de las oficinas regionales que finalicen sus funciones, de acuerdo con el artículo 124 del decreto 2171 de 1992.

ARTÍCULO 15. PLANES DE EXPANSIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN

El Ministerio de Transporte presentará al Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES para su aprobación, cada dos (2) años, los planes de expansión vial, que deberán contener como mínimo lo siguiente:

a. La conveniencia de hacer inversiones en nueva infraestructura vial Nacional, de acuerdo con las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo.

b. Las inversiones públicas que deben efectuarse en infraestructura vial, y las privadas que deben estimularse.

c. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por concesiones e infraestructura vial nacional.

Los planes de expansión vial podrán modificar la red Nacional de transporte, incorporando o excluyendo vías específicas.

Las inversiones públicas que se hagan en materia de infraestructura vial nacional se ceñirán a lo expuesto en los planes de expansión vial y en el Plan Nacional de Desarrollo.

Los planes de expansión vial se expedirán por medio de decretos reglamentarios del Plan Nacional de Desarrollo y esta Ley.

El Ministerio de Transporte presentará en un término no mayor de dos (2) meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, para consideración y aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, el proyecto de integración de la Red Nacional de Transporte, de acuerdo con los criterios previstos en esta Ley.

ARTÍCULO 16. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LOS DEPARTAMENTOS

Hacen parte de la Infraestructura Departamental de Transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación – Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales – y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante Convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red Nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o que le sean transferidos. Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los Departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley, de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban.

La Nación no podrá entregar responsabilidades sin la definición, apropiación o giro de los recursos necesarios. Mientras se hace la entrega, la responsabilidad del mantenimiento la tendrá la Nación. Los Departamentos y los Distritos podrán limitar el monto en mantenimiento de estas carreteras, a los recursos que para tal fin reciban del citado Fondo.

Los Departamentos al recibir las carreteras de la Nación, se obligan también a recibir los contratos con las Asociaciones de Trabajadores que tiene cooperativas o precooperativas para el mantenimiento vial.

PARÁGRAFO 1: Harán parte parcialmente, de la infraestructura departamental de transporte, los puertos marítimos y los aeropuertos de acuerdo con la participación que tengan en las sociedades portuarias o aeroportuarias regionales.

PARÁGRAFO 2: En los casos en que se acometa la construcción de una variante de una carretera Nacional, su alterna podrá pasar a la infraestructura departamental si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3: Los Departamentos y los Distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación de Vías. Los Municipios

para el cofinanciamiento de las Vías vecinales accederán a través del Departamento correspondiente.

Los Municipios y los Distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Urbana.

ARTÍCULO 17. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DISTRITAL Y MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.

PARÁGRAFO 1: En los casos en que se acometa la construcción de una vía nacional o departamental, su alterna, podrán pasar a la infraestructura municipal si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 2: La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercida por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 18. ENTIDADES AUTÓNOMAS

Con el fin de administrar las carreteras entregadas por la Nación, así como la construcción, rehabilitación y ampliación de obras de infraestructura los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán constituir entidades autónomas con personería jurídica, patrimonio propio con participación de los sectores público y privado. Estas entidades podrán emitir acciones, bonos, títulos, contratar empréstitos y ejecutar obras en forma directa o indirecta.

CAPÍTULO II

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 19. CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN

Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley.

ARTÍCULO 20. PLANEACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE PRIORIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden Nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las Entidades Territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.

CAPÍTULO III

RECURSOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN

Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a. Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

b. Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas.

c. El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

d. Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.

e. Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

PARÁGRAFO: La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

ARTÍCULO 22. DESTINO DE LOS RECURSOS DEL PEAJE

En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50% para construcción, rehabilitación y conservación de vías, en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.

ARTÍCULO 23. VALORIZACIÓN

La Nación y las Entidades Territoriales podrán financiera total o parcialmente la construcción de infraestructura de transporte a través del cobro de la contribución de valorización.

ARTÍCULO 24. FONDO DE COFINANCIACIÓN DE VÍAS

Para garantizar a los Departamentos los recursos para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías, créase el Fondo de Cofinanciación de Vías, el cual actuará como un sistema especial de cuentas dependiente de FINDETER y cuya función será la de administrar los recursos que se destinen para este propósito en virtud de la presente Ley. Este Fondo será administrado por un Comité que estará conformado por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado quien lo presidirá;
2. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado;

3. El Director del Instituto Nacional de Vías o su delegado, quien actuará con voz pero sin voto;
4. El Presidente de la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A. FINDETER, o su delegado, quien tendrá voz, pero no voto y actuará como Secretario del Fondo.

PARÁGRAFO 1: Los Directores de los CORPES podrán asistir a las sesiones del Comité de Administración del Fondo de Cofinanciación de Vías, con voz pero sin voto, cuando se vayan a considerar proyectos correspondientes a su respectiva jurisdicción.

PARÁGRAFO 2: Serán recursos del Fondo de Cofinanciación de Vías los siguientes:

1. Las sumas que se apropien en el Presupuesto Nacional.
2. Los recursos propios de la sociedad financiera de Desarrollo Territorial S.A. FINDETER que se destinen para el efecto;
3. Todos los bienes y derechos pertenecientes al Fondo Nacional de Caminos Vecinales que se le transfieran en desarrollo del proceso de liquidación de esta entidad;
4. Los recursos provenientes del impuesto al consumo de la cerveza, de que trata el artículo 157 del Código de Régimen Departamental contenido en el Decreto Ley 1222 de 1986;
5. Las sumas correspondientes a las partidas o apropiaciones presupuestales que figuran el presupuesto de la vigencia fiscal de 1993 de FINDETER y del Fondo de Desarrollo Comunal del Ministerio de Gobierno que estén destinadas a programas y proyectos de cofinanciación relacionados con el objeto del Fondo de Cofinanciación de Vías.

ARTÍCULO 25. FONDO DE COFINANCIACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA URBANA

El Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Vial y Urbana creado por el artículo 19 del Decreto 2132 se llamará FONDO DE COFINANCIACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA URBANA, el cual será manejado por FINDETER como un sistema especial de cuentas y estará administrado por el Comité señalado en el artículo 21 del Decreto 2132 de 1992.

PARÁGRAFO 1: Serán recursos del Fondo de Cofinanciación para Infraestructura Urbana los siguientes:

1. Las sumas que se apropien en el presupuesto nacional;
2. Los recursos que la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A. FINDETER destinen para el efecto;
3. Las sumas correspondientes a las partidas o apropiaciones presupuestales que figuran en el presupuesto de la vigencia fiscal de 1993 de FINDETER y del Fondo de Desarrollo Comunal del Ministerio de Gobierno, que estén destinadas a programas y proyectos de Cofinanciación relacionados con el objeto del Fondo de Cofinanciación para la infraestructura Urbana.

PARÁGRAFO 2: Los recursos de este Fondo serán destinados a cofinanciar y ejecución de programas y proyectos de inversión presentados autónoma y directamente por los Municipios, en áreas urbanas y rurales, en materias tales como acueductos, plazas de mercado, mataderos, aseo, tratamiento de basuras, malla vial urbana, parques, escenarios deportivos, zonas públicas de turismo y obras de prevención de desastres.

ARTÍCULO 26. REFORMAS ESTATUTARIAS

Para el desarrollo de lo dispuesto en esta Ley, será necesario la adopción de las correspondientes reformas estatutarias por parte de la Asamblea de Accionistas de la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A. FINDETER, las cuales requerirán de aprobación por parte del Gobierno Nacional. En dichas reformas se determinarán los funcionarios a quienes les corresponda ejercer las funciones propias de dirección del Fondo de Cofinanciación de Vías y del Fondo de Cofinanciación para Infraestructura Urbana.

ARTÍCULO 27. CRITERIOS PARA LA COFINANCIACIÓN

Para la cofinanciación se tendrán en cuenta los siguientes criterios, además de los establecidos en el artículo 24 del Decreto 2132 de 1992:

a. Las entidades territoriales serán autónomas en la determinación de la elegibilidad de los proyectos de infraestructura. Sin embargo, esta elegibilidad deberá ser determinada mediante la preparación continua de planes a un plazo mínimo de 5 años.

b. El Ministerio de Transporte establecerá las políticas generales de inversión en expansión, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de transporte. El Fondo de Cofinanciamiento será un elemento para promover dicha política.

c. Los proyectos cofinanciados serán ejecutados a través de contratos, por los Departamentos y Municipios. Estos serán autónomos y responsables por la contratación de obras.

d. La distribución regional de los recursos de los Fondos de Cofinanciación se definirá mediante los siguientes criterios: necesidades básicas insatisfechas, inversiones realizadas por las entidades territoriales, eficiencia en el gasto, longitud de la red vial de las entidades territoriales y la promoción del mantenimiento de la infraestructura existente.

ARTÍCULO 28. TASAS

Los Municipios, y los Distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades.

ARTÍCULO 29. SOBRETASA AL COMBUSTIBLE AUTOMOTOR

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 de la ley 86 de 1989, autorízase a los Municipios y a los Distritos, para establecer una sobretasa máxima del 20% al precio del combustible automotor, con destino exclusivo a un fondo de mantenimiento y construcción de vías públicas y a financiar la construcción de proyectos de transporte masivo.

PARÁGRAFO: En ningún caso la suma de las sobretasas al combustible automotor, incluida la establecida en el artículo 6 de la ley 86 de 1989, superará el porcentaje aquí establecido.

CAPÍTULO IV

OBRAS POR CONCESIÓN

ARTÍCULO 30. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada, o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización y la fijación de peajes se regula para las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la Entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura Distrital o Municipal de transporte.

PARÁGRAFO 1: Los Municipios, los Departamentos, los Distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

PARÁGRAFO 2: Los contratos a que se refiere el inciso 2º del Artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del Artículo 44 y el inciso 2º del Artículo 45 de la citada Ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

PARÁGRAFO 3: Bajo el esquema de Concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.

ARTÍCULO 31. TITULARIZACIÓN Y CRÉDITO PARA CONCESIONARIOS

Con el fin de garantizar las inversiones internas necesarias para la financiación de proyectos de Infraestructura, los concesionarios, podrán titularizar los proyectos, mediante patrimonios autónomos, manteniendo la responsabilidad contractual.

ARTÍCULO 32. CLÁUSULAS UNILATERALES

En los contratos de concesión, para obras de infraestructura de transporte, sólo habrá lugar a la aplicación de los artículos 15, 16 y 17 de la Ley 80 de 1993, mientras el concesionario cumple la obligación de las inversiones de construcción o rehabilitación, a las que se comprometió en el contrato.

ARTÍCULO 33. GARANTÍAS DE INGRESO

Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.

ARTÍCULO 34. ADQUISICIÓN DE PREDIOS

En la adquisición de predios para la construcción de obras de infraestructura de transporte, la entidad estatal concedente podrá delegar esta función, en el concesionario o en un tercero. Los predios adquiridos figurarán a nombre de la entidad pública.

El máximo valor a pagar por los predios o por las mejoras, lo establecerá la entidad estatal contratante, de conformidad con las normas vigentes sobre la materia, o mediante avalúos comerciales que se harán por firmas afiliadas a las Lonjas de Propiedad Raíz, con base en los criterios generales que determine para el efecto el Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

ARTÍCULO 35. EXPROPIACIÓN ADMINISTRATIVA

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, los Departamentos a través del Gobernador y los Municipios a través de los Alcaldes, podrán decretar la expropiación administrativa con indemnización, para la adquisición de predios destinados a obras de infraestructura de transporte. Para el efecto deberán ceñirse a los requisitos señalados en las normas que regulen la materia.

ARTÍCULO 36. LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO

En el contrato de concesión de obras de infraestructura de transporte, quedará establecida la forma de liquidación del contrato y los derechos de las partes en caso de incumplimiento de alguna de ellas.

CAPÍTULO V

ADECUACIÓN DE LAS ESTRUCTURAS ADMINISTRATIVAS

ARTÍCULO 37. PRINCIPIOS PARA LA REESTRUCTURACIÓN ADMINISTRATIVA

De conformidad con el numeral 16 del artículo 189 de la Constitución Nacional, los principios y reglas generales que debe seguir el Presidente de la República para modificar las estructuras administrativas del sector transporte, incluidas las estructuras definidas por el Decreto 2171 de 1992, son los siguientes:

a. MODERNIZACIÓN: Responderá a los desarrollos técnicos y administrativos de administración pública y podrá apoyarse en los servicios especializados ofrecidos por particulares.
b. EFICIENCIA: Se propiciarán esquemas de participación y estímulo orientados a mejorar la eficiencia administrativa.
c. ADMINISTRACIÓN GERENCIAL: Se establecerán los mecanismos de control gerencial y desconcentración de funciones.
d. CAPACITACIÓN: Se dará especial énfasis a los instrumentos de capacitación, tecnificación y profesionalización de los funcionarios.

PARÁGRAFO: Para el sector Aeronáutico, adicionalmente se aplicarán los siguientes principios:

a. ADMINISTRACIÓN FUNCIONAL: Se administrará teniendo en cuenta cuatro grandes áreas funcionales: Planeación y regulación aeronáutica, los servicios de aeronavegación, la supervisión y la seguridad aérea, la supervisión y los servicios aeroportuarios.
b. ESPECIALIZACIÓN: Se responderá a la especialización técnica que poseen las funciones de la aeronáutica.
c. DESCENTRALIZACIÓN: Se tenderá a la descentralización y a la participación regional en la administración de los servicios aeroportuarios.
d. SEGURIDAD: Se establecerán las funciones de reglamentación y control de la seguridad aeronáutica y aeroportuaria, en los más altos niveles de la administración.

e. COMPETITIVIDAD LABORAL: Se establecerán sistemas salariales que sean competitivos en el mercado laboral colombiano, para los servidores de la entidad.

ARTÍCULO 38. ADECUACIÓN INSTITUCIONAL DE LAS ENTIDADES TERRITORIALES

Para el cumplimiento de los objetivos del sistema de transporte establecidos en esta Ley, las entidades territoriales por determinación de las Asambleas Departamentales o de los Concejos Municipales, según el caso, podrán adoptar las reformas que consideren indispensables en sus estructuras administrativas y plantas de personal, con fundamento en los principios definidos en el artículo anterior; fusionando, suprimiendo o reestructurando, los organismos del sector central o descentralizado de la respectiva entidad, vinculados con el sistema.

ARTÍCULO 39. DELEGACIÓN DE FUNCIONES DE LAS ASAMBLEAS EN LOS CONCEJOS MUNICIPALES

En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 301 de la Constitución Política, las Asambleas Departamentales podrán delegar en los Concejos Municipales las atribuciones establecidas en el artículo 300 numerales 1 y 2, referentes a la reglamentación del transporte, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera, dentro de los lineamientos de la presente Ley.

ARTÍCULO 40. PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN LAS ZONAS DE FRONTERA

En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 289 de la Constitución Política, los Departamentos limítrofes podrán, en coordinación con los Municipios de su jurisdicción limítrofe con otros países, adelantar directamente con la entidad territorial limítrofe del país vecino, de similar nivel, programas de cooperación, coordinación e integración dirigidos a solucionar problemas comunes de transporte e infraestructura de transporte.

Las autoridades territoriales indicadas deberán informar sobre estos programas, al Ministerio de Relaciones Exteriores por conducto del Ministerio de Transporte, para efecto de la celebración de los respectivos convenios, cuando a ello hubiere lugar.

TÍTULO III
PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA INFRAESTRUCTURA

CAPÍTULO I
NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 41. CONFORMACIÓN DEL PLAN SECTORIAL

El Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura será un componente del Plan Nacional de Desarrollo y estará conformado por:

a. Una parte general que contenga las políticas y estrategias sectoriales, armónicas son las contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

b. El Plan de Inversiones Públicas para el sector.

ARTÍCULO 42. PARTE GENERAL DEL PLAN SECTORIAL

En la parte general del Plan Sectorial se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política de transporte adoptada por el Gobierno, de acuerdo con las orientaciones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en concordancia con lo dispuesto en los artículos 7, 8 y 9 del Decreto 2171 de 1992.

ARTÍCULO 43. PLANES DE INVERSIÓN Y PLANES MODALES

El Plan de Inversiones de Transporte e Infraestructura contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública en transporte e infraestructura de la Nación, y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

El Plan de Transporte e Infraestructura, desagregado por temas, contendrá Planes Modales de Transporte, con el fin de singularizar la inversión en cada modo de transporte a nivel Nacional. La parte general del Plan Sectorial será aplicable, en lo pertinente, a cada modo de transporte. El Plan incluirá un componente de transporte multimodal y de transporte intermodal.

ARTÍCULO 44. PLANES TERRITORIALES

Los planes de transporte e infraestructura de los Departamentos harán parte de sus planes de desarrollo y serán elaborados y adoptados por sus autoridades competentes.

Los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo.

Estos planes estarán conformados por una parte estratégica y un Plan de inversiones a mediano y a corto plazo.

Los planes territoriales deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y su infraestructura en la respectiva Entidad Territorial y reflejar las propuestas programáticas de los Gobernadores y Alcaldes.

PARÁGRAFO: Las asociaciones de Municipios creadas con el fin de prestar servicio unificado de transporte, las provincias, los territorios indígenas y las áreas metropolitanas, elaborarán en coordinación con las autoridades de sus Municipios integrantes y con las de los niveles departamentales y regionales, planes de transporte que comprendan la totalidad de los territorios bajo su jurisdicción.

ARTÍCULO 45. COMPETENCIA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN SECTORIAL Y PLANES MODALES

Corresponde al Ministerio de Transporte, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las Entidades Rectoras de los diferentes modos de transporte, la elaboración del proyecto del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura.

La elaboración de los planes modales de transporte e infraestructura será responsabilidad del Ministerio de Transporte con estrecha y permanente colaboración con las entidades ejecutoras de cada modo de transporte y con las Entidades Territoriales.

ARTÍCULO 46. CAPACITACIÓN TERRITORIAL

Durante los dos (2) primeros años a partir de la vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Transporte realizará un programa orientado a fortalecer la capacidad de gestión de los organismos de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales.

TÍTULO IV
DISPOSICIONES SOBRE TRANSPORTE AÉREO

ARTÍCULO 47. FUNCIONES AERONÁUTICAS

Las funciones relativas al transporte aéreo, serán ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como Entidad especializada adscrita al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO: Suprímese dentro de la estructura del Ministerio de Transporte la Dirección General de Transporte Aéreo de que trata el número 8 del artículo 10º del Decreto 2171 de 1992.

ARTÍCULO 48. DESCENTRALIZACIÓN AEROPORTUARIA

Para efectos de la descentralización aeroportuaria, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, podrá entregar a cualquier título los aeropuertos de su propiedad a Entidades Departamentales, municipales o asociaciones de las anteriores, para que éstas los administren en forma directa o indirecta. De igual forma podrá celebrar contratos de administración, concesión o similares sobre los aeropuertos de propiedad del Fondo Aeronáutico Nacional, con entidades especializadas o con asociaciones regionales, en las cuales la participación estatal no podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%). Los contratos que se celebren con las entidades territoriales, sus asociaciones o con las sociedades regionales podrán ser revocados unilateralmente, sin lugar a indemnización, cuando a criterio de la Aeronáutica Civil exista mal manejo en el uso, mantenimiento y operación de los bienes e instalaciones entregados; o cuando exista deficiencia administrativa en la prestación de los servicios aeroportuarios.

La autoridad Aeronáutica ejercerá funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios y en casos de violación a sus normas o reglamentos conservará siempre la posibilidad de intervenirlos, pudiendo asumir directamente la prestación del servicio.

PARÁGRAFO 1: Dentro de un plazo de tres (3) años la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil realizará los estudios y diseños necesarios para especializar el uso de los aeropuertos de acuerdo con su categoría, y con base en ello, podrá limitar o suspender la operación de aviación general y de las escuelas de aviación en los aeropuertos de mayor tráfico aéreo, con el fin de garantizar un servicio eficiente y seguro a los usuarios del transporte aéreo.

Será función prioritaria de la Aeronáutica Civil, el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria y el establecimiento de ayudas de aeronavegación requeridas para los aeropuertos a donde se desplace la aviación general y las escuelas de aviación.

PARÁGRAFO 2: La Aeronáutica Civil con el fin de especializar los aeropuertos del País podrá regular el uso del equipo que debe operar en cada uno de ellos, así como autorizar, limitar o suspender las rutas aéreas.

PARÁGRAFO 3: La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, conservará el control del tráfico aéreo y la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las ayudas aéreas. Así mismo ejercerá una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico.

ARTÍCULO 49. CONSEJO SUPERIOR AERONÁUTICO

Créase el Consejo Superior de Aeronáutica Civil, que estará integrado por:

1. El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá;
2. Un delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores;
3. Un delegado del Ministerio de Comunicaciones;
4. Un delegado del Ministerio de Transporte;
5. El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado;
6. Un representante de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC, nombrado por el Presidente de la República para períodos de dos años, de terna presentada por ésta.
7. Un delegado del Ministro de Comercio Exterior.

El Consejo tendrá un Secretario Técnico y Administrativo designado por el Director de la Aeronáutica Civil.

Las funciones del Consejo Superior de Aeronáutica Civil, serán las siguientes:

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

PARÁGRAFO: El Consejo Superior de Aeronáutica Civil, se reunirá ordinariamente y por derecho propio una vez al mes, 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 50. CONSEJO DE SEGURIDAD

El Consejo de Seguridad Aeronáutico estará integrado así:

1. El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá.
2. El Subdirector de Seguridad de Vuelo
3. El Subdirector de Navegación Aérea
4. El Jefe de Seguridad Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana
5. Un representante de la Aviación Civil Comercial, escogido de terna presentada por las Asociaciones de las Aerolíneas.
6. Un representante de los Aviadores Civiles, escogido de terna presentada por la Asociación de Aviadores Civiles – ACDAC.
7. Un representante de los usuarios de transporte aéreo escogido de terna presentada por la Asociación de pasajeros aéreos – APAC.

PARÁGRAFO 1: Los representantes de los numerales 5, 6 y 7 serán escogidos para un plazo de dos (2) años por el Ministerio de Transporte de ternas presentadas por dichas asociaciones.

PARÁGRAFO 2: Las recomendaciones del Consejo de Seguridad Aeronáutico y de las organizaciones internacionales de aviación adoptadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, serán de obligatorio cumplimiento.

ARTÍCULO 51. FUNCIONES DEL CONSEJO DE SEGURIDAD AERONÁUTICO

Adicional a las funciones establecidas en el artículo 98 del Decreto 2171 de 1992, el Consejo de Seguridad Aeronáutico deberá estudiar los informes de los incidentes y cuasi accidentes y recomendar las medidas preventivas para disminuir el riesgo. Si el análisis resultare responsabilidad, el Consejo recomendará la investigación y las sanciones pertinentes.

ARTÍCULO 52. CONSEJO REGIONAL AEROPORTUARIO

En los Aeropuertos de servicio público existirá un Consejo Regional Aeroportuario, con participación de los entes territoriales y el sector privado, cuya función será orientar la marcha administrativa del mismo y la calidad de los servicios prestados.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil reglamentará la composición y funcionamiento de estos Consejos en los diferentes aeropuertos.

PARÁGRAFO: La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y las Entidades Regionales que asuman la administración de los Aeropuertos asignarán un lugar dentro de las instalaciones de los Aeropuertos en condiciones comerciales similares para los demás tenedores, a la Asociación de Pasajeros Aéreos APAC, para que los usuarios del transporte aéreo puedan presentar sus quejas y sugerencias.

ARTÍCULO 53. EL RÉGIMEN DE PERSONAL

El personal al servicio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se denominará funcionarios aeronáuticos y tendrán la calidad de empleados públicos de régimen especial.

Los empleados públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil serán nombrados, designados o comisionados en todo caso, por el director de la Entidad y a ellos les será aplicables las normas que regulan las situaciones administrativas, la vinculación, la desvinculación, el régimen de carrera administrativa, disciplinario, salarial y prestacional, así como las demás normas sobre manejo de personal, previstas para la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, sin perjuicio de las prestaciones previstas en las normas especiales vigentes.

Para la primera incorporación y nombramiento en la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no se aplicarán los requisitos establecidos en las normas legales y los funcionarios quedarán incorporados directamente en la carrera especial. Los empleados o trabajadores oficiales que no sean incorporados a la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, serán indemnizados de conformidad con lo previsto en el Decreto 2171 de 1992.

El reconocimiento de la prima de productividad será incompatible con los sobresueldos al personal técnico y la prima de estímulo profesional de que trata el Decreto 2334 de 1977, en su artículo 38.

ARTÍCULO 54. CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, tendrá el mismo régimen de contratación administrativa establecido para las entidades estatales que presten el servicio de Telecomunicaciones, conforme a lo previsto en la Ley 80 de 1993.

Este régimen especial de contratación será aplicable para obras civiles, adquisiciones, suministros y demás contratos que se requiera realizar para garantizar la seguridad aérea y aeroportuaria.

Los gastos de funcionamiento e inversión de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se ejecutarán indistintamente con los recursos propios y los aportes del presupuesto Nacional.

ARTÍCULO 55. RÉGIMEN SANCIONATORIO

Corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, sancionar administrativamente a los particulares, personas naturales o jurídicas relacionadas con el sector, por la violación de los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades del sector aeronáutico.

Las sanciones aplicables son: amonestación, multa hasta por cinco mil (5.000) salarios mínimos mensuales, suspensión o cancelación de licencias, matrículas, registros; suspensión de la utilización de bienes o servicios; suspensión o cancelación de permisos o cualquier utilización expedida por esta autoridad. Estas sanciones se aplicarán de acuerdo con la gravedad de la infracción y podrán imponerse acumulativamente y agravarse con la reincidencia.

Las sanciones se aplicarán previo traslado de cargos al inculpado, quien tendrá derecho a presentar sus descargos y solicitar pruebas dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación. Contra la resolución sancionatoria sólo procede el recurso de reposición en efecto devolutivo, dentro de los cinco (5) días siguientes a su notificación.

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.

PARÁGRAFO: El reglamento aeronáutico fijará los criterios para la imposición de las sanciones de que trata el presente artículo.

ARTÍCULO 56. CONVENIOS

El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil celebrará convenios con Instituciones de Educación Superior, con el fin de disponer del personal debidamente calificado para el manejo del control aéreo.

La Fuerza Aérea Colombiana – FAC participará permanentemente en los cursos de capacitación del Centro de Estudios Aeronáuticos CEA.

ARTÍCULO 57. CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS

El Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA, funcionará de acuerdo con la naturaleza jurídica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y su régimen académico se ajustará a lo previsto en el artículo 137 de la ley 30 de 1992, para efecto de impartir capacitación a nivel profesional que dé lugar al otorgamiento de títulos técnicos, universitarios y de especialización.

ARTÍCULO 58. CRÉDITOS EDUCATIVOS PARA ESPECIALIZACIONES AERONÁUTICAS

Con el fin de contar con profesionales debidamente capacitados, para dirigir, operar, controlar y auditar las actividades aeronáuticas, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil podrá establecer créditos educativos, para estudios de postgrado a profesionales con cargo a su presupuesto. Las áreas de especialización, al igual que los criterios de selección serán definidos por la entidad. La selección de los candidatos y la administración de los créditos estarán a cargo del Instituto Colombiano de Estudios Técnicos en el Exterior – ICETEX. Dentro de esta selección se incluirán oficiales de la Fuerza Área Colombiana.

Para la operación del crédito la Aeronáutica Civil hará transferencia de los recursos necesarios, mediante convenio interadministrativo.

El adjudicatario del crédito, a excepción de los oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana, estará obligado a prestar sus servicios a la Unidad

Administrativa de Aeronáutica Civil, o a cualquier otra entidad pública a quien ésta determine, por un plazo mínimo de cinco años. En caso de renuncia, abandono del cargo o cuando el becario no se posesione estará obligado a pagar el valor del crédito en proporción al tiempo que le faltare para cumplir con su obligación.

ARTÍCULO 59. PLAN DE EXPANSIÓN AERONÁUTICA

En el término de ciento ochenta (180) días, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil presentará a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, por intermedio del Departamento Nacional de Planeación, el plan de expansión de la infraestructura de aeronavegabilidad y aeroportuaria, que garantice una adecuada seguridad aérea.

TÍTULO V
DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 60. TRANSFERENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

La transferencia de la infraestructura de transporte de la Nación a los Departamentos y al Distrito Capital de Santafé de Bogotá, se hará en forma gradual mediante convenios que se realizarán en un término no superior a tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente ley, la descentralización aeroportuaria se hará de conformidad con las normas especiales previstas en la presente Ley.

ARTÍCULO 61. VINCULACIÓN DE PERSONAL

Para cumplir con los principios de la modernización, eficiencia, gestión y economía, las Entidades del Sector Transporte podrán vincular con concurso personal para capacitarlo o especializarlo previamente al desempeño de sus funciones. Estos funcionarios deberán garantizar su permanencia en la Institución por un período no inferior a tres (3) años a partir de la terminación del curso, de conformidad con la reglamentación correspondiente.

Por el incumplimiento de tal obligación, el beneficiario deberá reintegrar los salarios devengados durante el término de la capacitación.

ARTÍCULO 62. VENTA DE ACTIVOS A LOS EXSERVIDORES

El Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías y el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, elaborarán un inventario de los vehículos, maquinaria y equipos que se encuentran a disposición de los Distritos de Obras Públicas y del Fondo Nacional de Caminos Vecinales y ordenará el avalúo comercial de los mismos.

De acuerdo con la programación establecida tanto en el Instituto Nacional de Vías como en el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, los vehículos, maquinaria y equipo, serán ofrecidos en primera instancia a los ex servidores públicos, con noventa (90) días de anticipación a la cesación de las actividades de las seccionales, fijando como término treinta (30) días para efectuar el compromiso de la adquisición de los activos, desvinculados de sus cargos como resultado de la supresión, fusión o reestructuración del Ministerio de Obras Públicas y del Fondo Nacional de Caminos Vecinales, quienes los podrán adquirir en forma personal o a través de cooperativas o empresas que entre ellos mismos conformen. Los exservidores estarán obligados a pagar como mínimo el 30% del valor de las indemnizaciones o bonificaciones que les sean entregadas de conformidad con las disposiciones contenidas en el Título IX del Decreto 2171 de 1992.

Para el pago del saldo de la obligación, se otorgará un plazo de diez (10) años. El Gobierno podrá contratar la administración de la cartera mediante fiducia pública, en forma directa.

Los equipos, maquinaria y vehículos, servirán de garantía y quedarán pignorados ante la Entidad financiera hasta la cancelación de la obligación. Los vehículos, equipos y maquinaria que no sean adquiridos por los servidores públicos de las respectivas entidades serán ofrecidos en segunda instancia a las entidades territoriales, fijando como plazo mínimo treinta (30) días para confirmar la compra de los bienes. Los activos no adquiridos por estos, serán rematados abiertamente al público; de tal forma que al finalizar el ejercicio de las actividades propias de las entidades oferentes, los activos hayan sido adquiridos.

PARÁGRAFO: Los servidores públicos del Instituto Nacional de Vías – Subdirección Transitoria – Distritos de Obras Públicas y el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, interesados en adquirir los activos puestos en venta, podrán solicitar a las Entidades Públicas, la supresión de su cargo teniendo derecho a las indemnizaciones, bonificaciones o pensiones establecidas en el título IX del decreto 2171 de 1992.

ARTÍCULO 63. FERROCARRILES NACIONALES

Los bienes inmuebles que eran propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en liquidación, podrán ser transferidos a la Empresa Colombiana de Vías Férreas, si los mismos estaban destinados a la explotación férrea. Los demás bienes serán traspasados al Fondo Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, para que éste disponga de ellos, con el fin de atender las funciones previstas en la norma legal de su creación. La disposición incluirá la posibilidad de comercializarlos.

PARÁGRAFO 1: Dentro de estos inmuebles se entienden incluidos aquellos que pertenecieron al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales y a los Ferrocarriles Seccionales y/o a los Departamentales que fueron traspasados a los Ferrocarriles Nacionales de Colombia mediante escritura pública durante la existencia del mismo, tal y como lo dispuso el Decreto 2378 del 1º de septiembre de 1955.

PARÁGRAFO 2: Autorízase al Gobierno Nacional para que por conducto del Ministerio de Transporte determine a cual de las dos Entidades señaladas deberán cederse a título gratuito los inmuebles y para que suscriba las respectivas escrituras públicas de transferencia, a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en esta Ley.

PARÁGRAFO 3: La anterior autorización al Gobierno Nacional, se entiende también para que suscriba las escrituras públicas de cancelación de gravámenes hipotecarios, aclaratorias y modificaciones y documentos de traspaso sobre bienes muebles a que haya lugar y que fueron suscritas por el Gerente Liquidador de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en liquidación.

ARTÍCULO 64. MONUMENTOS NACIONALES

El Instituto Nacional de Vías, podrá destinar en su presupuesto, recursos para la restauración, preservación y conservación de aquellos monumentos Nacionales que a su juicio considere de valor histórico incalculable.

ARTÍCULO 65. Ante la necesidad imperativa de reubicar y ampliar las instalaciones del Grupo Aéreo del Caribe del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana, declárase de utilidad pública e interés social, el lote de terreno adyacente a la cabecera 06 de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Sesquicentenario del Departamento de San Andrés,

Providencia y Santa Catalina y autorízase al Ministerio de Defensa Nacional, para adelantar la expropiación por vía administrativa con indemnización, de los predios que se encuentran incluidos dentro de las siguientes coordenadas:

NORTE	ESTE
1. 1.883.263.16	821.869.71
2. 1.883.111.81	821.952.49
3. 1.882.928.90	821.486.31
4. 1.883.211.37	821.525.24

ARTÍCULO 66. Para garantizar la construcción de la pista paralela del Aeropuerto Internacional Eldorado, declárase de utilidad pública e interés social, los terrenos necesarios para la construcción de la Pista paralela del Aeropuerto Internacional Eldorado y autorízase a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para adelantar por vía administrativa con indemnización, la expropiación de dichos predios.

ARTÍCULO 67. Con el fin de facilitar la movilización de los habitantes de la zona del Golfo de Morrosquillo, la pista de aterrizaje de la Base Naval de Coveñas podrá ser utilizada por la Aviación Civil, una vez la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil adecúe las instalaciones aeroportuarias y se construya una vía alterna de acceso.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil podrá adjudicar rutas aéreas comerciales con origen y destino a ese aeropuerto.

ARTÍCULO 68. El Gobierno Nacional compilará y publicará las normas administrativas, técnicas y laborales sobre las diversas modalidades del sector transporte, reuniendo las normas de la presente Ley y sus concordantes, con el Decreto 2171 de 1992; a fin de facilitar la interpretación y ejecución de los mandatos legales.

ARTÍCULO 69. TRANSITORIO

Las normas vigentes para la regulación, control y vigilancia del servicio público del transporte terrestre seguirán vigentes hasta cuando se hayan expedido las nuevas normas.

ARTÍCULO 70. TRANSITORIO

Los servidores públicos del Ministerio de Obras Públicas y Transporte que venían recibiendo el servicio médico asistencial y que sean incorporados o nombrados en las plantas del Ministerio de

Transporte o Instituto Nacional de Vías, continuarán haciendo uso de este derecho en las mismas condiciones que se viene prestando, hasta la fecha en que se liquide la Subdirección transitoria.

ARTÍCULO 71. VIGENCIA DE LA LEY

Esta ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el numeral 8 del artículo 10º del Decreto 2171 de 1992 y el artículo 110 del mismo Decreto y los artículos 19 y 22 del Decreto 2132 de 1992.

Con el fin de actualizar la normatividad jurídica en el campo aeronáutico, damos a conocer el texto del Decreto 260 y 261 del 28 de Enero /04, por el cual el Gobierno Nacional reestructura la Aeronáutica Civil Colombiana y se dictan otras disposiciones.

DECRETO 260 - 28/01/2004

Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las que le confiere el numeral 16 del artículo 189 de la Constitución Política y el artículo 54 de la Ley 489 de 1998, y

CONSIDERANDO:

Que mediante acta número 6 correspondiente a la sesión de fecha 8 de julio de 2003, el Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, decidió someter a consideración del Gobierno Nacional la modificación de la estructura de la Entidad.

DECRETA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. ***Naturaleza Jurídica***. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, es una entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, tendrá su sede principal en la ciudad de Bogotá, D.C.

Artículo 2º. ***Jurisdicción y competencia***. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil, y coordinar las relaciones de ésta con la aviación de Estado; desarrollando las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos sobre la materia, contribuyendo de esta manera al mantenimiento de la seguridad y soberanía nacional.

Le corresponde también la prestación de servicios aeronáuticos y, con carácter exclusivo, desarrollar y operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectúe con seguridad. Así mismo, le corresponde reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país, y administrar directa o indirectamente los aeropuertos de su propiedad y los de propiedad de la Nación.

Igualmente utilizará y vigilará la construcción de aeródromos, actividad ésta que continuarán desarrollando las entidades territoriales, las asociaciones de éstas o el sector privado.

Artículo 3º. ***Objetivo.*** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales.

Artículo 4º. ***Ingresos y patrimonio.*** Constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil – Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil:

1. Los aportes que reciba del Presupuesto Nacional
2. Los cheques que posea la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, y los que adquiera a cualquier título.
3. Las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza y demás operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas.

4. Las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la enajenación o arrendamiento de cualquiera de los bienes de su propiedad o de los que administre en nombre de la Nación.
5. El producto de los empréstitos internos o externos que contrate conforme a la ley.
6. El producto de las sanciones que imponga conforme a la ley.
7. Los ingresos por concepto de permisos de operación, matrículas de aeronaves y licencias del personal de vuelo, así como los que provengan de autorizaciones para construcción y operación de pistas y aeródromos.
8. Las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.

Artículo 5º. ***Funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil.*** Son funciones generales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil– Aerocivil, las siguientes:

1. Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del plan global del transporte, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
2. Formular propuestas al Ministerio de Transporte para la definición de las pólizas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del plan global del transporte, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
3. Garantizar el cumplimiento del Convenio de Aviación Civil Internacional y sus anexos.
4. Armonizar las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional con los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos.
5. Dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo.

6. Controlar, supervisar y asistir la operación y navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.
7. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario.
8. Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.
9. Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia.
10. Expedir, modificar y mantener los reglamentos aeronáuticos, conforme al desarrollo de la aviación civil.
11. Vigilar, evaluar y controlar el cumplimiento de las normas aeronáuticas y aeroportuarias en los aeropuertos propios, concesionados, descentralizados o privados.
12. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria.
13. Intervenir y sancionar en caso de violación a los reglamentos aeronáuticos o a la seguridad aeroportuaria.
14. Fijar y desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.
15. Desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo y sancionar su violación.
16. Establecer las tarifas, tasas y derechos en materia de transporte aéreo.
17. Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.
18. Dirigir, organizar, operar y controlar con exclusividad y en lo de su competencia, las telecomunicaciones aeronáuticas.

19. Conducir en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil.
20. Coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.
21. Propender por el perfeccionamiento, actualización y capacitación técnica del personal aeronáutico, conforme a los desarrollos tecnológicos.
22. Realizar todas las operaciones administrativas y comerciales para el cabal cumplimiento de su objetivo.
23. Fomentar y estimular las investigaciones en ciencia y en tecnología aeronáutica y aeroespacial.
24. Facilitar la prestación de la asistencia técnica a las entidades de derechos público internacionales o de otros países que la soliciten, bajo acuerdos de cooperación bilateral o multilateral.
25. Las demás que señale la ley de acuerdo con la naturaleza del modo de transporte.

CAPÍTULO II

DE LA ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN

Artículo 6º. ***Estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil.*** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, tendrá la siguiente estructura:

1. Consejo Directivo
2. Dirección General
2.1 Subdirección General
2.2 Oficina Asesora de Planeación
2.3 Oficina de Control Interno
2.4 Oficina de Registro
2.5 Oficina Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas
2.6 Oficina Asesora Jurídica
2.7 Oficina de Transporte Aéreo
2.8 Oficina de Comercialización e Inversión
2.9 Secretaría General
2.9.1 Dirección de Talento Humano

2.9.2 Dirección Administrativa

2.9.3 Dirección Financiera

2.9.4 Dirección de Informática

2.10 Secretaría de Sistemas Operacionales

2.10.1 Dirección de Servicios a la Navegación Aérea

2.10.2 Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea

2.10.3 Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria

2.10.4 Dirección de Desarrollo Aeroportuario

2.11 Secretaría de Seguridad Aérea

2.11.1 Dirección de Estándares de Vuelo

2.11.2 Dirección de Medicina de Aviación y Licencias Aeronáuticas

2.12 Direcciones Regionales Aeronáuticas

2.13 Órganos de Asesoría y Coordinación

2.13.1 Consejo de Seguridad Aeronáutica

2.13.2 Comisión de Personal

2.13.3 Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno

Artículo 7º. ***Integración del Consejo Directivo.*** El Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, estará integrado así:

1. El Ministro de Transporte o el Viceministro, quien lo presidirá
2. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado
3. Un (1) representante del Presidente de la República

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, asistirá a las reuniones del Consejo Directivo con derecho a voz.

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

Así mismo, podrán asistir las demás personas que estime conveniente el Consejo Directivo.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, o quien haga

sus veces en la entidad, actuará como Secretario del Consejo Directivo de la misma.

Artículo 8º. ***Funciones del Consejo Directivo.*** Son funciones del Consejo Directivo además de las formuladas en la Ley 489 de 1998, las siguientes:

1. Orientar las estrategias, planes, programas y proyectos de la entidad, acorde con las políticas generales y verificar su cumplimiento.
2. Conocer y aprobar los planes, programas y proyectos de participación privada, pública o mixta del sector aéreo.
3. Aprobar el anteproyecto de presupuesto de la entidad y sus modificaciones de conformidad con la ley.
4. Proponer mecanismos que permitan a la entidad optimizar y ampliar la cobertura de captación de ingresos.
5. Definir mecanismos y estrategias para que las empresas aéreas y usuarios de la aviación civil cumplan con el pago oportuno de sus obligaciones.
6. Proponer al Gobierno Nacional las modificaciones de la estructura orgánica y planta de personal de la entidad.
7. Conceptuar sobre los tratados públicos 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.
8. Darse su propio reglamento.
9. Las demás que le sean asignadas por la ley y los estatutos internos.

Artículo 9º. ***Dirección General.*** El Despacho del Director General cumplirá las siguientes funciones:

1. Coordinar con el Ministerio de Transporte, la definición e implementación de políticas, planes, programas y proyectos del modo de transporte aéreo.
2. Formular propuestas al Ministerio de Transporte para la definición de las políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del plan global del transporte,

propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.

3. Planear, dirigir, administrar y aplicar las políticas particulares de la Aeronáutica Civil y del modo de transporte aéreo y promover su desarrollo sectorial.
4. Expedir los reglamentos y demás disposiciones necesarias para el desarrollo de la aviación civil y del modo de transporte aéreo.
5. Coordinar y dirigir las acciones de la Oficina del Agregado Aeronáutico ante la Organización de Aviación Civil Internacional.
6. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo.
7. Evaluar y controlar programas y proyectos de mercadeo y comercialización encaminados al desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo, orientándolo a la facilitación del transporte aéreo nacional e internacional.
8. Fijar tasas y derechos, conceder autorizaciones, aplicar sanciones y expedir los demás actos que regulan la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y el modo de transporte aéreo.
9. Suscribir los contratos estatales y comerciales y demás actos necesarios para el desarrollo de sus funciones.
10. Delegar, cuando fuese necesario, la definición de acuerdos para el desarrollo del modo de transporte aéreo, de conformidad con la normatividad vigente.
11. Coordinar con el Ministerio de Transporte el establecimiento de las políticas y criterios para procesos de descentralización institucional.
12. Vigilar, evaluar y controlar el funcionamiento de los aeropuertos propios, concesionados, descentralizados o privados para garantizar una operación ágil y segura.
13. Desarrollar en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Relaciones Exteriores las relaciones y convenios

sobre aviación civil con entidades nacionales, extranjeras u organismos internacionales.

14. Dirigir la marcha organizacional de la Institución, conformar las áreas de gestión, grupos de trabajo y asignar el personal teniendo en cuenta la estructura y las necesidades de servicio.
15. Velar por el bienestar social laboral y promover el desarrollo del talento humano de acuerdo con las normas vigentes establecidas para su administración.
16. Dirigir y coordinar las comunicaciones internas y externas de la entidad.
17. Velar por la consecución, suministro e inversión de recursos para la prestación de servicios.
18. Representar judicial y extrajudicialmente a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, en los procesos que se instauren en su contra y que ésta deba adelantar.
19. Presentar al Consejo Directivo las modificaciones de estructura, planta de personal de la entidad y los demás asuntos de competencia de éste.
20. Conocer y fallar en segunda instancia los procesos disciplinarios que se adelanten contra los servidores públicos de la entidad.
21. Las demás que le correspondan de acuerdo a la naturaleza de la dependencia y le atribuya la ley.

Artículo 10. ***Subdirección General.*** El Despacho de la Subdirección General cumplirá las siguientes funciones:

1. Coordinar y apoyar la implementación de políticas, planes, programas y proyectos del sector aéreo.
2. Planear, coordinar, controlar y evaluar el cumplimiento de los programas de calibración e inspección en vuelo y ayudas a la navegación aérea en el territorio nacional.
3. Apoyar el establecimiento de políticas y criterios en los procesos de descentralización institucional.
4. Coordinar con las entidades oficiales y particulares, organismos nacionales e internacionales las actividades relacionadas con aviación civil y militar.

5. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
6. Ejercer las funciones de la Dirección General, en casos de vacancia o ausencia del titular mientras se determina su reemplazo, de acuerdo con las normas legales.
7. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 11. ***Oficina Asesora de Planeación.*** La Oficina Asesora de Planeación cumplirá las siguientes funciones:

1. Planear, programar y recomendar el desarrollo y crecimiento armónico de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, en coordinación con las políticas de la Dirección General y del Ministerio de Transporte.
2. Dirigir, coordinar, apoyar y evaluar la formulación y elaboración de los planes de desarrollo estratégico y administrativo de la entidad.
3. Coordinar y asesorar la formulación, implementación y seguimiento de programas y proyectos de cooperación técnica y financiera con organismos del orden nacional e internacional y atraer recursos que el organismo requiera para el desarrollo de los objetivos institucionales.
4. Asesorar y recomendar planes, programas y proyectos de organización y modernización tecnológica para la operación, información, seguridad aeronáutica e infraestructura de aeronavegación.
5. Estructurar y evaluar en coordinación con la Oficina de Comercialización e Inversión, proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria.
6. Administrar el sistema de información gerencial del sector aéreo.
7. Establecer y mantener actualizado el Banco de Proyectos de Inversión de la entidad.
8. Participar en los procesos de concertación de acuerdos y compromisos Inter e intrasectoriales para la coordinación de acciones complementarias a los planes, programas y proyectos de la entidad.

9. Elaborar y presentar a la Dirección General informes periódicos de gestión y responder por las estadísticas institucionales.
10. Diseñar el sistema de seguimiento y evaluación de planes, programas y proyectos adelantados por la entidad en coordinación con las dependencias de la entidad y recomendar los correctivos necesarios para el logro de los objetivos institucionales.
11. Preparar y elaborar en coordinación con la Secretaría General, el anteproyecto de presupuesto y las modificaciones presupuestales.
12. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
13. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 12. ***Oficina de Control Interno.*** La Oficina de Control Interno cumplirá as siguientes funciones:

1. Dirigir, asesorar, apoyar, diseñar y garantizar la implementación del Sistema de Control Interno de la entidad.
2. Monitorear la marcha y funcionamiento de las diferentes áreas de la entidad a través de auditorías integrales.
3. Recomendar medidas preventivas y correctivas en el desarrollo institucional.
4. Apoyar y estimular el desarrollo gerencial y técnico de la institución.
5. Realizar las evaluaciones periódicas a la gestión de la entidad y rendir los informes a las instancias correspondientes.
6. Coordinar las relaciones interinstitucionales con los organismos de control.
7. Promover y difundir la cultura de autocontrol y loas criterios que rigen el Sistema de Control Interno.
8. Vigilar el trámite que se dé a las quejas y reclamos presentados por los usuarios.
9. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
10. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 13. ***Oficina de Registro.*** La Oficina de Registro cumplirá las siguientes funciones:

1. Llevar el Registro Aeronáutico Nacional en relación con la propiedad, explotación y gravámenes de las aeronaves de conformidad con las normas del Código de Comercio, reglamentos aeronáuticos y demás disposiciones aplicables.
2. Asignar matrículas a las aeronaves civiles nacionales.
3. Establecer procedimientos de registro de aeronaves, pistas y aeródromos de acuerdo con las normas vigentes sobre la materia.
4. Desarrollar el registro de aeronaves, pistas y aeródromos en el territorio nacional.
5. Controlar la oportuna presentación de requisitos y garantías para la inscripción y matrícula de aeronaves, pistas y aeródromos, de conformidad con las disposiciones vigentes.
6. Publicar los actos y contratos sobre aeronaves y aeródromos y expedir certificados de matrícula, propiedad, explotación y gravámenes de las mismas, de conformidad con las normas del Código de Comercio, reglamentos aeronáuticos y demás disposiciones aplicables.
7. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
8. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 14. ***Oficina Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas.*** La Oficina Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas cumplirá las siguientes funciones:

1. Proponer el plan general de formación y capacitación aeronáutica y aeroportuaria conforme a las necesidades de la entidad, en coordinación con la Dirección de Talento Humano.
2. Ejecutar los programas y actividades para garantizar la formación, capacitación y actualización de los funcionarios y aspirantes a la entidad.
3. Promover y fomentar en el nivel nacional e internacional la participación y el fortalecimiento académico en la materia.

4. Apoyar, fomentar y desarrollar programas de investigación en ciencias y tecnologías aeronáuticas, aeroespaciales y satelitales.
5. Acreditar la formación académica del personal aeronáutico egresado de sus diversos programas de formación y capacitación.
6. Apoyar programas de cooperación interinstitucional en ciencias y tecnología aeronáutica y aeroespacial en el nivel nacional e internacional.
7. Publicar y administrar la documentación académica y bibliográfica aeronáutica.
8. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
9. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 15. ***Oficina Asesora Jurídica.*** La Oficina Asesora Jurídica cumplirá las siguientes funciones:

1. Conceptuar, recomendar, atender y asesorar al Director General y demás dependencias de la entidad en asuntos jurídicos.
2. Evaluar, revisar y emitir concepto sobre los proyectos de normas legales de competencia de la entidad.
3. Revisar los recursos que deba resolver el Director General en el área administrativa y los demás que le solicite la Dirección.
4. Ejercer la representación judicial y extrajudicial de la entidad en los casos en que así lo disponga el Director General.
5. Compilar las normas legales y la jurisprudencia en los asuntos de interés de la entidad.
6. Realizar las acciones necesarias de asistencia y apoyo legal para la defensa de los intereses de la entidad.
7. Adelantar las actuaciones encaminadas a lograr el cobro efectivo de las sumas que le adeuden a la entidad por todo concepto, desarrollando las labores de cobro persuasivo y adelantando los procesos ejecutivos por jurisdicción coactiva en las condiciones que señale la ley.
8. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 16. ***Oficina de Transporte Aéreo.*** La Oficina de Transporte Aéreo cumplirá las siguientes funciones:

1. Asesorar y apoyar a la Dirección General, en la formulación de propuestas de políticas, planes, programas y proyectos sobre la aviación civil, así como en la implementación de las mismas de conformidad con la política de gobierno.
2. Asesorar y apoyar a la Dirección General en la conducción de las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil, en coordinación con los entes gubernamentales competentes.
3. Presentar propuestas sobre normas y procedimientos aeronáuticos teniendo en cuenta la práctica y atendiendo los parámetros internacionales sobre aviación civil.
4. Determinar, compilar y difundir la unidad doctrinal respecto de las normas que constituyen la legislación aeronáutica en el país.
5. Proponer e implementar las fórmulas y criterios para la directa, controlada o libre fijación de tarifas para el servicio de transporte aéreo y los servicios conexos.
6. Proponer los criterios para la entrada de operadores, autorización de rutas aéreas, frecuencias, itinerarios, tarifas, cobertura y condiciones de los seguros y garantías que deben amparar las actividades de transporte aéreo y relacionadas.
7. Expedir, autorizar, limitar, modificar, adicionar, renovar, cancelar o suspender las empresas que prestan servicio de transporte aéreo, talleres, escuelas, operadores, rutas, frecuencias, itinerarios y tarifas de acuerdo con las normas y criterios aplicables.
8. Promover la competencia entre las empresas que prestan servicios de transporte aéreo o desarrollan actividades relacionadas con el mismo.
9. Orientar los programas de fiscalización sobre las personas, empresas o entidades, en lo referente a las rutas, frecuencias, itinerarios, tarifas, prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal, solidez y resultados económicos, y todas aquellas actividades relacionadas con la prestación de servicios de transporte aéreo, adoptando las medidas correctivas o sanciones que correspondan.

10. Diseñar y ejecutar los programas de atención a las quejas e inquietudes de los operadores y usuarios de los servicios aeronáuticos, y los usuarios de los servicios de las empresas aéreas, adelantando las investigaciones y adoptando las medidas correctivas a las sanciones que correspondan.
11. Recopilar, procesar, analizar, realizar proyecciones, coordinar y difundir la información estadística relacionada con la aviación civil.
12. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
13. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 17. ***Oficina de Comercialización e Inversión.*** La Oficina de Comercialización e Inversión cumplirá las siguientes funciones:

1. Analizar, recomendar e implementar planes, programas, proyectos y estrategias de mercadeo y comercialización de los servicios y activos de la entidad, encaminados al desarrollo, crecimiento y fortalecimiento del sector aéreo.
2. Propiciar la participación privada para los proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria.
3. Realizar estudios y efectuar evaluaciones sobre la productividad y rentabilidad de los bienes de la entidad.
4. Analizar las condiciones del mercado aeronáutico en el cual se desempeña el país y recomendar las mejores prácticas para la captura y mantenimiento de nuevos usuarios.
5. Diseñar y proponer programas de cumplimiento de los estándares y prácticas recomendadas para la facilitación del transporte aéreo nacional e internacional.
6. Analizar los mercados involucrados con el sector aeronáutico en procura de alternativas de desarrollo de los mismos.
7. Desarrollar programas, proyectos y estrategias encaminadas a elevar los niveles de ingreso y de eficiencia de la entidad.
8. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.

9. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 18. ***Secretaría General.*** La Secretaría General cumplirá las siguientes funciones:

1. Dirigir, planear y supervisar la gestión administrativa y financiera de la entidad.
2. Coordinar, evaluar y controlar las políticas sobre administración, desarrollo y bienestar de los funcionarios.
3. Administrar los bienes muebles e inmuebles de la entidad y los de propiedad de la Nación que ésta administre y velar por su protección y mantenimiento.
4. Dirigir y supervisar la contratación administrativa de la entidad adoptando las políticas que sobre la materia estime pertinente.
5. Colaborar con la Oficina Asesora de Planeación en la elaboración del anteproyecto de presupuesto de la entidad y las modificaciones al mismo, y del Programa Anual Mensualizado de Caja, PAC.
6. Dirigir y coordinar las actividades relacionadas con las investigaciones de carácter disciplinario que se adelanten contra los funcionarios o exfuncionarios de la entidad, de acuerdo con las normas legales vigentes sobre la materia.
7. Dirigir, coordinar, apoyar y evaluar la implementación de políticas, programas y proyectos en materia de desarrollo, modernización y tecnología administrativa.
8. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la Entidad.
9. Rendir la cuenta fiscal ante la Contraloría General de la República.
10. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 19. ***Dirección de Talento Humano.*** La Dirección de Talento Humano cumplirá las siguientes funciones:

1. Implementar y ejecutar programas, políticas, proyectos y estrategias en materia de administración de personal de la entidad.

2. Aplicar la normatividad que en materia de carrera administrativa se establezca para la entidad.
3. Atender y tramitar los requerimientos, solicitudes y disposiciones de tipo laboral de la entidad.
4. Administrar y mantener actualizado el registro de las situaciones administrativas del personal de la entidad, responder por el sistema de información del mismo y expedir las respectivas certificaciones.
5. Coordinar con el Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas, el plan general de formación y capacitación para los funcionarios de la entidad.
6. Adelantar y coordinar con los organismos competentes programas de bienestar y seguridad social para los funcionarios y su núcleo familiar.
7. Promover actividades encaminadas a alcanzar el desarrollo de los funcionarios y la identidad institucional.
8. Promover e implementar programas y proyectos de salud ocupacional en la entidad.
9. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
10. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 20. ***Dirección Administrativa.*** La Dirección Administrativa cumplirá las siguientes funciones:

1. Elaborar el plan anual de compras de la entidad.
2. Coordinar, ejecutar y controlar los procesos de compras, adquisición y suministro de bienes y servicios de apoyo logístico de la entidad.
3. Adelantar, previa solicitud de las diferentes áreas, los procesos precontractuales y contractuales necesarios, encaminados al cumplimiento de los objetivos institucionales.
4. Mantener actualizado el inventario de bienes muebles e inmuebles de propiedad de la entidad y los de la Nación a su cargo.
5. Atender, responder y controlar las solicitudes de suministros y velar por la correcta utilización de los mismos.

6. Llevar el registro y control de los elementos, materiales y suministros que ingresen al servicio de la entidad y velar por su seguridad.
7. Atender y suministrar los servicios de correspondencia, archivo, publicaciones, almacén, transporte, aseo, seguridad y mantenimiento de áreas administrativas en la entidad.
8. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
9. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 21. ***Dirección Financiera.*** La Dirección Financiera cumplirá las siguientes funciones:

1. Planear, organizar, ejecutar y controlar la administración de los recursos financieros y llevar sus respectivos registros contables y financieros en la entidad.
2. Planear, organizar, dirigir, ejecutar y supervisar las operaciones financieras, contables, de tesorería, facturación y presupuestal de la entidad.
3. Suministrar la información financiera a la Secretaría General para la rendición de la cuenta fiscal ante la Contraloría General de la República.
4. Refrendar los estados financieros y presentar las declaraciones tributarias de la entidad a nivel central, así como asesor al nivel regional en los tributos de orden territorial.
5. Efectuar el análisis de los estados financieros y presentar los informes correspondientes ante la Dirección General y las distintas entidades del Estado que así lo requieran.
6. Planear, liderar e implementar los proyectos que requiera la Entidad para el mejoramiento de los procesos financieros.
7. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
8. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 22. ***Dirección de Informática.*** La Dirección de Informática cumplirá las siguientes funciones:

1. Planear, recomendar y desarrollar el crecimiento de la infraestructura informática de la entidad con los recursos tecnológicos avanzados.
2. Recomendar e implantar esquemas tecnológicos que agilicen o hagan más eficientes los procesos de la entidad.
3. Diseñar, desarrollar y mantener actualizados los sistemas de información y aplicativos de la entidad.
4. Prestar soporte técnico y operativo a los sistemas informáticos de la entidad.
5. Establecer las normas, estándares y recomendaciones técnicas para el manejo, control, seguridad y desarrollo de los sistemas de información y su infraestructura.
6. Crear y desarrollar los mecanismos para los casos de contingencias de los sistemas de información.
7. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
8. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 23. ***Secretaría de Sistemas Operacionales.*** La Secretaría de Sistemas Operacionales, cumplirá las siguientes funciones:

1. Coordinar, planear y controlar el cumplimiento de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con los sistemas operacionales tanto aeroportuarios como aeronáuticos, así como los relacionados con la protección al medio ambiente y el peligro que pueda representar la fauna silvestre.
2. Proponer planes, programas y proyectos de modernización tecnológica y automatización para los sistemas operacionales.
3. Prestar los servicios de protección y apoyo al vuelo para la navegación en el espacio aéreo nacional o el que le sea delegado.
4. Proponer modificaciones y enmiendas a los reglamentos aeronáuticos en los temas de su competencia.
5. Prestar los servicios aeroportuarios, extinción de incendios, seguridad aeroportuaria, facilitación y demás bajo su jurisdicción.
6. Determinar los horarios y servicios aeronáuticos y aeroportuarios a suministrar, en consonancia con las disposiciones vigentes.

7. Hacer cumplir los reglamentos y procedimientos aeronáuticos y aeroportuarios e informar cualquier incumplimiento a la Oficina de Transporte Aéreo para su sanción.
8. Coordinar y ejecutar los planes de acción en casos de desastres o siniestros que afecten la infraestructura o la navegación aérea.
9. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad, así como en aquellos relacionados con organismos internacionales.
10. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 24. ***Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.*** La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea cumplirá las siguientes funciones:

1. Suministrar y controlar los servicios de navegación aérea relacionados con el control de tránsito aéreo, comunicaciones aeronáuticas, información aeronáutica y meteorología aeronáutica en el territorio nacional.
2. Prestar los servicios de extinción de incendios en los aeropuertos bajo su jurisdicción.
3. Recomendar programas y proyectos de modernización tecnológica para la operación e información aeronáutica, seguridad aeronáutica e infraestructura de aeronavegación.
4. Administrar, controlar y supervisar la prestación de los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo nacional o el que le sea delegado.
5. Diseñar el plan, los procedimientos y la cartografía de navegación aérea.
6. Emitir conceptos y recomendaciones sobre la aplicabilidad y observancia de las normas y procedimientos relativos a la navegación aérea, de conformidad con las disposiciones vigentes y adoptados por los organismos internacionales.
7. Proponer modificaciones y encomiendas a los reglamentos aeronáuticos en los temas de su competencia.

8. Velar por el cumplimiento de los reglamentos y procedimientos aeronáuticos e informar ante las instancias respectivas para su sanción.
9. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
10. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 25. ***Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea.*** La Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea cumplirá las siguientes funciones:

1. Suministrar, administrar, desarrollar y controlar los servicios, instalaciones y mantenimiento de la infraestructura tecnológica en telecomunicaciones, ayudas a la aeronavegación y meteorología aeronáutica en el territorio nacional e internacional que se encuentre delegado.
2. Implementar programas y proyectos de modernización, utilización de satélites, actualización, investigación y desarrollo tecnológico de las telecomunicaciones, ayudas a la aeronavegación y meteorología aeronáutica, así como su infraestructura física.
3. Elaborar conceptos y recomendaciones sobre la aplicabilidad y observancia de las normas y procedimientos relativos a las ayudas para la navegación aérea, las comunicaciones y la vigilancia.
4. Administrar y supervisar las actividades relacionadas con la instalación y mantenimiento de los equipos de telecomunicaciones, ayudas a la navegación aérea y meteorología aeronáutica.
5. Proponer modificaciones y enmiendas a los reglamentos aeronáuticos en los temas de su competencia.
6. Vigilar y controlar la disponibilidad de los sistemas de telecomunicaciones, ayudas a la navegación aérea y meteorología aeronáutica.
7. Vigilar el cumplimiento de los reglamentos y procedimientos aeronáuticos e informar ante las instancias respectivas para su sanción.

8. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la Entidad.
9. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 26. ***Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria.*** La Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria cumplirá las siguientes funciones:

1. Suministrar, implementar y controlar los servicios de seguridad y supervisión aeroportuaria en el territorio nacional o en las instalaciones aeronáuticas.
2. Recomendar e implementar programas y proyectos de modernización, actualización, investigación y desarrollo tecnológico en los servicios de seguridad y supervisión aeroportuaria en el territorio nacional.
3. Coordinar con los organismos de seguridad del Estado, las acciones tendientes a disminuir los riesgos en esta materia.
4. Elaborar conceptos y recomendaciones sobre la aplicabilidad y observancia de las normas y procedimientos relativos a los servicios de seguridad y supervisión aeroportuaria.
5. Realizar operativos para determinar el grado de seguridad aeroportuaria que presenten los diferentes aeropuertos, efectuar las respectivas recomendaciones y tomar los correctivos pertinentes.
6. Proponer modificaciones y enmiendas a los reglamentos aeroportuarios en los temas de su competencia.
7. Vigilar y controlar el cumplimiento de los horarios y servicios de seguridad y supervisión aeroportuaria.
8. Coordinar los procesos de certificación de aeródromos, establecer los planes de acción y verificar el cumplimiento de los compromisos.
9. Velar por el cumplimiento de los reglamentos y procedimientos aeroportuarios e informar ante las instancias respectivas para su sanción.
10. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la Entidad.

11. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 27. ***Dirección de Desarrollo Aeroportuario.*** La Dirección de Desarrollo Aeroportuario cumplirá las siguientes funciones:

1. Planear, analizar y controlar el desarrollo y mantenimiento ordenado de la infraestructura aeroportuaria en el territorio nacional.
2. Recomendar planes programas, estudios, diseños y proyectos de desarrollo a la infraestructura aeroportuaria.
3. Administrar, supervisar y controlar el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura aeroportuaria.
4. Elaborar conceptos y recomendaciones técnicas sobre la aplicabilidad y observancia de las normas y procedimientos relativos al desarrollo, operaciones y mantenimiento aeroportuario.
5. Coordinar y efectuar seguimiento a las interventorías que se realicen sobre los contratos relacionados con la construcción, adecuación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.
6. Asegurar el correcto funcionamiento y prestación de los servicios de la infraestructura aeroportuaria.
7. Vigilar y controlar el cumplimiento de los reglamentos aeronáuticos para el desarrollo y mantenimiento aeroportuario en el territorio nacional e informar ante las instancias respectivas para su sanción.
8. Expedir las autorizaciones de obras colindantes a la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica, de conformidad con las disposiciones vigentes sobre la materia.
9. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la Entidad.
10. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 28. ***Secretaría de Seguridad Aérea.*** La Secretaría de Seguridad Aérea cumplirá las siguientes funciones:

1. Coordinar y controlar el cumplimiento de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control técnico y

seguridad de las aeronaves, infraestructura aérea comercial y no comercial en tierra, de conformidad con las disposiciones vigentes.

2. Desarrollar, dirigir y controlar los mecanismos de aseguramiento de calidad en los servicios de aeronavegación aérea.
3. Coordinar y controlar la inspección a las operaciones de la aviación civil y de los servicios aéreos conexos, respecto de las condiciones de las aeronaves, la infraestructura en tierra, el personal aeronáutico, el material de vuelo, los equipos y los procedimientos.
4. Certificar la idoneidad del personal aeronáutico, seguridad en las operaciones aéreas, las aeronaves e infraestructura comercial y no comercial aeronáutica en tierra.
5. Investigar y sancionar de conformidad con las disposiciones vigentes, las personas, empresas o entidades que no cuenten con autorización, licencia o permiso para realizar actividades aeronáuticas o por el incumplimiento o violación de los reglamentos aeronáuticos y disposiciones vigentes, en coordinación con la Oficina de Transporte Aéreo.
6. Controlar programas y proyectos encaminados a la expedición de licencias y control médico al personal aeronáutico.
7. Vigilar el cumplimiento de los reglamentos y procedimientos de seguridad aeronáutica en el territorio nacional.
8. Investigar los incidentes y accidentes de aviación, y adoptar o proponer as medidas necesarias para evitarlos.
9. Preparar e implementar planes, programas y proyectos de investigación, prevención y difusión de informes de accidentes e incidentes de aviación en el territorio nacional.
10. Proponer e informar modificaciones y enmiendas a los reglamentos aeronáuticos en los temas de su competencia.
11. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
12. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 29. ***Dirección de Estándares de Vuelo.*** La Dirección de Estándares de Vuelo cumplirá las siguientes funciones:

1. Ejecutar y controlar el cumplimiento de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control técnico y seguridad de las aeronaves, personal aeronáutico e infraestructura aérea comercial y no comercial en tierra.
2. Certificar la capacidad técnica de las aeronaves, operadores y prestadores de servicios de instrucción y mantenimiento aeronáutico.
3. Inspeccionar las operaciones de aviación civil, respecto de las condiciones de las aeronaves, el personal aeronáutico, el material de vuelo, los equipos, los procedimientos y manipulación de mercancías peligrosas.
4. Recomendar planes, programas y proyectos de seguridad aeronáutica e infraestructura de aeronavegación.
5. Emitir concepto técnico sobre la idoneidad del personal aeronáutico, seguridad de las operaciones aéreas, las aeronaves e infraestructura comercial y no comercial aeronáutica en tierra.
6. Vigilar y controlar el cumplimiento de los reglamentos y procedimientos aeronáuticos e informar ante las instancias respectivas para su sanción.
7. Tomar las acciones pertinentes sobre las personas, empresas o entidades que no cuentan con autorización, licencia o permiso para realizar actividades aeronáuticas, por el incumplimiento o violación de las disposiciones legales o que atenten contra la seguridad aérea.
8. Recomendar modificaciones y enmiendas a los reglamentos aeronáuticos en los temas de su competencia.
9. Mantener actualizado el récord técnico de las aeronaves y de la infraestructura aérea comercial y no comercial en tierra.
10. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la Entidad.
11. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 30. ***Dirección de Medicina de Aviación y Licencias Aeronáuticas.*** La Dirección de Medicina de Aviación y Licencias Aeronáuticas cumplirá las siguientes funciones:

1. Supervisar en coordinación con las diferentes entidades estatales, el control y vigilancia sanitaria en terminales aéreos, evitando la entrada, salida y propagación de enfermedades que afecten la población humana, animal o vegetal, sus productos y deterioren el medio ambiente.
2. Conformar equipo interdisciplinario con los diferentes grupos de búsqueda, rescate, brigadas y ayuda a la comunidad internacional entre otros, para cubrir las emergencias que se presenten en el manejo de desastres en masa y/o aledaños a los terminales aéreos.
3. Cumplir con la normatividad OACI adoptando recomendaciones y procedimientos internacionales, notificando las diferencias sobre factor humano y para el manejo internacional de los accidentes de aviación, ambulancia aérea y realización de los simulacros de emergencia aérea en los aeropuertos indicados.
4. Desarrollar programas en salud, prevención de accidentes y seguridad aérea por factor humano.
5. Investigar los efectos de las condiciones ambientales, de alcohol y drogas y otros factores de tipo laboral en el rendimiento del personal aeronáutico que pueda afectar la seguridad aérea.
6. Determinar, mediante exámenes, la capacidad psíquica y física del personal aeronáutico civil con el fin de otorgar, revalidar, suspender, revocar y cancelar las diversas licencias para el cumplimiento de este requisito, ejecutando y controlando el cumplimiento de las políticas, planes y programas gubernamentales.
7. Mantener registro de los exámenes y resultado de las evaluaciones médicas efectuadas, así como de los factores humanos que hubieran contribuido en accidentes de aviación e intercambiar esta información con entidades nacionales e internacionales.
8. Vigilar el cumplimiento de los reglamentos y procedimientos aeronáuticos y aeroportuarios e informar ante las instancias respectivas para su sanción.

9. Proponer e informar modificaciones y enmiendas a los reglamentos aeronáuticos en los temas de su competencia.
10. Ejecutar y controlar el cumplimiento de las políticas, planes y programas para la expedición y reglamentación del otorgamiento, revalidación, suspensión y cancelación de las licencias y adiciones del personal aeronáutico.
11. Estudiar, analizar y tramitar los requisitos de inscripción y expedición de licencias aeronáuticas.
12. Mantener el registro del personal aeronáutico titular de licencias, anotando las novedades relacionadas con su idoneidad.
13. Notificar a las dependencias respectivas la información estadística sobre expedición, vigencia, suspensión o cancelación de licencias para fines de planificación o supervisión según corresponda.
14. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
15. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Artículo 31. ***Direcciones Regionales Aeronáuticas.*** Las Direcciones Regionales Aeronáuticas cumplirán las siguientes funciones:

1. Desarrollar y ejecutar los planes, programas y proyectos de la entidad que le sean delegados por el nivel central.
2. Propender por el buen manejo de los recursos financieros, administrativos y técnicos en las Gerencias Aeroportuarias y Administraciones de Aeropuertos de su jurisdicción.
3. Coordinar la prestación de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación, dentro de la jurisdicción regional.
4. Supervisar y controlar el espacio aéreo de su jurisdicción y verificar el cumplimiento de las normas y reglamentos aeroportuarios y de aeronavegación.
5. Proponer y ejecutar programas de mantenimiento e instalación de la infraestructura en telecomunicaciones, ayudas a la navegación aérea e informática del nivel regional.
6. Cumplir con los procedimientos y normas de mantenimiento aeronáutico y aeroportuario establecidos.

7. Supervisar, vigilar e inspeccionar la operación de las aeronaves, las licencias expedidas por la autoridad aeronáutica y todo lo relacionado con la seguridad aérea.
8. Vigilar, orientar y controlar la administración de los centros de control y diagnóstico de la infraestructura de aeronavegación y aeroportuaria y presentar los respectivos informes.
9. Supervisar, vigilar e inspeccionar el buen mantenimiento de las telecomunicaciones, radioayudas, medios de protección al vuelo en general, en coordinación con el nivel central.
10. Vigilar y supervisar que las pistas de los aeropuertos de su jurisdicción cumplan con las normas y especificaciones técnicas, así como adelantar las investigaciones y estudios que le sean asignados.
11. Asesorar y orientar en los asuntos propios de su competencia a la entidad.
12. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la naturaleza de la dependencia.

Parágrafo 1º. Las Direcciones Regionales Aeronáuticas, las Gerencias y las Administraciones Aeroportuarias constituyen una estructura desconcentrada del nivel Regional, dependiente de la Dirección General, encargadas de garantizar la prestación y mantenimiento de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación en el territorio Nacional en coordinación con el Nivel Central.

Parágrafo 2º. Existirán seis (6) Direcciones Regionales Aeronáuticas, ubicadas en los departamentos de: Cundinamarca, sede en Bogotá, D.C.; Antioquia, sede Reionegro; Atlántico, sede Barranquilla; Valle, sede Cali; Norte de Santander, sede Cúcuta; y Meta, sede Villavicencio.

Parágrafo 3º. El Director General teniendo en cuenta la situación geográfica y la conveniencia técnica y del servicio, definirá y delimitará la jurisdicción de las Direcciones Regionales Aeronáuticas.

CAPÍTULO III

ÓRGANOS DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN

Artículo 32. ***Consejo de Seguridad Aeronáutica.*** El Consejo de Seguridad Aeronáutica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, estará integrado por:

1. El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, quien lo presidirá y solo podrá delegar en el Subdirector General.
2. El Secretario de Sistemas Operacionales
3. El Secretario de Seguridad Aérea
4. El Director de Servicios a la Navegación Aérea
5. El Director de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea
6. El Jefe de Seguridad Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana
7. Un representante de los Aviadores Civiles, escogido de terna presentada por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC.
8. Un representante de la Aviación Civil Comercial, escogido de terna presentada por las asociaciones de las Aerolíneas.
9. El representante legal de la Asociación Colombiana de Controladores de Tránsito Aéreo, ACDECTA o su delegado.

El Director de Servicios a la Navegación Aérea será el Secretario de este consejo.

Artículo 33. ***Funciones.*** Son funciones del Consejo de Seguridad Aeronáutica, las siguientes:

1. Proponer al Director General las medidas necesarias para mantener y fortalecer la seguridad aérea.
2. Conceptuar sobre las normas y procedimientos que en materia de seguridad aérea sean sometidos a su estudio.
3. Estudiar los informes de las investigaciones sobre los incidentes, cuasiaccidentes y accidentes aéreos y recomendar las medidas preventivas para disminuir los riesgos.
4. Profundizar en la investigación o en la aplicación de sanciones, cuando resultare responsabilidad de los informes a que se refiere el numeral anterior.
5. Darse su propio reglamento.

6. Las demás que le sean encomendadas y correspondan con su naturaleza.

Parágrafo. Las recomendaciones del Consejo de Seguridad Aeronáutica y de las organizaciones internacionales de aviación adoptadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, serán de obligatorio cumplimiento.

Artículo 34. ***Órganos de Asesoría y Coordinación.*** La composición y funciones de la Comisión de Personal y el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno, se regirán por las disposiciones legales y reglamentarias vigentes.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES VARIAS

Artículo 35. ***Planta de Personal.*** De conformidad con la estructura prevista en el presente Decreto, el Gobierno Nacional procederá a establecer dentro de los treinta (30) días siguientes a la publicación del mismo, la nueva planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil.

Parágrafo. Los servidores de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, continuarán ejerciendo las funciones a ellos asignadas, hasta tanto sea adoptada la nueva planta de personal.

Artículo 36. ***Vigencia.*** El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y en especial los Decretos 2724 de 1993, 1173 de 1996 y artículos 38 y 39 del Decreto 101 de 2000.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D.C. a 28 de enero de 2004.

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público.
ALBERTO CARRASQUILLA BARRERA.

El Ministro de Transporte,
ANDRÉS URIEL GALLEGO HENAO.

El Director del Departamento Administrativo de la Función Pública,
FERNANDO ANTONIO GRILLO RUBIANO

DECRETO 261 - 28/01/2004

Por el cual se establece la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil – AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las facultades que le confieren el numeral 14 del artículo 189 de la Constitución Política, y los artículos 54 y 115 de la Ley 489 de 1998, y

CONSIDERANDO:

Que mediante acta número 6 correspondiente a la sesión de fecha 8 de julio de 2003, el Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, decidió someter a consideración del Gobierno Nacional la modificación de la estructura de la Entidad;

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, presentó al Departamento Administrativo de la Función Pública el estudio técnico de que trata el artículo 41 de la Ley 443 de 1998 y los artículos 148 y 155 del Decreto 1572 de 1998, modificado por el Decreto 2504 de 1998, para efectos de establecer la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, encontrándose ajustado técnicamente, emitiendo, en consecuencia concepto previo favorable;

Que para los fines de este Decreto, la Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, otorgó el certificado de viabilidad presupuestal,

DECRETA:

Artículo 1º. Suprímense de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, establecida mediante Decreto 2063 del 21 de agosto de 1997, modificado por los Decretos 202 del 15 de febrero de 2000 y 1490 del 3 de junio de 2003, los siguientes cargos:

No. de Cargos	***Dependencia y dominación del Empleo***	***Nivel***	***Grado***
1 Uno	Secretario Aeronáutico	65	40
1 Uno	Secretario Aeroportuario	65	40
4 Cuatro	Gerente Aeroportuario I	61	31
1 Uno	Administrador Aeropuerto I	60	25
11 Once	Asesor Aeronáutico	50	40
1 Uno	Asesor Aeronáutico	50	36

1 Uno	Profesional Aeronáutico III	32	27
1 Uno	Profesional Aeronáutico II	31	26
3 Tres	Técnico Aeronáutico VI	25	25
4 Cuatro	Técnico Aeronáutico V	24	23
3 Tres	Técnico Aeronáutico IV	23	21
2 Dos	Técnico Aeronáutico IV	23	20
1 Uno	Técnico Aeronáutico III	22	18
1 Uno	Auxiliar V	14	15
4 Cuatro	Auxiliar V	14	14
3 Tres	Auxiliar V	14	13
3 Tres	Auxiliar IV	13	12
54 Cincuenta y cuatro	Auxiliar IV	13	11

Artículo 2º. Las funciones propias de las distintas dependencias de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, serán cumplidas por la Planta de Personal que se establece a continuación:

DESPACHO DEL DIRECTOR GENERAL

No. de Cargos	***Dependencia y dominación del Empleo***	***Nivel***	***Grado***
1 Uno	Director General	0015	24
3 Tres	Asesor Aeronáutico	50	40
1 Uno	Especialista Aeronáutico III	42	39
1 Uno	Especialista Aeronáutico I	40	32
1 Uno	Profesional Aeronáutico III	32	27
1 Uno	Técnico Aeronáutico V	24	22
1 Uno	Técnico Aeronáutico IV	23	21
1 Uno	Técnico Aeronáutico III	22	17
2 Dos	Auxiliar V	14	15
3 Tres	Auxiliar V	14	13
4 Cuatro	Auxiliar IV	13	11

PLANTA GLOBAL

No. de Cargos	***Dependencia y dominación del Empleo***	***Nivel***	***Grado***
1 Uno	Agregado Aeronáutico OACI	0	4
1 Uno	Subdirector General	40	21
7 Siete	Jefe de Oficina Aeronáutica	64	39

1 Uno	Secretario Seguridad Aérea	65	40
1 Uno	Secretario Sistemas Operacionales	65	40
1 Uno	Secretario General	65	40
10 Diez	Director Aeronáutico de Área	63	39
1 Uno	Director Aeronáutico Regional III	62	39
3 Tres	Director Aeronáutico Regional II	62	37
2 Dos	Director Aeronáutico Regional I	62	34
1 Uno	Gerente Aeroportuario III	61	39
3 Tres	Gerente Aeroportuario II	61	37
6 Seis	Gerente Aeroportuario I	61	31
13 Trece	Administrador Aeropuerto II	60	27
12 Doce	Administrador Aeropuerto I	60	25
17 Diecisiete	Asesor Aeronáutico	50	40
1 Uno	Asesor Aeronáutico	50	39
1 Uno	Asesor Aeronáutico	50	38
1 Uno	Asesor Aeronáutico	50	37
1 Uno	Asesor Aeronáutico	50	35
1 Uno	Asesor Aeronáutico	50	34
1 Uno	Asesor Aeronáutico	50	33
1 Uno	Asesor Aeronáutico	50	32
6 Seis	Especialista Aeronáutico III	50	39
5 Cinco	Especialista Aeronáutico III	42	38
1 Uno	Especialista Aeronáutico III	42	37
17 Diecisiete	Especialista Aeronáutico II	42	36
7 Siete	Especialista Aeronáutico II	41	35
11 Once	Especialista Aeronáutico II	41	34
3 Tres	Especialista Aeronáutico I	41	33
7 Siete	Especialista Aeronáutico I	40	32
6 Seis	Profesional Aeronáutico V	40	33
10 Diez	Profesional Aeronáutico V	34	32
7 Siete	Profesional Aeronáutico V	34	31
20 Veinte	Profesional Aeronáutico IV	34	30
19 Diecinueve	Profesional Aeronáutico IV	33	29
6 Seis	Profesional Aeronáutico IV	33	28

158 Ciento cincuenta y ocho	Profesional Aeronáutico III	32	27	
25 Veinticinco	Profesional Aeronáutico III	32	26	
9 Nueve	Profesional Aeronáutico II	31	25	
4 Cuatro	Controlador Tránsito Aéreo Experto	31	31	
12 Doce	Controlador Tránsito Aéreo Experto	26	30	
47 Cuarenta y siete	Controlador Tránsito Aéreo Supervisor	26	28	
1 Uno	Controlador Tránsito Aéreo Radar	26	27	
153 Ciento cincuenta y tres	Controlador Tránsito Aéreo Radar	26	24	
7 Siete	Controlador Tránsito Aéreo Instrumentos	26	23	
9 Nueve	Controlador Tránsito Aéreo Instrumentos	26	22	
44 Cuarenta y cuatro	Controlador Tránsito Aéreo Instrumentos	26	21	
35 Treinta y cinco	Controlador Tránsito Aéreo Aeródromo	26	19	
125 Ciento veinticinco	Controlador Tránsito Aéreo Aeródromo	26	07	
1 Uno	Controlador Tránsito Aéreo Superficie	26	16	
31 Treinta y uno	Controlador Tránsito Aéreo Superficie	26	13	
50 Cincuenta	Controlador Tránsito Aéreo Auxiliar	26	27	
31 Treinta y uno	Técnico Aeronáutico VI	25	26	
1 Uno	Técnico Aeronáutico VI	25	25	
63 Sesenta y tres	Técnico Aeronáutico VI	25	24	
6 Seis	Técnico Aeronáutico V	24	23	
74 Setenta y cuatro	Técnico Aeronáutico V	24	22	
23 Veintitrés	Técnico Aeronáutico V	24	21	
119 Ciento diecinueve	Técnico Aeronáutico IV	23	20	
3 Tres	Técnico Aeronáutico IV	23	19	
80 Ochenta	Técnico Aeronáutico IV	23	18	
32 Treinta y dos	Técnico Aeronáutico III	22	17	
32 Treinta y dos	Técnico Aeronáutico III	22	16	
50 Cincuenta	Técnico Aeronáutico III	22	15	
17 Diecisiete	Técnico Aeronáutico II	21	14	
8 Ocho	Técnico Aeronáutico II	21	13	
20 Veinte	Técnico Aeronáutico II	21	21	

1 Uno	Bombero Aeronáutico IV	23	19
1 Uno	Bombero Aeronáutico III	22	18
1 Uno	Bombero Aeronáutico III	22	15
13 Trece	Bombero Aeronáutico II	21	15
1 Uno	Bombero Aeronáutico II	21	14
60 Sesenta	Bombero Aeronáutico I	20	13
189 Ciento ochenta y nueve	Bombero Aeronáutico I	20	12
52 Cincuenta y dos	Bombero Aeronáutico I	20	11
25 Veinticinco	Auxiliar V	14	15
41 Cuarenta y uno	Auxiliar V	14	14
114 Ciento catorce	Auxiliar V	14	13
47 Cuarenta y siete	Auxiliar IV	13	12
637 Seiscientos treinta y siete	Auxiliar IV	13	11

Artículo 3º. El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, mediante resolución, distribuirá los cargos de la planta global y ubicará el personal teniendo en cuenta la estructura de ésta, de conformidad con los planes, programas, proyectos y necesidades del servicio.

Artículo 4º. La incorporación de los empleados a la planta de personal establecida en el artículo 2 del presente decreto, se efectuará dentro de los 30 días siguientes a la fecha de su publicación, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Decreto 1173 de 1999 y demás normas vigentes sobre la materia.

Artículo 5º. Los empleados de carrera administrativa a quienes se les suprima el cargo en virtud de lo dispuesto en el artículo 1º del presente decreto, tendrán derecho a optar por la indemnización o por la incorporación a empleo equivalente, de conformidad con lo consagrado en el artículo 39 de la Ley 443 de 1998, y en los Decretos Reglamentarios 1572 de 1998, 1173 de 1999 y con sujeción al procedimiento establecido en el Decreto-ley 1568 de 1998.

Artículo 6º. Los empleados que gozan de protección especial, de conformidad con la Ley 790 de 2002 y el Decreto 190 de 2003, continuarán vinculados a la planta aprobada en el artículo 2º del presente decreto.

Artículo 7º. Los empleados públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, continuarán percibiendo la remuneración mensual correspondiente a los empleos que desempeñan actualmente, hasta tanto se produzca la incorporación a la planta de personal de la Entidad y tomen posesión del cargo.

Artículo 8º. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga los Decretos 2063 del 21 de agosto de 1997, 601 del 26 de marzo de 1998, 805 del 30 de abril de 1998, 202 del 15 de febrero de 2000 y demás disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D.C. a 28 de enero de 2004

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público.

ALBERTO CARRASQUILLA BARRERA.

El Ministro de Transporte,

ANDRÉS URIEL GALLEGO HENAO.

El Director del Departamento Administrativo de la Función Pública,

Fernando Antonio Grillo Rubiano

DIARIO OFICIAL 45.446 30/1/2004

CAPÍTULO VIII

TRANSPORTE AÉREO

ESTRUCTURA JURÍDICO-ECONÓMICA

Uno de los elementos más importantes en el estudio del Derecho Aeronáutico, se fundamenta en el transporte aéreo y este se enmarca en una estructura jurídico-económica que para efectos de este resumen general se podrá subdividir en tres áreas correspondientes a distintos enfoques del mismo fenómeno: Sección I, el esquema jurídico que organiza las categorías del servicio de transporte aéreo y los estatutos correspondientes; Sección II, los factores económicos del transporte aéreo en general, los cuales determinan las disposiciones o acuerdos de índole jurídica; Sección III: los acuerdos bilaterales que determinan las condiciones de explotación del transporte aéreo, o sea Bermuda-I y Bermuda-II, que ya los explicaremos en detalle (pág. 354).

ESTRUCTURA JURÍDICA DEL TRANSPORTE AÉREO

MARCO GENERAL

Los convenios internacionales y el Código de Comercio distinguen por una parte, los transportes internos de los internacionales y por otra, los transportes regulares y de los no regulares (charters). Con arreglo al artículo 1853 conjuntamente con los artículos 1854 y 1855 C.Co., estas categorías se aplican a los servicios aéreos comerciales.

En efecto, según el artículo 1853: “Se entiende por servicios aéreos comerciales los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales”. De conformidad con el artículo 983 C.Co., el artículo 1853 agrega: “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”. El mencionado artículo 983 C.Co. El cual fue modificado por el Decreto 1

de 1990, artículo 3° dispone: “Las empresas de transporte son de servicio público o de servicio particular. El Gobierno fijará las características de empresas de servicio público, y reglamentará las condiciones de su creación y funcionamiento” Ley 105 de 1993, 3°.

Dejando el desarrollo de los trabajos aéreos especiales (fumigación, fotografía aérea, etc.) a un lado, las categorías que interesan en este capítulo son las del servicio aéreo comercial de transporte público: los regulares y no regulares (art. 1854), y los internos o internacionales (art. 1855). Arts. 1867 y 1758 C.Co.

TRANSPORTES INTERNOS E INTERNACIONALES

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...” (arts. 1785 y 1855 C.Co.) son internacionales aquellos suyos puntos de partida, de destino o de escala, se sitúan en por lo menos dos Estados soberanos diferentes, C.N. art. 101. Los efectos jurídicos son distintos para cada categoría: el transporte interno, incluyendo el cabotaje, se somete a la soberanía del Estado; el transporte internacional depende de varios Estados, y su existencia y organización se someten a los convenios y acuerdos internacionales. A pesar de esta distinción jurídica, desde el punto de vista técnico-económico los dos tipos de servicio no se diferencian esencialmente. Ambos forman parte de un conjunto de rutas de gran complejidad.

Los transportes internos se rigen por el Código de Comercio y la reglamentación de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil Colombiana. Los transportes internaciones se rigen por el Convenio de Varsovia y los Protocolos de La Haya, Guatemala y otros en lo que concierne el contrato de transporte aéreo, y por los acuerdos bilaterales entre empresas de transporte aéreo respecto del reparto de rutas.

TRANSPORTES REGULARES Y NO REGULARES

Concepto de la distinción

A pesar de su gran importancia la distinción entre los servicios regulares y los no regulares es aún vaga. A raíz de ellos han surgido varios criterios para distinguir los objetos de análisis.

Criterios de la distinción

Criterio jurídico

Entre los criterios jurídicos de aplicación externa, previstos por la ley estadounidense de 1938 para la aviación civil (Civil Aeronautics Act of 1938), vigente hasta 1958, un "servicio regular" (common carrier) se identifica por ser remunerado. Implícitamente debería destinarse al interés público. El concepto incluía todo tipo de transportador, salvo los que explotaban servicios de instrucción de vuelo, de trabajo aéreo, o de turismo, o eran pilotos privados o particulares. Para todo vuelo remunerado destinado a una utilidad pública se requería un certificado denominado "de interés y de necesidad pública".

El criterio tenía el inconveniente de excluir sectores importantes del transporte aéreo, como los de servicios de taxi aéreos, de circuitos turísticos, de viajes para asociaciones deportivas, o sea los "servicios no regulares" que requieren un certificado especial.

La nueva ley federal para la aeronáutica civil de 1958 (Federal Aviation Act f 1958) es más inclusiva en su criterio: según su sección I, el transportador es "cualquier ciudadano de los Estados Unidos que consciente, directa o indirectamente o por arrendamiento o cualquier otro arreglo, a operar un transporte aéreo" ("Air carrier" jeans any citizen of the United Status who undertakes, whether directly or indirectly or by lease or any other arrangement, to engage in air transportation").

Criterio comercial-económico

En todos los casos del transporte aéreo se presume la existencia de un contrato. En el caso de servicios regulares (common carriers) se impone una reglamentación al reparto de rutas y capacidades y a las tarifas de pasajeros (fares) y carga (rates); en el caso de los servicios no regulares (charters) la explotación se deja al juego de demanda y oferta del mercado, sin reglamentación alguna. Esta distinción rige aún, a pesar de la nueva ley estadounidense por la cual se deroga la reglamentación del tipo mencionado para el transporte aéreo interno (Air Deregulation Acto f 1978), Public Law. N° 95-504, 92 Stat. 1705).y su posterior modificación.

Existe una variante de este criterio era la de considerar a los servicios regulares como transportadores de pasajeros, y los no regulares como

transportadores de carga, por los charters generalmente se destinaban al segundo tipo. Es de aplicación difícil.

Criterio administrativo

El servicio regular tiene un horario fijo publicado (Time-Table), mientras que el no regular depende de la clientela. Este criterio administrativo tiene variantes. El servicio será "semi-regular" si ofrece públicamente su servicio, entendiéndose que el servicio no regular carece de publicidad y propaganda sistemática al público.

Por oposición a la variante de la "publicidad", se ha sugerido un criterio de "tonelaje": el servicio regular tendría una alta posibilidad de transportar carga, con un radio de acción extenso, mientras que el servicio no regular se limitaría a pasajeros, y para un radio de acción limitado. Tal enfoque se explicó por el reducido número de servicios no regulares en alguna época; hoy en día deberá descartarse como impráctico.

Criterio de la OACI y análisis

Adoptando elementos de los distintos criterios, la OACI ha definido el servicio aéreo internacional regular así (Doc. 7255-C/840 (min.), p. 198, par. 1; C.-WP/1123, de 1952):

> "Se entiende por "servicio aéreo internacional regular" una serie de vuelos que poseen cada uno las siguientes características:
>
> "a) Estos vuelos se ejecutan a través del espacio aéreo de dos Estados o más;
>
> "b) Se efectúan por aeronaves, en vista del transporte de pasajeros, de artículos postales o de carga contra remuneración, de tal manera que cada uno de esos vuelos sea accesible al público;
>
> "c) Son ejecutados con el fin de encaminar el tráfico aéreo entre dos o más puntos que permanecen los mismos para toda la serie de vuelos, o sea: (a) según un horario publicado, o sea (b) con una regularidad o una frecuencia tal que este servicio constituye una serie sistemática evidente de vuelos".

La definición se considera actualmente insuficiente. Muchos Estados miembros de la OACI no la han aceptado por su falta de precisión y por ende, porque conduce a una competencia perjudicial para sus respectivas

empresas aéreas nacionales. En efecto, ven la posibilidad para los servicios no regulares de presentarse como servicios regulares y ofrecer una competencia ruinosa a los actuales servicios regulares. De hecho, esto ha ocurrido en los últimos años de crisis económica mundial, más aún después del 11S (11 de septiembre).

Para identificar a los servicios no regulares, los Estados acuden a una enumeración sencilla. Son servicios no regulares:

1. Los vuelos efectuados por razones urgentes, o con un fin humanitario como el transporte por razones médicas, el salvamento en caso de siniestro;
2. Los vuelos de taxis aéreos con capacidad limitada (4 a 6 puestos) a condición de que estos vuelos no sean regulares.
3. Los vuelos exclusivamente reservados al transporte de mercancías.

Además, los vuelos no deben tener la característica de ser una "serie sistemática".

Estos criterios tienen actualmente vigencia con más o menos precisión. En efecto, el gran número de variantes de servicios no regulares que reemplazan a menos costo los servicios regulares tienden a extenderse más allá del criterio limitativo.

Distinción para efectos de su aplicación

El servicio regular, nacional o internacional, es un servicio público. Este concepto crea entre el Estado y las empresas encargadas del servicio relaciones particulares. Las empresas no son necesariamente entidades públicas; pueden ser privadas con finalidad de servicio público. La finalidad del servicio público conduce a cumplir con determinadas obligaciones a saber:

El servicio regular, nacional o internacional, es un servicio público. Este concepto crea entre el Estado y las empresas encargadas del servicio relaciones particulares. Las empresas no son necesariamente entidades públicas; pueden ser privadas con finalidad de servicio público. La finalidad del servicio público conduce a cumplir con determinadas obligaciones, a saber:

1. La continuidad del servicio, o sea su "regularidad";

2. La prestación de servicios según decisión del Estado, aun cuando se preste en rutas deficitarias, ejemplo: Satena;
3. La ejecución del servicio de conformidad con una reglamentación estricta para su explotación.

Como servicio público la explotación tiene la ventaja de poder beneficiar de una ayuda financiera estatal que asegure el equilibrio de la explotación y que ofrezca una protección general ante los servicios regulares extranjeros que compiten en las mismas rutas (ver art. 1870 C.Co.). 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... Decreto 339 de 1991 y Res. 1369 de 1991 de UAEAC.

El servicio no regular no es un servicio público, sino una actividad comercial. En efecto, la finalidad de un charter es el ánimo de lucro. Es un servicio organizado según el pedido, o sea el mercado vigente en determinada región o ruta. Por ello aparece frecuentemente sobre las rutas de alta densidad de tráfico. Aunque al mismo tiempo desempeñe un servicio para público, su finalidad no es la de servicio público, porque al disminuirse el mercado, desaparece el servicio.

EFECTOS JURÍDICOS DE LA DISTINCIÓN DE SERVICIOS REGULARES Y NO REGULARES

Al nivel del transporte nacional colombiano (ver arts. 1854 y 1867 CCo.) la coexistencia de servicios no regulares al lado de los regulares no crea los problemas que existen, por ejemplo, en los Estados Unidos y Europa, y al nivel internacional. La gran parte de servicios no regulares desarrollan una explotación de poco alcance y generalmente de corta distancia entre puntos no servidos usualmente por los servicios regulares.

Al nivel internacional el régimen jurídico es aquel de los artículos 5 y 6 del Convenio de Chicago. El artículo 5 otorga a los servicios no regulares las cinco libertades del aire. Pero en la práctica, el Estado limita el ejercicio de las actividades comerciales de los servicios no regulares. Para los servicios regulares es necesario acudir a los acuerdos bilaterales sobre las tres libertades comerciales (3ª, 4ª y 5ª), y si el Estado no ha ratificado el Acuerdo de Tránsito, sobre las dos libertades técnicas (1ª y 2ª).

ESTATUTO DEL SERVICIO REGULAR INTERNACIONAL

El estatuto de los servicios regulares internacionales, o sea el marco jurídico dentro del cual se desarrollan tiene su base en los acuerdos bilaterales, y se compone de dos elementos: la ruta comercial y la empresa designada para la explotación de las rutas, bien sea por designación de las Autoridades competentes o acuerdo intercompañías. En el caso colombiano, depende del acuerdo en audiencias públicas que celebra la UAEACC. Aerocivil Colombiana y posterior decisión, caso FÉNIX S.A. - marzo de 2004.

La ruta comercial

Cuando una ruta técnica es determinada por la reglamentación de la navegación aérea, la ruta comercial, calcada sobre la anterior, es un itinerario determinado por dos puntos con o sin escalas intermedias o más allá de los dos puntos, en donde se ejercen los derechos comerciales acordados. Los derechos acordados entre empresas con la ratificación de sus respectivos gobiernos se denominan privilegios, o sea las libertades técnicas y aerocomerciales del aire. (3ª, 4ª y 5ª).

Las empresas designadas

Práctica Internacional

Además de acordar entre ellas las rutas, las empresas aéreas negocian las tarifas como miembros de la IATA, después de un proceso de estudio económico de oferta y demanda en el mercado aéreo. No obstante ello, las empresas quedan sometidas a las normas de sus respectivos Estados. El Estado autoriza a la empresa prestar el servicio y cede las libertades o privilegios necesarios. El Estado podrá negar las autorizaciones necesarias o subordinar su autorización a condiciones técnicas y otras condiciones legales, enumeradas en los artículos 11 y 13 del Convenio de Chicago respecto de las normas de entrada, salida, explotación técnica, navegación de aeronaves, y la entrada y salida de pasajeros y mercancías. El Estado podrá también subordinar el otorgamiento o el mantenimiento de su autorización a la prueba de la nacionalidad de la empresa o a las calificaciones requeridas por las leyes y los reglamentos nacionales.

La mayoría de los acuerdos bilaterales contienen una cláusula por la cual el Estado que otorga las libertades podrá declarar no tener la prueba

que la empresa no es de la propiedad de nacionales del otro Estado ratificador.

Cuando las causas que justifican la negación de la autorización de explotación aparecen posteriormente a la iniciación del servicio, el Estado podrá suspender el ejercicio de las libertades concedidas y retirar su autorización. Son casos extremos. Los acuerdos están sometidos a un procedimiento basado en consultas entre los Estados interesados. Si ello fracasa, un proceso arbitral podrá iniciarse.

Disposiciones colombianas

En el derecho colombiano dos artículos del Código de Comercio regulan las autorizaciones, una para las empresas colombianas, la otra para las extranjeras con privilegios en Colombia:

Art. 1864

"Los servicios aéreos colombianos internos e internacionales solo podrán ser prestados por personas naturales o jurídicas nacionales, que tengan domicilio real en Colombia...". 98,1426,1795, Párr. 2°, Decreto 339 de 1991.

Art. 1870

"Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional en aeropuertos colombianos, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que Colombia sea parte, o, cuando ellos no sean aplicables, mediante permiso previo de la autoridad aeronáutica, debiendo sujetarse, en este último caso, las respectivas licencias de operación a la existencia de una adecuada reciprocidad con explotadores colombianos" Decreto 339 de 1991 y Res. 1369 de 1991 de la Aerocivil Colombiana.

LOS SERVICIOS NO REGULARES (CHARTERS)

Desarrollo

Al iniciarse la redacción del texto del Convenio de Chicago en 1944 los servicios no regulares no tenían la importancia de los regulares. En efecto, en los años anteriores a la Segunda Guerra Mundial los charters se limitaban a transportar grandes sumas de dinero, o carga de oro, o limitados grupos de personas, y a las expediciones de rescate. Después de

la guerra la disponibilidad de muchos pilotos militares y de ciertas aeronaves de carga (C-46, C-47) condujo al desarrollo de los servicios charter en la década de los años 50.

En la década de los años 60 los charters llegaron a competir seriamente con los servicios regulares. En efecto, el 75% del mercado de pasajeros del Atlántico Norte estaba en manos de los charters para los pasajeros entrando y saliendo de los Estados Unidos. En 1970, para los 10.450 vuelos transatlánticos el reparto entre los servicios regulares y los no regulares era el siguiente (CAB US Internacional Air Carrier Movement, 1968-70, Oct. 1971):

16.8% : Servicios regulares de los Estados Unidos,
22.3% : Servicios regulares extranjeros,
37.5% : Servicios no regulares de los Estados Unidos,
23.4% : Servicios no regulares extranjeros.

En Europa el desarrollo de los charters fue análogo. Aproximadamente 40 charters, entre ellos subsidiarios de empresas con servicios regulares, mantenían el principal tráfico entre el norte (Gran Bretaña, Alemania Federal, Escandinavia) y el Mediterráneo (especialmente España, con la mitad de ese tráfico). Entre 1963 y 1969 los beneficios de los charters aumentaron en un 600%. En 1967, el 24% de los pasajeros por milla viajó por charters. En 1969, 11.2 millones de pasajeros viajaron por charter, y de ellos el 90% por los "Inclusive Tour Charters" (ITC) comparado con 2 millones en 1963. (Robert M. Lichtman, "Regularizacion of the Legal Status of International Air Charter Services, 38 JALC 44-47 (1972)).

En la década de los años 70 los servicios no regulares se diversificaron en diferentes tipos que terminó por disminuir el impacto de la IATA respecto de las tarifas en los Estados Unidos. Su importancia condujo a una reglamentación por parte de la Civil Aeronautics Board (CAB) con incidencias al nivel internacional (Andreas F. Lovenfeld, "Economics, Politics and Law: Recent Developments in the World of International Air Charters" 44 JALD 479 (1979)).

Reglamentación

Disposiciones del Convenio de Chicago

El Convenio no define los servicios regulares y no regulares, y como se ha visto, la definición de la OACI de 1952 es insuficiente. Debido a que los charters ya tienen determinada sistematización, no difícilmente distinguidos de un servicio "regular".

El artículo 5 inciso 1º del Convenio otorga las cinco libertades del aire a los charters, disposición que contrasta con la del artículo 6 que exige una autorización para los servicios regulares. Los servicios regulares se organizan por acuerdos bilaterales, según el Convenio, mientras que los charters se rigen por el artículo 5: tienen derecho a transportar pasajeros, carga y correo mediante remuneración "reconociéndose que el Estado donde tenga lugar el embargo o desembarque tendrá derecho a imponer reglamentos, condiciones o limitaciones que considere convenientes". Por la redacción de este artículo los Estados contratantes del Convenio de Chicago han deducido que pueden reglamentar la entrada de servicios extranjeros según su voluntad unilateral. En 1952 la OACI declaró que esta disposición no debía interpretarse de manera a obstaculizar la explotación de los servicios no regulares (Doc OACI 7278-C/841 del 10 de mayo de 1952), aunque este concepto no ha tenido gran efecto.

Disposiciones estatales unilaterales

Cuando existe vacío jurídico en los acuerdos internacionales distintos de los acuerdos bilaterales, los charters se rigen por legislaciones nacionales. En la mayoría de los casos los Estados, autorizan un vuelo a la vez, y en muchos Estados los reglamentos para los charters son rudimentarios. La variedad de los conceptos que se tienen sobre el charter es en sí un problema. El Dr. Jorge Eduardo Maldonado, en su libro "El Charter Aéreo" estudia detenidamente el concepto jurídico, las modalidades, la doctrina extranjera y nacional y lo más importante la relación que se crea con los transportadores, agencia de viajes y los pasajeros que utilizan esta modalidad.

En efecto, algunos países mantienen una reglamentación restrictiva severa. Por ejemplo, una norma portuguesa requería que se le hiciese una solicitud de explotación unos seis meses anteriores a su iniciación, por ejemplo en diciembre para charters turísticos de verano, cuando es difícil determinar de antemano el número de vuelos necesarios. El Japón no ha aceptado la solicitud sino dentro de los cinco días previos al vuelo

individual, para concederlo solamente en las horas inmediatamente anteriores del vuelo.

En otros países la política vigente interviene; en Israel se ha prohibido el vuelo no regular por razones militares; en Bélgica se ha negado la solicitud norteamericana porque los Estados Unidos había negado un servicio regular belga a ese país.

Finalmente, países como los Estados Unidos, al contrario, fomentan los charters, otorgando permisos ilimitados a los charters con vuelos sobre rutas ya empleadas por los servicios regulares.

Tipos corrientes de charters

Las variantes del servicio no regular han nacido en los Estados Unidos a donde se denominan transportadores "suplementarios" (supplemental carriers). Se han dado especialmente las siguientes:

1. "Split Charter", autorizado por la CAB en 1964, o "charter repartido" para el servicio transatlántico. Por este charter se contrata con dos grupos compuestos cada uno de un número de pasajeros más reducido de lo requerido para llenar un avión. Se aplica a grupos que constituyen un club o una organización de intereses comunes, sin importar su propia actividad, siempre que esté bajo ley.
2. Otra modalidad es la implementada en el Inclusive Tour Charter (ITC), aprobado por la CAB en 1988, por el cual se programa escalas por lo menos en tres ciudades y un precio por lo menos 110% de la tarifa más baja de un transporte regular para un viaje individual comparable. Requiere además servicio a tierra. En la época en que apareció se consideró una amenaza a los servicios regulares, y una corte federal prohibió el servicio para el transporte extranjero con base en el argumento de que la CAB se había excedido en el poder al olvidar la distinción entre un tiquete individual y uno colectivo (American Airlines Inc. V. CAB, 365 F. 2d 939 (DC Cir) cert.den 385 US 843 (1966), pero posteriormente una nueva ley permitió el servicio (PL 1968, N° 90-114, 82 Stat. 867).
3. Travel Group Charter (TGC), o charter de grupo viajero, aprobado por la CAB en 1972, exigía por lo menos 40 personas, 10 días por lo menos fuera de los Estados Unidos, con un pago

anticipado de 60 días. Era tan complejo que no tuvo éxito, debido a la dificultad en la programación con antelación.

4. "One Stop Inclusive Tour Charter" (OTC), o charter de una parada, aprobado por la CAB en 1985, requiere como el ITC un paquete básico de servicios, para 40 personas, solo requiere un lugar de destino ("una parada") por oposición al OTC que requiere tres. En los viajes transatlánticos debe tener el viaje una duración de 7 días por lo menos, y pago adelantado de 30 días antes de la fecha de partida. También fue atacado ante los tribunales federales, pero fue aprobado (Trans World Airlines v. CAB, 545 F.Ed 771 (2d Cir. 1976).
5. Una nueva invención de los Británicos se configuró con el Advance Booking Charter (ABC) de origen anglo, adoptado por CAB en 1976, ofrece solamente el transporte aéreo sin los servicios a tierra de un operador turístico. Requiere un mínimo de 40 pasajeros con una duración mínima de viaje de 7 días y un pago por adelantado por lo menos 45 días antes de la fecha de partida. El operador del tour puede sustituir los pasajeros hasta por el 20% de los puestos contratados.
6. Antes de la Política de desregularización de 1978 se creó el Public Charter, o charter público, que fue propuesto por la CAB en 1978, con el fin de reglamentar un solo tipo de charter y derogar los sistemas ABC, ITC, TGC, OTC, etc. Mientras tanto estos sistemas han sido modificados: el pago adelantado para el ABC se redujo de 45 a 15 días; se eliminó totalmente el mínimo de siete días para el ABC y el OTC, y se redujo el ABC y el OTC de 40 a 20 pasajeros mínimo. (Lovenfeld op.cit. 44 JALC 479 (1979)).

Acuerdos bilaterales y multilaterales

El Acuerdo de París de 1956 es un ejemplo de acuerdo multilateral respecto de charters. Originó en un acuerdo previo entre Francia, Gran Bretaña y Suiza, por el cual los tres Estados excluyeron la necesidad de una previa autorización para los charters, para cada vuelo, y para rutas indeterminadas, así como para los taxis aéreos por rutas determinadas. En 1956 se llegó a un acuerdo muy limitado, en que se enumeran los casos autorizados del transporte no regular. El acuerdo no menciona, en otros

casos, el de los ITC, que quedaron sujetos a los "reglamentos, condiciones o limitaciones que los Estados, consideran convenientes".

Una nueva serie de acuerdos bilaterales relativos a los charters se inició en 1978 con el Acuerdo entre los Estados Unidos y Holanda. El objetivo es un charter de ida y vuelta (round-trip, circular) cuyas normas serían aceptadas por el Estado de destino en contrapartida de la aceptación por el Estado de partida (USA) sin revisión, de las reglas que el Estado de destino (Holanda) aplica a los charters que original allí. Es el principio denominado de "país de origen". El concepto se encuentra plasmado en el artículo 6 (a) del acuerdo, el cual dice textualmente:

"Both contracting parties desire to facilitate the expansion of international air transportation opportunities over the routes specified in the Schedule attached to the Agreement, as amended by Article 3 of this Protocol, as well as in charter transportation. This objective can best be achieved by making it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest fares, rates, and prices that are not predatory or discriminatory and do not tend to create a monopoly. In order to give weight to this objective, each Contracting Party shall encourage individual airlines to develop and implement competitive fares, rates and prives. Accordingly, the Contracting Parties agree that such fares, rates and prices should be set by each designated airline based primarily on commercial considerations in the marketplace and that government intervention should be limited to prevention of predatory or discriminatory practices, and protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support".

Ambas partes contratantes desean facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional sobre las rutas especificadas en el Horario anexado al Acuerdo, enmendado por el Artículo 3 de este Protocolo, como también en el transporte charter. Este objetivo puede lograrse mejor permitiendo a las líneas aéreas ofrecer al público viajero y remitente una variedad de opciones a las más bajas tarifas que no sean ofensivo y discriminatorio y que no tiendan a crear un monopolio. Para dar peso a este objetivo, cada Parte Contratante fomentará en las líneas aéreas individuales el desarrollo y la aplicación de tarifas competitivas. Por lo tanto, las Partes Contratantes acuerdan que dichas tarifas deberán ser determinadas por

cada línea aérea designada principalmente sobre la base de consideraciones comerciales del mercado y que la intervención gubernamental se deberá limitar a la prevención de prácticas ofensivas o discriminatorias, y a la protección de las líneas aéreas en contra de precios artificialmente bajos debido a los subsidios o ayudas directas o indirectas del gobierno".

DISPOSICIONES COLOMBIANAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Con base en el principio de interés público del transporte aéreo (ver arts. 1853, 1862, 1865 C.Co.), la UAEACC organiza y protege la industria aeronáutica (ver. arts. 1860 y 1865 C.Co.).25, 1782, 1789, RES 1369 de 1991 de la UAEACC. Esa protección y organización reposan sobre dos elementos: la necesidad de un permiso de operación y la preferencia dada a los servicios regulares. Adicionalmente el RAC lo estipula en la Parte Tercera del mismo. www.aerocivil.gov.co.

El permiso de operación

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil Colombiana, organiza el conjunto de rutas aéreas nacionales, y por lo tanto reglamenta los servicios aéreos, los explotadores y las rutas. Fija todos los requisitos relativos a la economía del transporte aéreo y a su seguridad (art. 1860 C.Co.). Esta misión global se aplica a cada permiso de operación, y a la inspección de los diferentes elementos de la industria, como lo hemos explicado anteriormente. arts. 1782, 1815, 1851 y 1856 C.Co.

Objeto del permiso y explotaciones que la requieren

La UAEACC, otorga el permiso en función de determinadas rutas, de tipos de aeronaves, de capacidad ofrecida y de itinerarios. Incluye el permiso: derecho a transportar pasajeros, correo y carga entre determinados aeródromos. En algunos casos, según la necesidad, se conceden escalas técnicas (art. 1859). Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, artículo 48 parágrafo 2° y RAC Parte Tercera.

El permiso es requerido para los servicios regulares y no regulares. Ello incluye los servicios aéreos especiales (art. 1869 C.Co.), toda colaboración, integración o explotación conjunta de empresas (art. 1866

C.Co.), y toda sociedad multinacional en que participe una empresa colombiana (art. 1782, 1851, 1853 y 1865 C.Co.).

Requisitos para otorgar el permiso

De acuerdo con los procedimientos determinados por la UAEACC, (art. 1861 C.Co.), los permisos se otorgan sobre la base de la capacidad administrativa, técnica y financiera de la empresa (art. 1857 C.Co.). en efecto, la organización administrativa deberá ser adecuada a un servicio aéreo comercial de transporte público. La capacidad técnica deberá ofrecer seguridad en el transporte y eficacia. La empresa deberá ser financieramente viable. El último requisito reúne los anteriores. A ello se agrega un estudio de las rutas, las capacidades, las aeronaves y otros factores y la nueva Resolución de 2004 sobre el tema.

Otorgado el permiso, la empresa deberá mantener las capacidades originalmente requeridas. La UAEACC, vigila la prestación adecuada de los servicios (art. 1856 C.Co.). Por ello no puede cederse el permiso, ni traspasado (arts. 1858 C.Co.) puesto que el permiso es provisorio, ello permite a la Aeronáutica Civil Colombiana de un medio de control (ver arts. 1426, 1779, 1803, 1862/1 y 1864 CCo.) y adicionalmente el cumplimiento del arts. 65 C.C. y 678 del C.P.C.

Revocación del permiso

La autoridad aeronáutica podrá revocar el permiso por causa de utilidad pública, en los siguientes casos enumerados en el artículo 1862 C.Co.:

1. Cuando el control de la empresa está en manos de extranjeros por más del 40% (art. 1426 C.Co.) Ver Resolución 51 de octubre 22 de 1991 del CONPES, sobre Estatuto de Inversiones Internacionales.
2. Cuando una aeronave de la empresa lanza objetos mientras esté en vuelo (art. 1779 C.Co.), condición con carácter de sanción. Art. 1862 C.Co. y Ley 95 de 1890.
3. Cuando el persona de la empresa se compone de menos del 90% de empleados colombianos; (art. 1803 C.Co.).Ver C.S.T. 74 Numeral 1.
4. Cuando un servicio aéreo colombiano es prestado por una persona natural o jurídica extranjera o cuando este servicio es prestado por

un nacional que no tiene su domicilio real en Colombia; igualmente, cuando el servicio es prestado por una persona natural cuando el permiso se otorgó a una sociedad (art. 1864 C.Co.); Decreto 339 de 1991.

5. Cuando se violan las normas de seguridad de vuelo (art. 1862/2).
6. Cuando la empresa carece de la capacidad administrativa, técnica y financiera necesaria para mantener el nivel requerido por el permiso original, debiendo mantener tales condiciones mientras sea titular del permiso de operación (art. 1857 C.Co.).

Inspección hecha a personas distintas de los explotadores

La Aeronáutica Civil Colombiana, inspecciona la actividad de personas relacionadas con la industria aeronáutica, sin que sean ellas personas que reciban permisos de operación (art. 1868 C.Co.): los agentes de viaje, y los intermediarios u operadores de viajes colectivos. Estos solo están autorizados a organizar vuelos internacionales con certificación de la IATA según el reglamento correspondiente (Resolutions Aplicable to IATA Approved Passenger Sales Agents, Effective within the Area of Traffic Conference N° ... Para Colombia: "... Conference 1 – except USA".

Protección de los servicios regulares

Los servicios no regulares requieren el mismo permiso con los servicios regulares, y pueden ser prestados tanto por las empresas dedicadas exclusivamente a los charters, como por las empresas que ya prestan un servicio regular (art. 1867/2 C.Co.). Sin embargo, los servicios no regulares "no deberán constituir una competencia indebida de servicios regulares", y se da prioridad al explotador de servicios regulares dentro de las rutas comprendidas en su permiso de operación (art. 1867/2 C.Co.) Ver arts. 1782 y 1859 C.Co.

La reglamentación de los permisos y de la protección de los servicios regulares se destina al transporte nacional. Para el transporte internacional, rigen los acuerdos internacionales bilaterales relativos a los servicios regulares, y cuando se trate de servicios no regulares, se aplicará esta legislación a la empresa colombiana, y una autorización especial a la empresa extranjera (art. 1870 C.Co.).Ver Decreto 339 de 1991 y Res. 1369 de 1991 de Aerocivil Colombiana.

ECONOMÍA DEL TRANSPORTE AÉREO

Uno de los factores importantes del Derecho Aeronáutico, se fundamenta en la Economía del Transporte Aéreo, y este se puede analizar en la Triada que divide los factores que determinan, primero el marco económico, segundo, las actuales políticas encontradas en el transporte internacional (libre comercio por oposición a control del comercio, y la tercera que es la gestión de acertadas políticas administrativo-económica de una empresa moderna de aviación. Esos tres factores son determinantes en la aplicación de la política económica.

FACTORES ECONÓMICOS DE LA EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

Conceptos básicos comunes a todo transporte

En todos los modelos de transporte multimodal que se conoce (terrestre, fluvial, marítimo y aéreo) se basa en el modelo y sistema de la operación que se utiliza, en especial frente al avance de la tecnología y de la cibernética.

El sistema del transporte

Un "sistema" de transporte se compone de varias "redes", las cuales a su vez se componen de infraestructuras. La infraestructura es el elemento material básico necesario: carreteras, ferrocarriles, ríos navegables, bahías y puertos marítimos, aeródromos y las rutas técnicas y comerciales designadas. Una red es un conjunto de infraestructuras utilizadas por un solo medio de transporte y sobre un territorio o área determinada: así una red de carreteras, o una red de rutas aéreas. Un sistema es un conjunto de redes de distintos tipos: el ferrocarril que conduce al puerto marítimo, la carretera que conduce al aeródromo. Puede incluir medios insólitos de comunicación, como un pipe-line y los transportes mixtos o combinados.

La planificación del sistema se hace habitualmente a nivel nacional. Debe incluir todos los transportes del país dentro de un sistema geográfico y económico, y así obtener la máxima utilización de las unidades del tráfico (vehículos de diferentes tipos), el kilometraje de las rutas, la capacidad de las mismas, y otros elementos que representan la explotación como tal y no criterios económicos de rendimiento social.

La operación de transporte

La operación de transporte se caracteriza por el volumen transportado (número, peso, valor), la distancia transportada, y el tiempo del transporte (velocidad). Las unidades físicas del tráfico o del volumen corrientemente empleadas son el pasajero/kilómetro (o milla), y la tonelada/kilómetro (o milla). El costo total de la operación, o costo de explotación depende de estos tres factores además de otros según el caso. Podríamos decir que en transporte aéreo, se tiene en cuenta la seguridad aérea.

Teniendo en cuenta estos elementos, la operación de transporte se define como un desplazamiento de hombres (viaje) o de bienes (expedición) sobre un itinerario equipado para este fin. Implica el uso de un vehículo y de una infraestructura fija. Esta última es frecuentemente pública, mientras que el transporte como tal puede ser público o privado.

Los costos de explotación y las tarifas del transporte aéreo

Los costos de explotación

Para determinar el costo de la explotación y operación del transporte se requiere conocer el producto sobre el cual se calcula. En la aviación comercial, el producto puede ser la hora de vuelo, el kilómetro volado, las toneladas kilométricas o el puesto kilométrico producido, el pasajero por kilómetro transportado. El costo de ponerlos en operación dependen de las horas de vuelo, la velocidad de carga ofrecida, y el coeficiente de carga posible, podríamos decir, la diferencia entre la capacidad ofrecida por la empresa, y la utilizada, según la demanda.

Los distintos costos se relacionan: una aeronave cuyo costo de explotación por hora de vuelo es elevado podrá producir puestos o toneladas kilométricas a costos relativamente bajos, si ofrece una gran capacidad de transporte a una velocidad elevada. Pero si su coeficiente de carga es débil, su costo de explotación por pasajero o por tonelada transportado puede ser demasiado elevado.

Debido a la variedad de aeronaves no hay un costo único global para efectos del cálculo. El cálculo puede tener como base la explotación global de la empresa, o solamente un sector de sus actividades, según el tipo de aeronave y la distancia. Airplane vs. D.O.C. and B.E.P.

El conocimiento de los costos permite establecer una política de inversiones para determinados sectores, o la descontinuación de ciertos

servicios deficitarios. Sin embargo, tales criterios podrán quedar subordinados a la necesidad de prestar un servicio público, aún deficitario.

Dentro de una misma empresa el cálculo de los costos puede ser distinto según el tipo de aeronave, la distancia de vuelo, la rotación de las aeronaves, el reemplazo de material nuevo por viejo, la eficiencia y entrenamiento de las tripulaciones para determinados tipos de aeronaves, la eficacia del personal a tierra, el mantenimiento, el costo del combustible, que como tal puede constituir un factor muy caro, además de sus variaciones según el equipo aeronáutico y su empleo, la rapidez de amortización en la deuda o los modelos de Leasing que se utilicen para la adquisición de la aeronave.

Análisis del costo

El costo de la explotación aeronáutica se descompone en diferentes tipos de gastos, a saber:

1. Gastos indirectos de administración central, costos fijos.

- Cargos salariales: remuneración del personal a tierra, que no dependen de los servicios técnicos o comerciales, como el servicio contencioso, la contabilidad, la gestión del personal, el Talento Humano.
- Arrendamiento de las oficinas administrativas principales y regionales.
- Cargos fiscales: tasas, sobretasas, impuestos.
- Seguros, gasto pesado, para el material volante en vuelo y a tierra (contra incendio), los pasajeros (indemnizaciones automáticas o por responsabilidad civil en caso de litigio), daños a terceros, el parque automotor, inmuebles, muebles y beneficios del personal.

2. Gastos indirectos de función comercial:

- Gastos a tierra (o de venta), que corresponden a los esfuerzos para formar una clientela: publicidad, servicio de ventas, agencias, oficinas, comisiones para agentes de viaje, promociones comerciales.
- Gastos de vuelo: esfuerzos para satisfacer al usuario durante el vuelo, remuneración de la tripulación, pilotos, copilotos

ingenieros de vuelo, auxiliar de vuelo, gastos de comisariato (personal, material y productos), comidas a bordo (catering).

3. Gastos directos de la función técnica:

- Gastos de explotación a tierra: arrendamiento, mantenimiento y amortización de las instalaciones a tierra (hangares, oficinas, tractores, etc.), salarios del personal de tráfico; tasas de aeródromo para el aterrizaje; utilización de dispositivos de asistencia a la navegación; estacionamiento de aeronaves; uso de las instalaciones para la recepción de pasajeros y de carga; gastos de servicio de bus entre el centro urbano y el aeródromo, o entre el puente aéreo y la terminal principal.
- Gastos de combustible de Jet y lubricantes, aceites sintéticos de sistemas. www.opep.org.
- Gastos en personal Aerotécnico, remuneración de la tripulación técnica. Estos gastos constituyen un elemento fijo más las remuneraciones proporcionales al número de horas de vuelos efectuadas por el personal. Se incluyen los gastos de instrucción y perfeccionamiento del personal técnico. Los gastos son elevados debido al costo elevado de horas de vuelo.
- Gastos en material: el material volante comprende las aeronaves y sus repuestos. Excluyendo los seguros ya mencionados, los gastos cubren la compra, la amortización, el mantenimiento y los repuestos de la aeronave. La naturaleza del material exige una amortización rápida porque las aeronaves, aunque todavía utilizables, pueden haberse quedado obsoletos. Los gastos de amortización son fijos e independientes del volumen de tráfico efectuado. Gravan los costos del transporte aéreo y su importancia en relación con los demás costos es manifiesto cuando el número de horas de vuelo efectuadas es reducido. Las necesidades de la amortización exigen un mínimo de rotación entre aeronaves. El mantenimiento y la revisión del material volante constituyen un costo elevado y necesario. El material (trenes de aterrizaje, turborreactores, componentes y equipos) es regularmente inspeccionado. Las inspecciones conducen a gastos de mano de obra y de los productos empleados. Las empresas deben repartir estos gastos entre el número de horas de vuelo o entre las

toneladas/kilómetros producidas. Es importante tener en cuenta la relación de aeronave versus número de empleados en total, para que se crea el factor de equilibrio en las finanzas de la empresa, total airplanes vs. employes.

En épocas de costos no muy elevados en relación con las necesidades, los gastos se reparten porcentualmente así, de acuerdo con estudios efectuados por la Industria Europea, que cada día avanza en este campo. Ver estudios de Ingeniería Aeronáutica de la Facultad.

44.3% Compra de bienes de servicio, energía eléctrica, combustible, lubricante, mantenimiento de vehículos, inmuebles, otros: gastos técnicos, administrativos y comerciales.

30.5% Personal Aeronáutico en general –Ver RAC Personal aeronáutico Parte Segunda.

4.3% Impuestos directos e indirectos: gastos administrativos y de Directivos.

4.4% Intereses sobre los seguros, operaciones de reparto: gastos administrativos.

14.3% Formación bruta de capital fijo e inversiones: constituye la parte del beneficio que se reinvierte en el costo de explotación y en renovación de equipo aeronáutico.

En comparación, los costos en época de crisis respecto exclusivamente del combustible, fueron, para el año 1979 o sea uno de los años más costosos, del 25% del conjunto de gastos de explotación. (RFDA, 1980, 114: informe de la Asamblea General de IATA de noviembre 1979). Posteriormente con el incremento del petróleo, los costos de fuel para la aviación se han incrementado notoriamente, máximo con las políticas gubernamentales al respecto. (2003/2004)

Las tarifas

El factor tarifario es de importancia en el negocio de la aviación, por cuanto, determina la calidad del servicio que se ofrece. La tarifa es el precio de venta de los productos del transporte aéreo, aplicable a los pasajeros (fares) o a la carga (rates), el conjunto siendo un "precio" (prices). La tarifa depende de la teoría de precios o "marketing" para el transporte, y de factores extra-económicos.

Factores de marketing

Las tarifas del transporte aéreo, como en los otros tipos de transporte, se basan en gran parte sobre las variables de la demanda, respecto de pasajeros, de carga y correo aéreo.

En cuanto a los pasajeros se distinguen entre los "habituales" y los "ocasionales". Los primeros hacen más de cuatro viajes por año, y entre ellos hay normalmente cuatro veces más hombres que mujeres. Los segundos hacen menos que cuatro viajes aéreos al año y se dividen aproximadamente por igual entre hombres (54%) y mujeres (46%). Los motivos de viaje son: estudio, vacaciones (más de la mitad), negocios, razones personales.

El tipo de pasajero es importante en marketing, porque para los cálculos del mercado deberá concordar con las variables de la demanda. Existen esencialmente dos variables: una financiera que corresponde a la renta personal del viajero, y una de calidad de servicio. En efecto, la renta personal del viajero determina el número de viajes, por lo menos en parte y cuando se trata de extremos en la renta. La selección de la aeronave, modelo de avión, cabina de viaje, primera, bussines, ejecutiva, turismo, etc., depende de la renta, especialmente para los viajes de negocios. En función de este parámetro, el precio de venta se relaciona con el número de personas del grupo viajero. En principio el criterio permanece válido aun cuando muchas empresas han suprimido la primera clase, puesto que se comparan los precios de los servicios regulares con los no regulares.

La segunda variable de la calidad de servicio ofrecido se refiere principalmente a la disponibilidad y a la accesibilidad del transporte, y subsidiariamente de las demoras y las preferencias de los pasajeros. La disponibilidad es la frecuencia del servicio prestado entre dos puntos, y la accesibilidad la facilidad y el tiempo de acceso al aeródromo. Se ha demostrado que el transporte aéreo es preferido a los demás medios de transporte colectivo entre las ciudades grandes, debida consideración dada a la distancia entre ellas y a la dificultad de emplear otro medio de transporte.

Respecto de la carga, su movimiento en cualquier tipo de transporte depende, de una parte, de su localización geográfica en relación con la actividad económica respectiva, y por otra, del tiempo de entrega al destinatario. En efecto, el reparto de la carga en el territorio siendo relativamente estable, existe una relación entre aumento de la renta bruta nacional y el aumento del volumen de tonelada/kilómetro transportado en

todos los medios de transporte. Así mismo, el factor del tiempo es importante para determinados productos, teniendo así una influencia en las tarifas el tiempo de entrega después del desembarque en el aeródromo de destino, y el tiempo de demora en las escalas. En estos casos el usuario determina la prioridad dependiendo de la rapidez del servicio.

El transporte de carga por vía aérea ha aumentado paulatinamente, aunque es variable de acuerdo con las actuales estadísticas de planeación de la UAEACC. Determinadas mercancías no se transportan usualmente, como los cereales y sus residuos, los combustibles y aceites minerales y sus derivados, los metales comunes, los productos manufacturados especiales (elementos de vías férreas, etc.), y otros. Pero entre las mercancías transportadas se incluyen las siguientes:

1. Carga que en el plazo de un año constituye un volumen inferior a 1.000 toneladas, por su naturaleza (joyería, oro, monedas, flores); por ser inapta a ese transporte (arroz, maíz y productos tropicales variados); por no transportarse así usualmente aunque es apta para ello (leche y mantequilla frescos, legumbres o frutas secas, azúcar, explosivos, cables de hierro y de acero, material agrícola y repuestos.
2. Carga usualmente transportada por vía aérea con un volumen superior a 1.000 toneladas por año: productos agrícolas o de este origen (animales vivos, carnes frescas y congeladas, pescado, crustáceos y moluscos, legumbres frescas, vinos y lanas); productos textiles y sus derivados (hilos, tejidos, vestidos, zapatos); productos industriales y manufacturados (aparatos, máquinas, motores mecánicos y eléctricos, aparatos de óptica y de precisión, aparatos electrónicos, de medicina, revistas e impresos diversos); productos médicos (farmacéuticos y asimilados, cosméticos).

Factores extra-comerciales

El establecimiento de las tarifas no depende enteramente del análisis económico. En primer lugar el Estado interviene para evitar una competencia ruinosa y para evitar el servicio público que representa el transporte aéreo. Podría imponer tarifas por decisión administrativa a los transportes internos, o controlar severamente los acuerdos internacionales sobre tarifas. Pero, en segundo lugar, el Estado no dispone de todos los

medios para fijar las tarifas. En efecto, se requiere una colaboración por parte de los transportadores tanto al nivel nacional como al nivel internacional, para lo cual la IATA, dispone de un departamento especializado. **www.iata.org**

En la actualidad varios organismos internacionales, efectúan estudios de factibilidad y costos para las Empresas de Aviación con el fin de asesorar a los aeroindustriales, en los factores de explotación del mercado aéreo.

LAS CAPACIDADES DE OFERTA

CONCEPTO

Según la definición de H. Bouché, jefe de la delegación francesa ante la primera asamblea de la OACI, las capacidades del transporte aéreo son las siguientes:

1. **La capacidad ofrecida** sobre un sector de línea determinado, o sea el total de toneladas/kilómetros ofrecidos sobre ese sector durante doce meses consecutivos.
2. **La capacidad utilizada** sobre un sector de línea determinado, o sea el total de toneladas/kilómetros utilizados contra remuneración sobre ese sector durante doce meses consecutivos.
3. **El coeficiente de carga remunerada,** que es la relación entre la capacidad utilizada y la capacidad ofrecida durante un mismo período de doce meses.

El total se calcula en función de las toneladas/kilómetros porque se trata del peso de la aeronave, del cual dependen sus condiciones técnicas de utilización.

ENFOQUE JURÍDICO

Desde el punto de vista jurídico las capacidades plantean el dilema de si el Estado debe o no dejar a las empresas designadas sobre la ruta transportar toda la carga y todos los pasajeros que deseen, teniendo por único límite la capacidad del transporte. Este planteamiento es el origen del conflicto entre el liberalismo y el dirigismo en la Conferencia de Chicago, y el que dio lugar al Acuerdo de Bermuda-I. En general, el arreglo reposa sobre dos principios relacionados con las capacidades: (i) se excluye del transporte la capacidad absoluta, o sea que la capacidad

debe corresponder a la demanda; (ii) se limita la competencia y se mantiene un equilibrio entre las empresas.

AYUDAS DEL ESTADO

Rutas deficitarias

Algunas rutas aéreas son deficitarias. Las razones aducidas son las siguientes:

1. La explotación de líneas de corta distancia, generalmente inferiores a 600 kilómetros, es deficitaria debido al elevado costo de la inversión. El alto costo se explicaría por las demoras en las escalas en relación con el tiempo de vuelo, además de los gastos de combustible, uso de la aeronave, llantas, tren de aterrizaje, etc.
2. La competencia, aún reglamentada, entre las empresas de los servicios internacionales.
3. La necesidad de explotar las líneas deficitarias, por razones de interés público o de prestigio nacional.
4. La necesidad de emplear material de vuelo nacional más costoso de operar que un material extranjero, empleado por el competidor sobre la ruta. Este es el caso de algunos países europeos.
5. Necesidad de renovar el material volante, a veces muy costoso, porque el tiempo de amortización para el material antiguo es frecuentemente insuficiente.

Esto explica que el Estado intervenga en la explotación comercial del servicio aéreo nacional con ayudas indirectas y directas.

Ayudas Indirectas

Infraestructura aeronáutica

El Estado podrá contribuir, a veces en colaboración con la OACI, con el desarrollo de la infraestructura en general y de los instrumentos de la navegación aérea en particular.

Construcción de aeronaves

El Estado podrá contribuir en la construcción de aeronaves, al permitir la adquisición del material volante a precio inferior a su costo real. El costo de los ensayos de prototipos es muy elevado, y no puede ser amortizado sin un gran número de aparatos vendidos posteriormente. Por

ello, las primeras series de una aeronave no se venden a su costo real. El Estado ayuda a cubrir este déficit en todos los Estados constructores de aeronaves. La ayuda se manifiesta en forma de solicitudes de construcción para la fuerza aérea. En los Estados Unidos los constructores aeronáuticos consagran a veces la mayor parte, a veces una parte importante, de su actividad a la construcción de aeronaves militares. Por ejemplo, antes de vender comercialmente el Boeing 707 (B-707), avión de gran éxito, la compañía Boeing dedicaba 99.7% de sus esfuerzos a las fuerzas militares. El mismo B-707 era originalmente un carguero militar (C/KC-135A).

El Estado también podrá reducir los impuestos del material de exportación, garantizar una emisión de acciones de la empresa, otorgar préstamos directos, etc.

Ayudas directas

Naturaleza

Son ayudas directas las que se destinan a aumentar el capital o a mejorar la explotación de la empresa. El Estado aporta esta ayuda dentro de una política de desarrollo económico y de planificación del transporte nacional. Tiene distintas formas: préstamos con condiciones ventajosas, garantías especiales y bonificaciones de intereses, subvenciones o donaciones que no requieren ni intereses ni reembolsos, donaciones directas en capital.

Contribución al desarrollo del capital

El Estado contribuye a la creación, el mantenimiento y el aumento del capital social de las empresas mediante aportes directos. Cuando se crea una empresa, o cuando se nacionaliza una, el Estado contribuye al aporte inicial y/o a su mantenimiento.

Contribución al equilibrio de la explotación

El Estado ayuda a equilibrar la explotación de la empresa mediante subvenciones o remuneraciones. En el primer caso, las subvenciones se calculan sobre la base de kilómetros viajados según el tipo de aeronave. La remuneración presenta un marco más complejo.

En efecto, se remuneran servicios prestados sobre la base de contratos especiales, que en sí pueden constituir una subvención. Por ejemplo, los

estatutos de empresas podrán incluir una cláusula que autoriza a la empresa contratar administrativamente con el Estado para la prestación de servicios de interés público. En la práctica es un tipo de subvención, aunque en la teoría podrá considerarse una contrapartida por el servicio prestado. En algunos países se señalan por decreto las obligaciones de interés público que podrán ser objeto de contratos especiales de tipo administrativo. Así, para la explotación de servicios aéreos regulares, de aeródromos, de determinados tipos de aeronaves cuya adquisición y utilización son obligatorias para la empresa, y para la formación de la tripulación de vuelo.

Otra forma de remuneración, empleada en Colombia y en los Estados Unidos, es la de ceder derechos especiales para el transporte del correo, cuando su remuneración es superior al costo del transporte (ver el contrato entre el Gobierno Nacional y SCADTA del 16 de diciembre de 1932, continuado por AVIANCA).

LAS POLÍTICAS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

El libre comercio ante el comercio controlado

La crisis económica de la década de los años 70 ha contribuido a favorecer un regreso al libre comercio en el transporte aéreo, en contra del sistema reglamentarista vigente. Ello tuvo como consecuencia importante la ley estadounidense relativa a la desreglamentación del transporte aéreo nacional de 1978: **Airline Deregulation Acto f 1978**, que en su momento suscitó una polémica de grandes proporciones. En efecto, el tráfico aéreo de los Estados Unidos constituye una parte importante del transporte aéreo mundial, y algún cambio respecto de las líneas aéreas de ese país tendría efectos profundos sobre la reglamentación de tarifas de la IATA. (PL n° 95-504, 92 Stat. 1705).

La antigua teoría del control del transporte aéreo

Debido a una competencia destructiva en la industria del transporte aéreo, la Federal Aviation Act de 1958 de los Estados Unidos introdujo el sistema del control del transporte aéreo, política acorde con los preceptos de la IATA. Según este enfoque el transportador aéreo (common carrier) ejerce una función de utilidad pública. Por lo tanto, con el fin de asegurar el servicio aéreo en todos los mercados grandes y pequeños, se impuso un control ejercido por el Civil Aeronautics Board (CAB).

El CAB otorgaba autorizaciones (certification) dentro de determinada reglamentación para la operación de las empresas aéreas. La reglamentación cubría todo lo relativo a las rutas, las tarifas, los intereses de las empresas, los acuerdos celebrados entre ellas, las unificaciones (mergers) y adquisiciones que hiciesen, dentro de un marco de inmunidades que otorgaba el CAB a las empresas para que estas escaparan a las sanciones de las leyes anti-monopolísticas federales (Sherman Anti-Trust Act). Las autorizaciones se otorgaban en la práctica a los transportadores económicamente viables, dentro de la política de una "competencia reglamentada". A pesar del control, en la década de los años 70, 79% de los servicios regulares eran competitivos y la mayoría de los mercados importantes incluían transportadores autorizados. Estos tenían la obligación de prestar un servicio no solo a los grandes centros (o mercados) sino también a los pequeños, salvo permiso de la CAB de no prestarlo. (James C. Callison, Esg. "Airline Deregulation – Only Partially a Hoax: The Current Status of the Airline Deregulation Movement", 45 JALC 961 [1986]).

El sistema era defendido con base en el concepto de que la industria aeronáutica ya era fuertemente competitiva. Una desreglamentación tendría por consecuencia forzar a las empresas a emparejar las tarifas contra las del competidor, cuando ofrecen casi el mismo producto. En tales circunstancias las grandes empresas bajarían sus tarifas como táctica para aumentar su porción del mercado y excluir la competencia. (Herbert D. Séller, "Deregulation and the Practicing Attorney", 44 JALC 261 (1978)).

La nueva teoría del libre comercio en el transporte aéreo

Debido a una reglamentación que tendía a crear falsas situaciones en los mercados de la industria aeronáutica, porque se mantenían empresas cuya rentabilidad y servicio eran insuficientes, se adoptó la nueva política de que el transporte aéreo debe basarse en las circunstancias del mercado. La Ley Federal de 1978 se destina a ello, derogando la reglamentación relativa principalmente al derecho de las empresas de entrar, salir o suspender sus servicios en determinadas rutas, a las tarifas en general y a la transferencia de las funciones del CAB a punto, el CAB cesaría todas sus funciones definitivamente en 1985. el transporte internacional quedaría bajo la tutela del Departamento de Transporte quien ejercerá esta nueva función en consulta con el Departamento de Estado para la

carga y el correo, y el manejo del correo aéreo como tal pasará al Servicio Postal. La autoridad del CAB respecto de la ley antimonopolística pasará al Departamento de Justicia en lo que se refiere al transporte aéreo extranjero. (Callison, op.cit. 45 AALC 961 [1986]).

El nuevo enfoque ha sido defendido sobre la base de que el transporte aéreo es naturalmente competitivo, y que por lo tanto no debe sujetarse al concepto de utilidad pública. En efecto, según este concepto, el transporte se caracteriza por altos costos variables que no se vinculan a la utilidad pública. Las restricciones sobre la flexibilidad de los precios eliminan una competencia beneficiosa, lo que obliga a las empresas competir con horarios de muchos vuelos, y por lo tanto con un exceso de equipo para la capacidad existente según la demanda, todo lo cual conduce al exceso de gastos y beneficios reducidos. Las restricciones impuestas a la admisión de nuevas empresas en distintas rutas han aislado el transporte aéreo de las presiones económicas normales para reducir los costos y mejorar los servicios, y ha inhibido la baja de tarifas y los nuevos servicios. Los controles sobre la admisión de empresas a las rutas, o la discontinuación de sus servicios en ellas, ha fomentado una estructura de ruta ineficiente y ha fomentado indeseadas tentativas de cruzar rutas subsidiarias con beneficios a los mercados de alta densidad (Séller, op. cit. 44 JALC 261 [1978]).

El comercio controlado y la Comisión Latinoamericana del Transporte Aéreo

Las políticas respecto del comercio internacional y especialmente de las tarifas de transporte aéreo fueron aclaradas en la segunda asamblea de la Comisión en Montreal en 1976. Se partió de la necesidad de que las empresas se conformen a las tarifas internacionales, y que los Estados deberían contribuir a ello mediante registro de las tarifas, reglamentación para los agentes de viaje y los organizadores de turismo y del envío de carga (freight forwarders), sanciones en caso de violación y procesos de control.

Se opinó especialmente que en vista del aumento de las líneas no regulares, era necesario someterlas a una reglamentación análoga a la que rige los servicios regulares. (Bogolasky, op. cit. 44 JALC 75 [1978], pp. 90 ss.).

El transporte aéreo y la IATA

La reforma del transporte aéreo doméstico de los Estados Unidos por el Airline Deregulation Act de 1978 tuvo como efecto inmediato otra ley relativa a la competencia del transporte aéreo internacional: Internacional Air Transportation Competition Act de 1979 (PL n° 96-192, 92 Stat. 35 [1980]), a favor de la competencia internacional y, entre otras cosas, que ajusta la tarifa Standard para ese transporte (Standard Foreign Fare Level: SFFL) (Callison, op. cit., 45 JALC 961 [1986]).

La combinación de las dos leyes estadounidenses, junto con la importancia del transporte aéreo de ese país al nivel internacional condujo a una seria reconsideración de las prácticas internacionales. Se instituyó una investigación de las estructuras y de los mecanismos de la IATA con el fin de reestructurar la asociación, sin que ello haya dado aún un resultado concreto. (Callison, op. cit., 45 JALC 961 [1986]). Actualmente varias empresas aéreas importantes no son miembros de IATA (Delta, Northweestern, Continental, Texas Internacional; en el oriente: Cathay, Gulf Korean, Singapore, Thai Internacional), pero el número de sus miembros aumenta porque muchas empresas pequeñas del África y de América Latina se interesan en los tres servicios principales que les puede prestar la IATA:

1. Ser intermediario en el ámbito financiero para reunir los capitales necesarios del Banco Mundial y de otras instituciones.
2. Ser fuente de consejo y de asistencia en el ámbito técnico-administrativo.
3. Ser instrumento para impedir la competencia desleal que resulte de una desreglamentación (RFDA, 1981, 243).

El rol de la IATA queda en duda. Da la impresión para muchos de ser un cartel de precios, y es cierto que en determinados casos las tarifas son injustas, por ejemplo, las tarifas sobre itinerarios controlados por dos compañías gubernamentales que tienen operaciones en común. Específicamente, el rol de la IATA en la labor de coordinar multilateralmente las tarifas se opone a dos conceptos fundamentales en la industria aeronáutica. Por una parte, se opone al punto de vista del consumidor, sancionado cada vez que se reúnen las empresas en las conferencias de tráfico. Por otra parte, se opone a la convicción para algunos que la cooperación entre empresas en algunos sectores de la

economía puede ser beneficiosa para todos los interesados, cuando se trataría de determinar si tal es el caso. (RFDA, 1981, 243). **www.iata.org**

Debe tenerse en cuenta que una parte del conflicto de intereses respecto de la IATA se relaciona con la reglamentación de las agencias de viaje, también miembros de esa Asociación. En efecto, desde 1940 hasta 1975 la IATA estableció una comisión uniforme para los pagos que las empresas aéreas hacían a los agentes en contrapartida de las reservaciones para el transporte internacional. Desde 1956 la tarifa para los agentes miembros de IATA ha sido del 7% del valor del tiquete para los viajes regulares de punto a punto y del 10% para los tours de grupo. En abril de 1975 se inició un sistema cuasi abierto, después de la decisión de cuatro transportadores de descontinuar su adherencia al acuerdo uniforme inter-transportador. Por lo tanto, desde este punto de vista se está teniendo en cuenta de más factores del mercado (ver Kenneth G. Elzinga, "The Travel Agent, the IATA Cartel, and Consumer Welfare" 44 JALC 47 [1978]) Ver caso Aerocivil vs. agencias de viajes, 2001.

LOS ACUERDOS BILATERALES ENTRE EMPRESAS AÉREAS

Al nivel internacional no existe actualmente un acuerdo general sobre las normas que deben regir el transporte aéreo. En efecto, por una parte, se opone el liberalismo del comercio aéreo estadounidense, plasmado en su ley sobre las desreglamentaciones, al control reglamentado del transporte aéreo de la IATA y otros países. La reglamentación no es homogénea, por ejemplo, la reglamentación australiana (en lo marítimo) de bienes que salen del país pero no para las que entran; los mercados rígidamente controlados en los países de economías planificadas; los nuevos conceptos anti-monopolísticos de la Comunidad Europea – UE.

Por otra parte, si la mayoría de los Estados celebran acuerdos bilaterales sobre rutas y capacidades según el modelo denominado de "Bermuda-I" de 1946 celebrado entre los Estados Unidos y el Reino Unido, estos dos países celebraron un nuevo acuerdo, o "Bermuda-II" de 1977 que modifica sustancialmente la primera versión, el nuevo acuerdo no ha sido plenamente aceptado en los Estados Unidos, y por ello se elaboró un modelo de acuerdo unilateralmente, son estos tres tipos de acuerdos que se describen en esta sección.

EL ACUERDO DE BERMUDA I (UNITED STATUS – UNITED KINGDOM AIR SERVICE AGREEMENT) DEL 11 DE FEBRERO DE 1946 (60 STAT. 1498, TIAS N° 1507)

El Acuerdo de Bermuda I fue la solución dada al obstáculo creado por el artículo 6 del Convenio de Chicago: puesto que los Estados no pudieron acordar las normas sobre el ejercicio del transporte comercial, ello se dejó a la celebración por los Estados de acuerdos bilaterales. El conflicto entre el liberalismo estadounidense y el dirigismo británico condujo al arreglo de Bermuda I y precisamente porque el acuerdo armoniza ambos enfoques sirvió de modelo para los demás Estados.

Hoy en día se emplea por los Estados para fomentar sus transporte nacionales y protegerlos contra la competencia de operadores extranjeros quizás más eficientes.

CONTENIDO DEL ACUERDO DE BERMUDA I

Estructura General

Los elementos fundamentales que componen el acuerdo bilateral son:

1. Un intercambio entre los dos contratantes (Estados) de derechos y privilegios para la explotación de servicios regulares aéreos internacionales.
2. Un sistema de mecanismos reglamentarios para ordenar los derechos mutualmente otorgados. La reglamentación es básicamente el manejo de autorizaciones relativas a la designación de las empresas, el control de la ruta acordada y de las capacidades cedidas, y la determinación de la tarifa.

Derechos y privilegios otorgados

Por “privilegios” se entiende las libertades del aire: se negocian la tercera, cuarta y quinta (las comerciales), las técnicas suelen encontrarse ya acordadas por el Acuerdo de Tránsito. Por “derechos” se entiende todas las demás facultades distintas de los privilegios.

Los Estados se otorgan mutuamente los siguientes derechos y privilegios:

Designación de empresas

Los Estados se prometen mutuamente otorgar a empresas específicas del otro Estado una autorización de operar en la ruta acordada entre las partes.

Rutas: tránsito y transporte

Cada parte adquiere básicamente el ejercicio de la tercera y la cuarta libertad, o sea el derecho a embarcar y a desembarcar pasajeros, correo y carga internacional en el territorio de la otra parte, y sobre las rutas designadas por cada país. Respecto de estas dos libertades los siguientes principios son usuales:

- Protección de las rutas del "vecindario", o sea las que corresponden usualmente al país, ante las de larga distancia;
- Protección (obligación de respetar) de los servicios de larga distancia de los otros países;
- Protección del cabotaje.

La quinta libertad, relativa a las escalas entre los dos extremos de la ruta, o más allá de los extremos, tiene en cuenta el que la escala se encuentra en un Estado tercero. Para las escalas rigen los siguientes principios:

- Determinación de las escalas comerciales de una de dos maneras: (i) determinación exacta de los puntos de partida, llegada y de escala (libertades 3, 4 y 5) sin posibilidad de modificación; (ii) determinación de las escalas alternas, empleadas según las posibilidades de las partes.
- Obtención del acuerdo del Estado tercero en donde se sitúa la escala, a veces denominada la "sexta libertad del aire". (Término optativo).
- Los itinerarios deben ser razonablemente directos, para evitar los abusos, aunque en la práctica tiene poco interés porque los Estados fijan discrecionalmente los itinerarios.

Capacidades

Los Estados acuerdan un reparto equitativo de la capacidad (oferta) para los servicios aprobados. El principio de igualdad en la explotación tiene dos variantes:

- Por la igualdad de oportunidades las partes acuerdan en sus respectivas empresas beneficiarán a igualdad de todas las posibilidades de la explotación sobre la ruta acordada. Las cláusulas del acuerdo imponen a las partes el mutuo respeto de los intereses de cada una, y una obligación de ayuda mutua si alguna de ellas se encuentra momentáneamente incapacitada para cumplir con sus obligaciones.
- Por la igualdad de atribuciones las partes acuerdan que sus respectivas empresas se repartirán a igualdad las rutas y las capacidades. Para evitar rigidez, el acuerdo podrá incluir que alguna empresa tomará a cargo todas las capacidades de la ruta cuando la otra se encuentra momentáneamente incapacitada de cumplir con sus atribuciones.

Respecto de las capacidades de tráfico para la quinta libertad, el acuerdo las incluyen como factor complementario al tráfico autorizado entre los territorios de las partes contratantes (libertades 3 y 4). Por lo tanto, este tráfico no se determina sobre la base de las posibilidades ofrecidas por los territorios de los Estados terceros involucrados, sino que se calcula con base en la capacidad ofrecida por los territorios de los Estados contratantes, como un complemento a las libertades 3 y 4. El arreglo se encuentra en la mayoría de los acuerdos, a veces con suficiente precisión para poder determinar exactamente el tráfico de la quinta libertad: el 60% para el tráfico de la tercera y cuarta libertades, luego el 40% para la quinta libertad. Los acuerdos incluyen la obligación de respetar los intereses del Estado tercero.

El aspecto de la capacidad se vincula estrechamente con el de las rutas dentro de un análisis algo más amplio que la mecánica resumida aquí. En efecto, el análisis conceptual de los acuerdos bilaterales se basan en distintos tipos de capacidad utilizada. Hay cuatro clases de acuerdos de transporte:

- Acuerdos sin cláusulas de capacidades;
- Acuerdos con cláusulas de capacidad del tipo Bermuda I;
- Acuerdos con cláusulas de capacidad predeterminada;
- Acuerdos con cláusulas de capacidad que no son ni del tipo Bermuda I ni del tipo predeterminado.

El primer tipo casi no existe, y el modelo de Bermuda I es empleado en más o menos una tercera parte de los Acuerdos bilaterales. Los tres tipos existentes se relacionan estrechamente con el control de la ruta, el tráfico Interparte, y el tráfico nacional. En ellos se distingue el control de la ruta del control de la capacidad (la reglamentación adjunta).

ELEMENTOS DE LA NEGOCIACIÓN

La negociación de un acuerdo bilateral se lleva a cabo por los representantes de los departamentos responsables de la aviación civil nacional, aunque en estrecha relación con las empresas aéreas interesadas. Son factores de la negociación: Ver negociación Colombia – USA, 2000.

1. Se tiene en cuenta el que las líneas internacionales son a la vez comercio y servicios de utilidad pública, o son empresas híbridas. De allí los elementos de proteccionismo y del desarrollo de las líneas aéreas nacionales.
2. Se considera el poder de la empresa para generar tráfico.
3. Para celebrar nuevos acuerdos se requiere tomar cuatro pasos analíticos: (i) determinación de los tipos de tráfico incluidos en la evaluación del mercado potencial de la ruta; (ii) determinación proporcional del mercado potencial que puede ser atribuido a las empresas de los dos países; (iii) cálculo del número proyectado de pasajeros o de toneladas de carga atribuible a cada país; (iv) conversión del volumen resultante de tráfico en ingresos potenciales.

EL ARREGLO ENTRE EL LIBERALISMO COMERCIAL Y EL DIRIGISMO

Los Estados Unidos y el Reino Unido lograron el Acuerdo de Bermuda I al poner en equilibrio sus respectivos enfoques, cuyos puntos de oposiciones fueron los siguientes; veamos:

ESTADOS UNIDOS

Frecuencia de vuelos ilimitada

Ejercicio de plena capacidad (oferta) sin división alguna.

Tarifas sin reglamentación.

Otorgamiento de la quinta libertad en todos los casos.

Creación de un cuerpo internacional con poderes limitados a la asesoría en la materia.

REINO UNIDO

Predeterminación de la frecuencia de vuelo

División de las capacidades por mitad.

Tarifas con reglamentación.

No otorgar la quinta libertad en ningún caso.

Creación de un cuerpo internacional con poder ejecutivo sobre los servicios aéreos internacionales.

El arreglo tiene su base en las tarifas y en el control de la capacidad. Se evitó así una competencia totalmente libre, con la fijación de tarifas, y la reglamentación de la capacidad según los objetivos de líneas aéreas de cada país para la tercera y la cuarta libertades, siendo la quinta libertad negociable, pero con posibilidades de eliminarla si algunas de las partes consideraba que su ejercicio era un abuso.

(Para Bermuda I ver: Barru R. Daimond, "The Bermuda Agreement Revisited: A Look at the Past, Present and Future of Bilateral Air Transport Agreements, 41 JALC 419 (1975); Richard W. Bogosian, "Aviation Negotiations and the U.S. Model Agreement, 46 JALC 1007 [1981]).

EL ACUERDO DE BERMUDA II (UNITED STATES – UNITED KINGDOM AIR SERVICE AGREEMENT DEL 23 DE JULIO DE 1977, TIAS Nº 8641)

ANTECEDENTES

Desde el punto de vista de los Estados Unidos el Acuerdo de Bermuda I era criticable porque por ese tipo de arreglo se reglamentaba el mundo, división económicamente oneroso. En efecto, su política de rutas restrictivas impedía la operación de las empresas más eficaces o las sometía a una limitación rígida que no era ni económica ni útil para el público. Por ello mismo perpetuaría las empresas ineficaces, subsidiadas, y la competencia quedaría excluida como un estímulo para reducir los costos y aumentar la eficacia. (Daimond, op. cit. 41 JALC 419 [1975]).

Desde el punto de vista británico el Acuerdo de Bermuda I no era suficientemente restrictivo, en el sentido de que el arreglo no permitía

controlar eficazmente los servicios aéreos internacionales. Específicamente, el Reino Unido quería eliminar totalmente o por lo menos reducir el ejercicio de la quinta libertad del aire, porque esta libertad permitía a los Estados Unidos recoger pasajeros británicos en Gran Bretaña y en sus territorios, y transportarlos a otros puntos, disminuyendo el mercado de los transportes británicos. En efecto, por la quinta libertad, las empresas estadounidenses transportaban pasajeros desde los Estados Unidos a Londres y de allí a determinadas ciudades europeas; o de los Estados Unidos a Hong Kong y de allí a determinadas ciudades en el oriente. Cuando el CAB rechazó los principales acuerdos de la IATA relativos a las tarifas, el Reino Unido declaró que ello no se había llevado a cabo correctamente; que la disatisfacción del CAB debía comunicarse a los gobiernos extranjeros dentro de los 15 días después de haber la IATA comunicado su decisión al CAB, como lo exige el Acuerdo de Bermuda I. Por lo tanto denunció el Acuerdo de Bermuda I y solicitó una renegociación en 1976.

CONTENIDO

Como Bermuda I, el Acuerdo de Bermuda II es también un arreglo destinado a complementar los conceptos encontrados de las partes. En general, se acordó lo siguiente:

1. Los Estados Unidos cedió relativamente amplios derechos de la quinta libertad en 22 ciudades y perdió el privilegio de transportar a los nacionales británicos y otros pasajeros que originan el viaje en el Reino Unido para otros países. Conservó algunas facultades de la quinta libertad.
2. Cada país solo podrá designar a dos empresas aéreas para la ruta Nueva York-Londres y los Angeles-Londres, y los demás pares de ciudades solo pueden ser servidos por una empresa de cada país, con el fin de evitar un exceso de oferta (capacidad). Un transportador adicional de cada país podrá ser designado si el tráfico de determinado segmento aumenta (la demanda) y si una empresa ya designada deja de competir eficazmente. En las rutas distintas de las mencionadas cada parte tiene derecho a designar una segunda empresa nacional cuando: (i) el tráfico total excede 600.000 pasajeros por año; (ii) una empresa transporta sola más de 450.000 pasajeros por año, sin tener en cuenta el total de

pasajeros transportado por ambos transportadores, o (iii) una empresa decide no competir en esa ruta u ofrece un servicio apenas nominal.

3. Los conflictos entre las partes deberán dirimirse mediante consultaciones sobre la interpretación, aplicación y enmienda del acuerdo, peor ese medio no deberá emplearse extensivamente porque conduce a una desafortunada supervisión detallada de los horarios. En caso de desacuerdo se prevé, como en el Acuerdo de Bermuda I, un arbitraje. En el evento de que las partes no acuerden los árbitros, los nombrará la Corte Internacional de Justicia dentro de 30 días.

NATURALEZA DEL ACUERDO

Las disposiciones de Bermuda II se destinan a limitar la capacidad, las rutas y la frecuencia de vuelos. El acuerdo reconoce expresamente los problemas creados por un exceso de oferta y por la capacidad deficiente, y busca un control más estrecho de las empresas responsables de esos problemas.

El control de la capacidad parece ser el principal objetivo de Bermuda II, como lo fue para Bermuda I. El Departamento de Estado de los Estados Unidos reconoció que el problema del exceso de capacidad era grave.

(Para Bermuda II ver: Harriet Oswalt Hill, "Bermuda II: The British Revolution of 1976", 44 JALC 111 (1978)).

EL ACUERDO MODELO DE LOS ESTADOS UNIDOS (U.S.A MODEL AGREEMENT)

CRÍTICAS DE BERMUDA II

El Acuerdo de Bermuda II fue fuertemente criticado en los Estados Unidos. Para muchos establece un peligroso precedente en el sentido de que otros Estados podrían denunciar sus acuerdos con los Estados Unidos para obtener un acuerdo análogo a Bermuda II, el cual parece ser esencialmente restrictivo. Vieron a Bermuda II como un resultado de la amenaza que pesaba sobre las negociaciones de la cesación de los servicios entre los dos países, y sugirieron que dado el contenido del acuerdo, hubiese sido preferible terminar esos servicios. De hecho, el

Acuerdo de Bermuda II no crea perjuicios al transporte aéreo de los Estados Unidos. Sin embargo, llegó a discutir en el Congreso Federal un proyecto de acuerdo modelo que representaría un ideal para los Estados Unidos.

CARACTERÍSTICAS DEL ACUERDO MODELO

El principio general es una libertad casi total respecto de precios, capacidades, frecuencias de vuelo, asuntos operacionales, y rutas, con base en el concepto, anunciado en el preámbulo, de la libre competencia entre empresas, e intervención mínima de los gobiernos. Específicamente:

1. Las empresas tendrían libertad de operaciones a tierra (mantenimiento, agencias) en el territorio del país extranjero (art. 8).
2. Los Estados deberían acordar exenciones tributarias mutuas (art. 9).
3. El acuerdo deberá asegurar un trato equitativo entre las empresas, y una mínima interferencia gubernamental en las operaciones comerciales (art. 10).
4. Las empresas de ambas partes deben gozar de oportunidades justas y equitativas para competir. Sin embargo, se imponen restricciones técnicas: ninguna de las partes puede limitar unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o la regularidad del servicio o el tipo de la aeronave; ninguna empresa podrá beneficiar de una primera opción sobre un negocio ("first refusal agreement"); se define el tráfico de una empresa en términos del tráfico de la otra empresa ("uplift ratio"), etc. En general, no se admiten cláusulas respecto de la capacidad, la frecuencia o el tráfico que no sería concordante con la finalidad del acuerdo (art. 11).
5. Contrariamente a la mayoría de los acuerdos bilaterales, que permiten una desaprobación unilateral de las tarifas, el Acuerdo Modelo requiere una "mutua desaprobación" de las tarifas. Así, los precios establecidos por las empresas se consideran aprobadas por ambas partes, salvo que ambas partes se opongan formalmente a la tarifa. Las tarifas se basan en las condiciones del

mercado. La intervención del Estado en materia de tarifas se limita a impedir tarifas discriminatorias o prácticas de esa índole, a la protección de los usuarios contra precios demasiado altos o precios que reflejan un abuso de la posición que tiene el transportador dominante en el mercado (concepto anti-monopolístico), y la protección de las empresas contra las tarifas artificialmente bajas debido a los subsidios o ayudas gubernamentales directas o indirectas. (Art.11). Este artículo también autoriza a la empresa de un Estado tercero a fijar nuevos precios independientemente de las partes del acuerdo ("price leader").

NORMAS Y LEGISLACIÓN DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AEROCIVIL UAEACC.

1. Ley 105 de 1993
2. Disposiciones constitucionales
3. Ley 336 de 1996, Arts. 68 y 69, Decreto 339 de 1991
4. Código del Comercio
5. Ley 89 de 1938
6. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (R.A.C.)
7. AIP
8. Manual de Normas Rutas y Procedimientos
9. Manual de Operaciones Aéreas
10. Manual de Seguridad Aeroportuaria
11. Resolución 01450 del 28 de abril 2003 "Por el cual se adopta el Sistema de Información "A.L.D.I.A." Automatización en Línea de Información Aeronáutica y se establecen sus procedimientos.

NORMAS ORGÁNICAS DE LA AEROCIVIL COLOMBIANA

1. Decreto 2724 de 1993 y sus modificaciones
2. Decreto 101 de 2000 Modifica Decreto 948 de 2001
3. Resolución 01 de 1994 y sus modificaciones
4. Resolución 4228 de 2000
5. Ley 443 de 1998
6. Decretos 260 y 261 del 28 de febrero de 2004

CIRCULARES REGLAMENTARIAS EN ASUNTOS AERONÁUTICOS

1. 101-E-10 Procedimiento para el cumplimiento del requisito de inspección anual de aeronaves de aviación general ante la aeronáutica civil.
2. OCSA-002 Aceptación de aeronavegabilidad para la actualización y/o cambio del equipo de aviónica en aeronaves reguladas bajo el capítulo X de la parte cuarta del RAC.
3. OCSA-003 Aprobación de aeronavegabilidad para la instalación del equipo gps de uso especial en aeronaves reguladas bajo el capítulo VII de la parte cuarta del RAC.
4. OCSA-004 Aprobación de aeronavegabilidad para la instalación del equipo de navegación suplementario gps en aeronaves reguladas bajo el capítulo X de la parte cuarta del RAC.

POLÍTICA AMBIENTAL

1. Resolución 04730 "Por la cual se adopta la Política Ambiental de la UAEAC".

OTROS CONVENIOS

1. Convenio Marco Interadministrativo de Cooperación Aerocivil – IDEAM– "A unir esfuerzos para garantizar el desarrollo del servicio de meteorología aeronáutica".

2. Convenio de Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional – "Hecho en Montreal, el veintiocho (28) de mayo de mil novecientos noventa y nueve (1999).

CAPÍTULO IX

EL CONTRATO DE TRANSPORTE Y LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR AÉREO

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

ÁMBITO Y DEFINICIÓN DEL CONTRATO

Ámbito

El contrato de transporte aéreo tiene por marco general el transporte interno y el internacional, el oneroso y el gratuito, arts. 1874, 1785, 1864, 1865 C.Co.

Transporte interno e internacional

Según el artículo 1872/2 C.Co.: "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". Asimismo, los artículos 1 y 2 del Convenio de Varsovia (modificado por el Protocolo de La Haya) señala que "... la expresión "transporte internacional", significa todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos altas partes contratantes, bien en el territorio de una sola alta parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una alta parte contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola alta parte contratado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio".

Así definidos respecto de un ámbito, las formas interna e internacional del transporte aéreo se rigen respectivamente por los principios generales de los artículos 981 C.Co. y siguientes y los especiales de los artículos 1874 a 1879, 1884 y 1885, por una parte, y por otra por el Convenio de Varsovia de 1929 y su Protocolo de La Haya de 1955, ambos ratificados por Colombia, además del Convenio

complementario de Guadalajara, también ratificado por Colombia. Los Protocolos de Guatemala de 1971 y de Montreal de 1975 ("números 1, 2, 3 y 4") se encuentran en revisión.

Transporte oneroso o gratuito

Mientras que las disposiciones del Código de Comercio se refieren al transporte oneroso, por un "precio" (art. 981 C.Co., ver art. 2070 C.C.), el Convenio de Varsovia (art. 1/1) es aplicable a los transportes remunerados y a los gratuitos (ver. arts. 955, 956 y 1213 C.Co., arts. 1502, 1508 a 1516 C.C.).

Definición

Las disposiciones relativas al transporte aéreo en el Código de Comercio no incluyen una definición del contrato de transporte. Por aplicación del artículo 1781 C.Co., que autoriza referirse a los principios generales, quedaría aplicable la definición del artículo 981 C.Co., artículo 1 del Decreto 0001 de 1990:

> "El transporte es un contrato en que una de las partes se obliga con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario. El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se probará conforme a las reglas legales.
>
> "En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra". Artículos 824, 1578 y 20 (11) C.Co.; Artículos 1494, 1500, 1551 a 1555 C.C. artículos 147 a 293 C.P.C.

Por lo tanto, en principio no es necesario que se expida un documento para la validez del contrato. En efecto, tanto el Código de Comercio como el Convenio de Varsovia excluyen la necesidad de expedir un billete al pasajero para perfeccionar el contrato. El artículo 1877 C.Co., indica que "El billete o boleto de pasaje, si se expide, deberá contener..." Asimismo el artículo 3/2 del Convenio (modificado por el Protocolo de La Haya) dispone que "la ausencia... del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte..." sin embargo, la misma

disposición prohíbe al transportador valerse de los límites de responsabilidad del artículo 22 del Convenio en ausencia de un boleto, o tiquete de vuelo.

Un análisis análogo se aplica al transporte de carga: el Código de Comercio no señala la obligación de expedir una carta de porte o guía, mientras que el Convenio en su artículo 5/2 mantiene expresamente la validez del transporte de carga sin documentación, pero con la imposibilidad para el caso de que el transportador se acoja a la limitación de su responsabilidad.

TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y EQUIPAJES

Concepto general

El contrato de transporte aéreo tiene dos características importantes, especialmente en el caso del transporte de pasajeros. Por una parte, constituye la fuente y el estatuto del transporte. En efecto, las cláusulas del contrato (sus condiciones, la responsabilidad y las referencias a la legislación aplicable) se indican en el boleto expedido al pasajero, según un modelo establecido para los servicios regulares internacionales por la IATA, o por la U.A.E.A.C. para los vuelos nacionales. Por otra parte, el contrato es reglamentado, puesto que se trata de un contrato de adhesión.

Así, son objeto de la reglamentación las tarifas, los horarios, y los itinerarios, por una parte, y por otra, los procedimientos aduaneros, sanitarios y policivos de los aeródromos internacionales. Si para estos procedimientos nada se indica en el contrato, el transportador podrá exigirle al pasajero los documentos correspondientes (art. 1879 C.Co.), tales como el pasaporte, las vacunas y certificados del DAS, International Certificates of Vaccination (OMS).

Derechos y obligaciones del transportador

El transportador se compromete a transportar al pasajero en toda seguridad hasta el lugar de destino, en principio, de la manera más directa y según el horario anunciado, por un precio. El transportador expide un boleto para ello. Sin embargo sus obligaciones no son rígidas, ya que el elemento de seguridad juega un rol importante en el transorte aéreo.

El boleto

Al expedir el boleto el transportador deberá conformarse a la legislación colombiana para los vuelos nacionales, y a las disposiciones del Convenio para los internacionales, respecto de las indicaciones del boleto. Es importante resaltar que a partir del 1º de junio de 2004 la Aerocivil reglamentó las comisiones que las aerolíneas cancelarán a las agencias de viajes, tasados en un 6% como mínimo y un 4% pagadero por el usuario descontados si la transacción se hace por Internet. Los tiquetes aéreos deberán contener por lo menos las siguientes indicaciones.

LEGISLACIÓN NACIONAL:
ART. 1877, COD. DE COMERCIO

1. Lugar y fecha de emisión del boleto.
2. Nombre e indicación del transportador o transportadores.
3. Lugar de partida y de destino, y las escalas previstas.
4. El precio del transporte.
5. El nombre del pasajero, si este lo exige, aunque en la práctica no se expide el boleto sin él.

CONVENIO DE VARSOVIA Y PROTOCOLO DE LA HAYA: Art. 3, Inc. 1

1. La indicación de los puntos de partida y de destino.
2. La mención de las escalas previstas cuando se encuentran en Estados distintos de los de partida y destino. De hecho, el boleto no indicará todos los puntos donde la aeronave embarcará o desembarcará pasajeros, porque el pasajero individual solo paga el transporte entre dos puntos cualesquiera en una ruta larga de varios puntos. Para conformarse al Convenio, el boleto podrá indicar: "... vía ..."
3. Mención de la aplicación del Convenio en los vuelos internacionales.

En la práctica se combinan todos los elementos mencionados para emplear un modelo general, con las condiciones indicadas en el dorso.

Indicaciones del transporte de personas

Expedido el boleto o cupón de pasaje, el transportador se obliga a transportar de la mejor manera posible según el tipo de contrato, y con una diligencia razonable, el pasajero (y su equipaje) al destino acordado. Esta obligación implica algunas excepciones al concepto de que el transportador cumple con obligación de resultado.

1. Si en principio se puede incluir dentro de la obligación de resultado conducir al pasajero a su destino en la fecha y las horas acordadas, esta obligación cede a los hechos impuestos por la fuerza mayor y por la seguridad de la aeronave. En efecto, el transportador no está obligado a comenzar o a terminar el transporte en las horas precisas designadas, a pesar de que ello es contrario al artículo 1º del Convenio de Varsovia. Las horas de vuelos son aproximativas, y no se garantizan. Los horarios pueden ser objeto de modificaciones sin previo aviso, como también la sustitución o la supresión de escalas y de la aeronave "en todo caso de necesidad".
2. Cuando el viaje no pudo iniciarse según las condiciones estipuladas, o cuando se produjo un retraso por razones de fuerza mayor o por circunstancias que sin ser de fuerza mayor ponen en peligro la seguridad de la aeronave (ejemplo: condiciones meteorológicas adversas, previsibles y quizás no irresistibles, pero peligrosas para la aeronave), el transportador no ha incumplido. Su obligación se reduce a restituir el precio del boleto, si el pasajero lo exige, o si el viaje se cancela definitivamente (art. 1882 C.Co.). En los vuelos internacionales se aplica la misma norma, aunque no se restituye siempre el monto total del precio. (Ver arts. 992, 1001, 1782 y 1878 C.Co.).
3. Cuando el viaje ha sido interrumpido por cualquier razón, el transportador queda obligado a facilitarle al pasajero, a su propio costo, la continuación del viaje y de alojamiento (art. 1882/2 C.Co., el cual aplica la regla al caso de fuerza mayor o razones meteorológicas, pero sería extensible a la culpa). En los vuelos internacionales la práctica incluye el caso en que el pasajero no pudo seguir su viaje en el avión de otra empresa aérea porque el primer avión llegó atrasado al punto de conexión. Ver Acuerdos OACI/IATA.

Condiciones del transporte de equipaje

Junto con el boleto para el pasajero el transportador expide un talón para cada pieza de equipaje que lleve el pasajero. Con base en el modelo establecido por la IATA, y de conformidad con el artículo 4 del Convenio

de Varsovia (modificado por el Protocolo de La Haya), el talón incluye las siguientes menciones:

1. El punto de destino del pasajero, en abreviaciones para la ciudad según las indicaciones de la IATA, y las iniciales del transportador, y otra marca distintiva, más un número de registro. Si el equipaje no viaja con el pasajero en el mismo avión se le denomina "equipaje no acompañado", y para este, según el artículo 4 del Convenio, se deberá expedir un documento que indique los puntos de partida y de destino con las demás indicaciones del caso, inclusive, si es del caso, el nombre del destinatario (ver art. 1885 C.Co.). Para tal equipaje no acompañado se indicará también las escalas de su viaje, con el fin de no perderlo, art. 1782 C.Co.
2. El equipaje deberá llevar el nombre y la dirección de su portador, no por norma derivada del contrato, sino por reglamento adoptado por las empresas aéreas con el fin de facilitar la identificación del equipaje en los aeródromos de gran congestión, especialmente los internacionales.

Con base en reglamentos nacionales e internacionales (IATA) el transportador fija el peso y el volumen admitidos para el equipaje de cada pasajero, y debe exhibir las reglas en un lugar accesible al pasajero. La práctica ha sido de limitar el peso de cada unidad a 20 kilogramos para los boletos "economy" y a 30 kilogramos por unidad para los boletos de primera clase. Debido al desarrollo de los "puentes aéreos" (shuttles) en los Estados Unidos, donde el pasajero queda eximido de tal pago por peso en exceso, la práctica en ese país para casi todos los vuelos es la de no pesar el equipaje, pero sí exigir un número restringido de unidades por persona (arts. 1884 y 1875 CCo.).

El equipaje que acompaña al pasajero en la cabina no lleva talón, pero sí debería llevar una etiqueta para su identificación. En caso de daño a ese equipaje, el transportador no es responsable, ya que no lo recibió en custodia. Tal sería el caso de un robo por el personal del aeropuerto durante una escala; arts. 981, 1000, 1001, 1782, 1790 y 1853 C.Co.

Derechos y obligaciones del pasajero

El pasajero tiene derecho al transporte de su persona y su equipaje desde el aeródromo de partida hasta el de destino, según el itinerario indicado, y en la clase prevista ("economy", primera clase: esta última se ha excluido de la mayoría de los servicios regulares). El boleto es válido en principio durante un año, aunque según las condiciones económicas y comerciales relativas a las tarifas, podrá reducirse el plazo a tres meses con el mismo precio indicado.

El boleto da derecho a ser transportador según sus indicaciones, y a un puesto reservado. El pasajero deberá cumplir determinadas obligaciones: presentarse a la hora fijada por el transportador, el retardo del pasajero autoriza al transportador a anular su puesto reservado en la aeronave designada sin responsabilidad. Con base en una práctica internacional según la cual el pasajero debe confirmar su vuelo con 72 horas de antelación, los vuelos nacionales han quedado reglamentariamente sujetos a una confirmación previa, según reglamento de la empresa aérea.

TRANSPORTE DE CARGA AÉREA

Vuelos internacionales

Las disposiciones del Convenio de Varsovia (y el Protocolo de La Haya) se aplican a los transportes internacionales. Las disposiciones del Convenio se relacionan principalmente con el establecimiento y los efectos de la carta de porte aéreo y de determinados derechos del remitente, del transportador y del destinatario. En la conferencia de Montreal de 1975 y 1999 se acordó el "protocolo" n° 4" que modifica las normas actualmente vigentes.

La carta de porte aéreo

El Convenio prevé el establecimiento de una carta de porte aéreo (Air Waybill, AWB), Leerte de transport aérien). El transportador puede exigirle, y el remitente puede exigir su aceptación (Conv. 1rt. 5/1). La carta se expide en tres ejemplares: uno para el transportador, uno para el remitente, y uno que acompaña la carga y debe entregarse con ella al destinatario.

La carta no es jurídicamente necesaria y en su ausencia, su pérdida o su irregularidad, y para el caso de que ello tenga consecuencias, esa

circunstancia no afecta la validez del contrato de transporte (art. 5/2 Conv).

Según el Convenio, artículo 8, la Carta debe contener las siguientes menciones:

a) El lugar donde el documento fue expedido y la fecha en que se estableció;
b) Los puntos de partida y de destino de la carga;
c) Las escalas previstas, salvo que el transportador estipule que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que tal modificación implique que el transporte pierda su carácter internacional;
d) El nombre y la dirección del remitente;
e) El nombre y la dirección del primer transportador;
f) El nombre y la dirección del destinatario, si es del caso;
g) La naturaleza de la mercancía;
h) El nombre, el modo de embalaje, las marcas particulares o los números de los paquetes;
i) El peso, la cantidad, el volumen o las dimensiones de la mercancía;
j) El estado aparente de la mercancía y del embalaje;
k) El precio del transporte si se ha acordado, la fecha y el lugar de pago y la persona que deba efectuar el pago;
l) Si el envío se ejecuta contra reembolso, el precio de la mercancía y, si es del caso, el monto de los gastos;
m) El monto del valor declarado según el artículo 22/2, C. de Varsovia;
n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo;
o) Los documentos transmitidos al transportador para acompañar a la carta de porte aéreo;
p) El plazo del transporte y la indicación somera de la vía que deberá seguir, si se han estipulado;
q) La indicación que el transporte se ejecuta bajo el régimen de responsabilidad del Convenio.

El Protocolo de La Haya modificó el Convenio, con una versión más sencilla del artículo 8. La carta de porte aéreo deberá contener:

a) La indicación de los puntos de partida y de destino;
b) Si los puntos de partida y de destino se sitúan en el territorio de algunos de los Estados partes del Convenio y que una o más escalas se han previsto sobre el territorio de otro Estado, se indicará una de esas escalas;
c) Un aviso a los remitentes que si el transporte tiene su destino final o una escala en un país distinto del país de partida, podrá regirse por el Convenio de Varsovia que, en general, limita la responsabilidad del transportador en caso de pérdida o avería a la mercancía.

La carta de porte aéreo establecida según cualquiera de los dos modelos (para Colombia, el modelo del Protocolo de La Haya), es prueba de la conclusión o perfeccionamiento del contrato de transporte, de la recepción de la carga y de las condiciones del transporte (art. 11). Si es cierto que la carta de porte aéreo no es indispensable para la existencia y la validez del transporte, su ausencia, o la omisión de ciertas indicaciones previstas por el artículo 8 (las de las letras de a) a i) inclusive, y la letra g)) tienen por efecto, según el Convenio de Varsovia (art. 9) el que el transportador no pueda acogerse al régimen de la limitación de la responsabilidad. Al contrario, el remitente es responsable de la exactitud de esas indicaciones y declaraciones relativas a la carga. Es responsable del daño causado al transportador y a terceros por indicaciones irregulares, inexactas o incompletas (art. 10).

El Protocolo de La Haya modifica el artículo 9 del Convenio así: “Si, con el consentimiento del transportador, las mercancías se han embarcado a bordo de la aeronave sin que se haya expedido una carta de transporte aéreo o que esta no incluya el aviso indicado en el artículo 8º, inciso C), el transportador no tendrá derecho a prevalecerse de las disposiciones del artículo 22, inciso 2º”. Este artículo 22 prevé la limitación de la responsabilidad.

Relaciones jurídicas entre los interesados

Entre el remitente y el transportador

El transportador podrá exigir su expedición y el remitente la aceptación de la carta de porte aéreo (art. 5 Conv), Expedida la Carta, el

remitente, en contrapartida del precio pagado, tiene derecho a disponer de la mercancía: retirándola del aeródromo de partida o de destino; deteniéndola durante el viaje en alguna escala; entregándola en el punto de destino o en una escala a una persona distinta de aquella mencionada como destinatario en la carta; exigiendo su retorno al aeródromo de partida. Pero en ningún caso podrá ejercer estos derechos en perjuicio del transportador u otros remitentes o destinatarios. Tiene la obligación de reembolsar los gastos ocasionados por una modificación del acuerdo original (art. 12 Conv.).

El transportador debe cumplir con las órdenes del remitente; si no puede cumplir con ellas deberá informar inmediatamente al remitente (art. 12 Conv.). Para eximir su responsabilidad ante el tenedor de la carga original, en caso de algún cambio ordenado por el remitente, el transportador deberá exigir de éste un ejemplar de la carta, con las modificaciones (art. 12).

Entre el transportador y el destinatario

El destinatario tiene el derecho a solicitarle al transportador la carta de porte aéreo y la carga en el aeródromo de destino. En contrapartida, deberá pagar los montos indicados en la carta y según las condiciones que fije ésta (art. 13). Salvo indicación contraria en la carta, el transportador deberá informar al destinatario que la mercancía ha llegado. Esta obligación acompaña a la de responder por la carga que no llegue a destino (art. 13).

El Protocolo n° 4 de Montreal (1975)

La Conferencia de Montreal en septiembre de 1975 reunió en la sede de la OACI a los representantes de 67 Estados, convocados para examinar un proyecto de protocolo al Convenio de Varsovia preparado por el Comité Jurídico de la OACI. El Protocolo tiene el objeto de modernizar el régimen de responsabilidad del transportador aéreo de carga. La Conferencia aprobó, además, un llamado "protocolo n° 4" destinado a simplificar los documentos relativos al transporte de carga, entre otros objetivos (ver Guilbert Guillaume, "Les reformes apportes en 1975 au régiment de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises para le protocole n° 4 de Montreal", RFDA. 1977.11).

Este Protocolo fue revisado posteriormente en 1999, 28 de mayo se incluyó el Protocolo de La Haya, 1995; Convenio de Guadalajara, 1961; Protocolo de Guatemala, 1971; y Protocolos 1, 2, 3, 4 de Montreal, 1975.

La simplificación de la Carta de porte aéreo o documentos de la carga se refiere a unos puntos generales:

1. La carta de porte aéreo deberá mencionar los puntos de partida y de destino del transporte, eventualmente las escalas, y el peso de la carga.
2. En vista del futuro empleo de los computadores para manejar la información relativa a la carga, el Protocolo prevé el que el "empleo de todo otro medio que constate las indicaciones relativas al transporte por ejecutarse puede ... sustituirse a la emisión de la carta de porte aéreo. Si esos medios se amplían, el transportador expedirá al remitente un recibo de la mercancía". Sin embargo, el transportador no podrá recurrir al uso del computador sin el consentimiento del remitente. Además, en el evento de que sea imposible emplear el computador "en puntos de tránsito o de destino ... /ello/ ... no autoriza al transportador negar" aceptar la carga.
3. Para el caso de emplearse un computador que reemplace la carta de porte aéreo, el transportador expide un recibo al remitente. El recibo debería mencionar los puntos de partida, de destino, eventualmente de escala, y el peso de la carga. El recibo de acceso a las indicaciones registradas en el computador. Es prueba del perfeccionamiento del contrato, de la recepción de la carga, y de las condiciones del transporte, como del peso o número de los paquetes transportados y de sus dimensiones y embalajes.
4. La responsabilidad respectiva del remitente y del transportador en cuanto a la información que deba reproducirse en la carta de porte aéreo o en el recibo, o en el computador, es fijada por el artículo 10 del protocolo.
5. La negociabilidad de la carta de porte aéreo se deja a las disposiciones de las legislaciones nacionales.

Vuelos nacionales

En la norma del Derecho colombiano, disponemos del manifiesto de carga, el cual hace constar que el transportador ha recibido la carga y la Carta de Porte Aéreo. En el caso primero, dicho documento no es negociable, en cambio el segundo sí lo es para asuntos Bancarios.

El segundo Documento debe cumplir con lo estipulado en el artículo 768 del Código de Comercio, el cual dispone que el conocimiento de embarque debe cumplir los requisitos del artículo 621 y complementarios. Arts. 648, 668 y 1008 C.Co.

LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL EXPLOTADOR TRANSPORTADOR AÉREO

La responsabilidad del transportador tiene su fundamento al nivel internacional en cuatro documentos:

1. El Convenio de Varsovia de 1929, ratificado por Colombia (1999).
2. El Protocolo de La Haya de 1955, ratificado por Colombia (1999).
3. El acuerdo de Montreal de 1966 celebrado entre las compañías aéreas, y suscrito por Avianca.
4. El Protocolo de Guatemala de 1971, que modifica el Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya, firmado y ratificado por Colombia, pero aún no vigente. Sin embargo, muchas de sus normas se aplican de hecho al nivel internacional, y al nivel nacional están incluidas en el Código de Comercio Colombiano (1999).

Al nivel nacional la responsabilidad del transportador está reglamentada por los artículos 1880 a 1883 y 1886 a 1889 del Código de Comercio, disposiciones que recogen normas del Protocolo de Guatemala (1971-1999), arts. 875, 1817, 1835 y 1843 C.Co.

EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL CONVENIO DE VARSOVIA (CV)

La responsabilidad objetiva y sus excepciones

El principio

El Convenio de Varsovia adopta el principio de la responsabilidad objetiva (por riesgo), porque es frecuentemente imposible para el pasajero o el dueño de la carga a bordo probar la culpa del transportador.

El Convenio de Varsovia de 1929, el cual rigió durante 70 años en el campo aeronáutico, finalmente se consolidó con los siete (7) instrumentos jurídicos más importantes y con los Protocolos de La Haya de 1995, el Convenio de Guadalajara de 1961, el Protocolo de Guatemala de 1971 y los Protocolos 1, 2, 3 y 4 de Montreal de 1975; unificando la responsabilidad civil extracontractual en la utilización del transporte aéreo. En consecuencia, el Nuevo Convenio de Montreal de 1999 reúne los variados conceptos en esta materia.

Sintetizamos su contenido en estos cuadros (aportación del jurisconsulto aeronáutico Dr. Eduardo Dueri Dueri); y en nuestro próximo libro lo analizaremos con detenimiento.

LA CONVENCIÓN DE MONTREAL

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES. ELEMENTOS COMUNES

- Unifican reglas sobre responsabilidad civil en el transporte aéreo internacional.
- Unifican reglas sobre los documentos de transporte.
- La teoría de la culpa es fundamental.
- Se reversa la carga de la prueba.
- Existen normas precisas sobre presentación de reclamos y jurisdicción.
- Montreal incorpora las normas fundamentales de la Convención de Gualadajara de 1961 y el Protocolo de Montreal 4 (Carga).
- Montreal incorpora en sustancia las disposiciones de los Acuerdos IATA de Responsabilidad Civil (Límites de responsabilidad).
- Montreal incorpora aspectos de la Regulación Europea 2027/97 (pagos inmediatos).

PRINCIPALES DIFERENCIAS

- Documentación.
- Límites.
- Defensas.

- Jurisdicción.
- Daños compensables.
- Otros aspectos conexos.

DOCUMENTACIÓN

- Pluralidad de Requisitos en Varsovia para los documentos de transporte (Artículos 3, 4 y 8).
- Montreal los simplifica a los puntos de partida, destino, escalas y peso.
- Montreal reconoce el sistema ET y elimina los talones de equipaje (Reemplazo por Tags).
- Montreal elimina las sanciones por incumplimiento (Inexistencia de límites y de defensas).

LÍMITES

- Varsovia prevé:
  - 125.000 FP por pasajero.
  - 250 FP por kilogramo.
  - 5.000 FP por objetos de mano.
- Los límites se rebasan por irregularidades en documentos y dolo/culpa grave.
- Problemas de convertibilidad.
- Montreal prevé
  - 100.000 DEG por pasajero.
  - 17 DEG por kilogramo de carga.
  - 1.000 DEG por pasajero en equipaje.
  - 4.150 DEG por retraso.
- De hecho, no existen límites por muertes y lesiones personales a pasajeros.
- Los límites de carga son irrompibles.
- Los límites por retraso y equipajes, se rebasan por dolo.

DEFENSAS

- En Varsovia, el transportador se exonera con la teoría de todas las defensas necesarias.
- Para lo que exceda los límites, se requiere probar dolo (Pasajero).

- En equipaje y carga se admite error en pilotaje y en navegación.
- En Montreal
  - En pasajeros, hasta 100.000 DEG, el transportador no puede excluir ni limitar su responsabilidad.
  - Para lo que exceda, cabe exonerarse probando debida diligencia del transportador o negligencia de un tercero.
  - Para toda cuantía, culpa de la víctima.
  - Para equipaje: Diligencia debida (equipaje no facturado), naturaleza o vicio de la cosa.
  - Para carga: Naturaleza o vicio de la cosa, embalaje defectuoso, acto de guerra y acto de autoridad.

JURISDICCIÓN

- En Varsovia
  - El domicilio del transportador.
  - Su lugar principal de negocios.
  - Lugar de celebración del contrato.
  - Lugar de destino.
- En Montreal:
  - Residencia principal y permanente del pasajero, siempre que el transportador opere y transe negocios directa o indirectamente.
  - Requisitos:
    - Al momento del accidente.
    - Morada fija y permanente.
    - Producción de servicios conjuntos distintos a un contrato de agencia.

DAÑOS COMPENSABLES

- Varsovia admite en teoría los daños punitivos (Jurisprudencia de EUA).
- Montreal excluye específicamente:
  - Indemnizaciones punitivas.
  - Indemnizaciones ejemplares.
  - Indemnizaciones no compensatorias.

- Montreal admite pagos inmediatos compensables en muerte y lesiones personales, si lo prevé la ley nacional.
- Daños mentales.

OTROS ASPECTOS

- Montreal reconoce expresamente:
  - Los derechos de subrogación frente a terceros.
  - Pactos de incremento o renuncia a límites.
  - Cláusula de revisión de límites.
- Montreal regula al transportador de hecho (Convención de Guadalajara).
- Montreal obliga a mantener seguros adecuados.

CONCLUSIONES

- Esquema equitativo con los transportadores:
  - ET
  - Admite prueba de la debida diligencia.
  - Límites irrompibles en carga.
  - Inexistencia de daños mentales.
  - Inexistencia de daños punitivos.
  - Derechos de subrogación reconocidos.
  - Reconoce Códigos Compartidos.
- Esquema equitativo con los pasajeros:
  - Inexistencia de límites por muerte o lesiones personales.
  - Necesidad de asegurar la responsabilidad civil.
  - Incremento periódico de los límites
  - Quinta jurisdicción.
  - Pagos por adelantado.

EL SISTEMA DE VARSOVIA*

CONVENIO DE VARSOVIA

12 de octubre de 1929 + 7 instrumentos jurídicos

- Protocolo de La Haya de 1995
- Convenio de Guadalajara de 1961
- Protocolo de Guatemala de 1971
- Protocolos 1, 2, 3 y 4 de Montreal de 1975.

(Pretende regular la relación jurídica contractual en los comienzos del desarrollo de la industria aeronáutica).

CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE VARSOVIA

Normas para regular la responsabilidad del transportista aéreo internacional relativas a pasajeros, equipaje y carga.

DISCURSO DEL PRESIDENTE ASSAD KOTAITE (10 DE MAYO DE 1999)

- Regulación dispersa, régimen fragmentario.
- Obsoleta, no adaptada a las nuevas necesidades del Transporte Aéreo Internacional.
- No adaptada a las nuevas necesidades de la industria aeronáutica.
- Necesidad de evolucionar en un sector dinámico por esencia, (desarrollo técnico, social y comercial).
- Marco jurídico confuso que no responde en absoluto a la realidad actual.

REVISAR Y MODERNIZAR

Objetivo: Revisar y modernizar el Sistema de Varsovia

- Evitar dispersión regímenes
- Globalización mundial de la economía
- Uniformidad e internacionalidad del Derecho Aeronáutico

Número de Estados participantes

118 Estados y 11 Organizaciones internacionales en calidad de observadores.

Objetivo de la negociación

Lograr el éxito a través del consenso.

Estrategia de la negociación

Intentar alcanzar el consenso por paquetes de negociación

Intereses en juego

- Viajeros
- Transportistas
- Industria
- Gobiernos
- Países desarrollados
- Países en desarrollo

Resultado

Éxito final. Consenso global sobre el nuevo Convenio de Montreal, hasta la fecha ha sido firmado por 52 Estados (9 son de la U.E.).

Entrada en vigor

A partir del sexagésimo día (contado desde la fecha del trigésimo instrumento de ratificación)

PRINCIPALES TEMAS DE INTERÉS

Concepto de daños (art. 17.1)

Indemnización en caso de muerte o lesiones a los pasajeros (art. 21)

Pagos adelantados (art. 28)

Quinta jurisdicción (art. 33.2)

Los REIOS pueden llegar a su parte del convenio (art. 53.2)

ARTICULACIÓN DEL CONVENIO DE MONTREAL CON EL DOCUMENTO COMUNITARIO

En la negociación: Estrategia países U.E. (bajo presidencia alemana) preservar régimen y principios del Reglamento Comunitario en el nuevo Convenio.

a) Nivel idéntico de protección a los pasajeros.

b) Que la U.E. pudiera llegar a su parte signataria del nuevo Convenio.

ANÁLISIS COMPARATIVO: CONCLUSIONES

- Convenio de Montreal es de ámbito más amplio.
- Convenio de Montreal es timorato con el nivel de información a suministrar al pasajero.
- Convenio de Montreal no garantiza los anticipos obligatoriamente.
- El Reglamento comunitario establece una obligaciones más precisas para el Transportista Aéreo Internacional.

EN CASO DE CONFLICTO ENTRE UNO Y OTRO INSTRUMENTO

Sentencia del Tribunal Superior Británico de 21/04/99

Preservar uniformidad y universalidad del régimen de responsabilidad

Propuesta de decisión del Consejo de U.E. Elaborado por la Comisión de 9/09/99

EL REGLAMENTO

Nº 2027/97 de 9 de octubre del Consejo de la U.E.

Fecha de entrada en vigor el 18/10/98

Efecto directo y primacía del Derecho Comunitario

Exégesis de su contenido

a) Ámbito de aplicación (art. 1): Obligaciones de las Compañías Aéreas de la CE en relación con la responsabilidad en caso de accidente.
b) Niveles de responsabilidad = (art. 21 del Convenio de Montreal).
c) Regulación obligatoria de anticipos (art. 5).
d) Derecho de información a los pasajeros y deber de las compañías de proporcionar esta información (art. 6).

La obligación de informar a los pasajeros es extensible a las compañías aéreas establecidas fuera de la CE pero que operen HACIA, DESDE O DENTRO de la CE.

REPERCUSIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999

- Reforma de los artículos 92 y ss. (capítulo XII) de la Ley de Navegación Aérea. Ley 48/1960 de 21 de julio.
- Reglamento 2027.
  Efecto directo y primacía del Derecho Comunitario.
- Grupo ad hoc para revisar la Ley de Navegación Aérea.
- Fase de elaboración
  Informe de la aprobación del Reglamento Comunitario en los Principales países de la Unión Europea.
  (Mandato contenido en el artículo 7 del Reglamento).

LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE: ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO Y BANALIZACIÓN

Los contratos de "utilización" de la aeronave se refieren al aparato como tal, la cosa, y no a su empleo, propio entre otras posibilidades, al contrato de transporte. El Código de Comercio colombiano contiene disposiciones relativas al arrendamiento o locación (arts. 1890 a 1892) y al fletamento (arts. 1893 a 1899) de la aeronave. La distinción entre la locación y el fletamento plantea problemas complejos en derecho aeronáutico y marítimo. Finalmente la Banalización, o intercambio de aeronaves, no figura en el Código, pero combina distintas formas de locación, transporte y fletamento.

Este capítulo se limita exclusivamente a señalar la naturaleza de los contratos mencionados y los problemas de análisis correspondientes.

EL ARRENDAMIENTO O LOCACIÓN DE AERONAVES

Concepto de arrendamiento o locación

Disposiciones aplicables

Contrariamente a las disposiciones relativas al arrendamiento de los buques (arts. 1678 C.Co. y ss.), el Código de Comercio no define el arrendamiento de las aeronaves, y las normas generales del Código relativas al Arrendamiento se refieren a los inmuebles (arts. 518 y ss.; 824, 1433 del C.Co. y 1973 del C.C.).

Por lo tanto, por aplicación de los artículos 1781 y 2º del Código de Comercio, se podrá hacer referencia al Código Civil. Este contiene dos definiciones que se aproximan a la calificación de "arrendamiento o locación de aeronave". En efecto, por una parte, el artículo 1973 relativo al arrendamiento de cosas, lo defino como "un contrato en que las dos partes se obligan recíprocamente, la una a conceder el goce de una cosa, o a ejecutar una obra o prestar un servicio, y la otra a pagar por este goce, obra o servicio un precio determinado". El artículo 1974 agrega que "son susceptibles de arrendamiento todas las cosas corporales o incorporales, que pueden usarse sin consumirse...".

Por otra parte, el artículo 2070 del C.C. define el arrendamiento del transporte, como "un contrato en que una parte se compromete mediante cierto flete o precio, a transportar o hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro ...".

Al mantenerse la distinción entre el arrendamiento o uso de la aeronave, y el transporte, o empleo de la misma específicamente calificada de "transporte", la segunda definición no sería aplicable al arrendamiento de la aeronave. La primera se podrá retener en cuanto se refiere a cosas, arts. 981 al 1035 del C.Co.

Definición provisoria

Por aplicación del artículo 1973 y siguientes del Código Civil, y los artículos 1890 y 1891 del Código de Comercio, el Arrendamiento o locación de aeronave se podrá definir así:

Contrato por el cual una persona denominada el arrendador, cede la tenencia de una aeronave propia o ajena, con o sin su tripulación, además de la dirección de la misma, a otra persona denominada el arrendatario, que adquiere la calidad de explotador de la aeronave y paga al arrendador un precio proporcional al tiempo de goce de la aeronave, Ley 56 de 1985 (2).

La "locación" de la aeronave

El Código de Comercio designa el contrato como un "arrendamiento o locación". Desde un punto de vista históricamente técnico habría una distinción que recordar entre estos dos términos, si el legislador, al emplear ambos términos en un título de sección entendió una alternativa y no un sinónimo.

En efecto, por una parte, la expresión locación proviene del derecho romano, donde se aplicaba a tres formas generales:

1. La *locatio rei*, o locación de cosas.
2. La *locatio oprarum*, o locación de servicios.
3. La *locatio operis faciendi*, o locación de obra, que en el derecho francés adquiere el nombre de "contrato de empresa" (contrat d´enterprise).

El segundo de estas locaciones se extendía a la nave y el transporte marítimo: la "obra" consistía en llevar carga a título de servicio, y el responsable se obligaba a entregar en el lugar de destino no la carga originalmente entregada, generalmente fungible y perecedera, sino una carga análoga en cantidad y calidad. Además de la confusión entre el transporte y la locación, en todos estos casos se señala la particularidad de que por *locatio* se entiende el acto como tal.

Por otra parte, en el derecho medieval el renacimiento del concepto de entrega provisoria de una cosa contra un precio, distinto de los contratos censitarios, señaló la importancia del valor de lo pagado. En efecto, los contratos de cesión, como el censo, eran perpetuos y el canon era de escaso valor. Cuando la cesión se tornó en temporal, el valor de canon era realmente representantivo (diezmos, tributos feudales, rendimientos de un molino). Tal valor se llamaba *arrendamentum*.

Por lo tanto, el arrendamiento se refiere al valor y la locación al acto del cedente dentro del mismo contrato. Esto explica que la definición del

arrendamiento de la aeronave deba incluir lo que se cede por una parte, y por otra el concepto de valor (proporcional al tiempo).

Condiciones

El arrendamiento de la aeronave reúne las siguientes condiciones:

1. La entrega al arrendatario de la tenencia de la aeronave (art. 1890 C.Co.) arts. 1673, 1782, 1816, 1818, 1829 y 1851 C.Co.
2. El arrendatario paga un precio (implícito en el artículo 1892 C.Co.).
3. El arrendatario queda con la dirección de la aeronave (1890/1 C.Co.) y es su explotador (1890/2 C.Co.). La condición de explotador implica que el contrato deberá registrarse en el Registro Nacional de la Aeronáutica (art. 1890/2 C.Co.) U.A.E.A.C. Su condición de explotador continúa mientras la aeronave siga en su poder, aunque de hecho después de que haya terminado el contrato de arrendamiento, con el fin de proteger a los terceros que ignorarían esta situación. En tal caso deberá pagar al arrendador, además del arriendo, un monto de 50% más del arriendo (art.1891 C.Co.).
4. El arrendatario podrá adquirir la dirección de la aeronave con o sin tripulación. En el caso de que el arrendatario ceda la aeronave con la tripulación, se combinan dos contratos: el de arrendamiento, y el de trabajo respecto de la tripulación. Para el segundo contrato se tratará de una cesión de contrato, la cual requiere el acuerdo previo de la tripulación. Ver Convención de Ginebra/A.C.M.I

EL CONTRATO DE FLETAMENTO DE AERONAVES

Concepto y definición

Concepto

En el derecho internacional se confrontan varios conceptos sobre el sentido del "fletamento" de la aeronave, a saber:

1. El fletamento es un arrendamiento de la aeronave equipada y con una tripulación para el vuelo. Este concepto francés (Le Goff, RFDA. 1963.22) se ajusta al artículo 273 del Código de Comercio francés, según el cual la locación de una nave es sinónimo de un

fletamento. De hecho, se distinguen: el fletamento es una especie de arrendamiento, y se distinguen respecto de la autoridad que se ejerce sobre la tripulación. Así, en el derecho francés, se podrá arrendar una nave (aeronave) sin tripulación, pero se fleta el aparato con tripulación. Un concepto análogo ha sido adoptado por el Tribunal Federal suizo: el fletamento es un contrato por el cual una persona pone a disposición de otra una aeronave tripulada y equipada, para que realice determinado viaje (TF, 13 marzo 1957, RFDA. 1958.83).

2. El fletamento, como en el derecho marítimo, es el contrato por el cual el fletante (armador) en contraprestación del precio, se obliga a cumplir con una aeronave (nave) determinada, uno o varios viajes, o durante un tiempo convenido, los viajes ordenados por el fletador en las condiciones previstas en el contrato. Esta definición del Código de la Navegación italiano, art. 383, combina varias instituciones: el fletamento por tiempo, el fletamento por viaje, el arrendamiento.

Definición

El artículo 1893 C.Co., da la siguiente definición del fletamento de aeronaves:

> "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 /se subraya/ es susceptible de transferirse al fletador en virtud de este contrato". Arts. 1666, 1851 del C.Co. y 1572 del C.C.

Finalidad y Obligaciones

Finalidad

La finalidad del fletamento es de suministrar un vehículo para el transporte. Constituye a la vez una función técnica, que es la de operar la

aeronave, y una función económica, que supone una aeronave idónea para la labor acordada.

Obligaciones

1. El fletador está obligado a pagar el flete o precio por el tiempo de uso de la aeronave.

2. El fletante se obliga a operar la aeronave dentro de los criterios de seguridad de la aeronáutica. Esto implica:

- Que el fletante obtenga los permisos necesarios para la operación de la aeronave, y ello en todos los países donde debe desempeñar su labor (art. 1894 y 1895 C.Co.). Art. 1667 y ss. del C.Co.
- Que el fletante aprovisione la aeronave de combustible y demás elementos necesarios para la navegación, y conserve el aparato en buenas condiciones de aeronavegabilidad (art. 1894).

3. El fletante conserva la calidad de explotador. Además de sus obligaciones técnicas (operación, aeronavegabilidad) y de administración (mantener la tripulación debidamente licenciada y apta para el cumplimiento del contrato, de acuerdo con los reglamentos aeronáuticos: art. 1894 C.Co.), tendrá de hecho una función comercial.

4. El fletante es responsable de daños o retardos por su culpa (art. 1899 C.Co.). Arts. 1827y ss. del C.Co. y 63 del C.C.

LA BANALIZACIÓN O INTERCAMBIO DE AERONAVES

La Banalización es la recíproca utilización por dos o más explotadores de aeronaves tripuladas o no, pertenecientes al otro y otros explotadores intervinientes. El concepto originó en los Estados Unidos con el fin de racionalizar el uso del material volante.

El intercambio tiene las ventajas de incidir favorablemente en las adquisiciones del material volante en conjunto, hacer frente a las fluctuaciones de la demanda y la oferta de capacidades, el desarrollo de líneas locales y regionales (feeder lines) y para casos de urgencia en ausencia de material propio.

Sus inconvenientes: la dificultad de contratarlo paralelamente con los acuerdos bilaterales de tráficos para servicios regulares; aplicación difícil del Convenio de Chicago (nacionalidad y matrícula, además de cabotaje: art.30, 33) puesto que lo ignora, y del Convenio de Varsovia; es

altamente complejo, incluyendo elementos del fletamento y de la locación de aeronaves a muy corto plazo.

LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS

La responsabilidad por daños a terceros se divide generalmente entre aquella por daños causados a bienes y personas en la superficie, y la que resulta de daños causados por abordaje, propiamente dicho.

RESPONSABILIDAD POR ABORDAJE

Concepto de abordaje

El abordaje aeronáutico (art. 1841 C.Co.) incluye una colisión o una interferencia de dos o más aeronaves "en vuelo o sobre la superficie". Por colisión se entiende un choque físico. Por interferencia se podrá entender:

1. Cualquier maniobra de la aeronave que obligue a otra aeronave a causarse daño o que ocasione daño a un tercer aparato. Es el caso de los soplos del motor, es decir del JET BLAST.
2. La mera presencia de una aeronave en un lugar prohibido (por ejemplo estacionado en lugar prohibido sobre el tarmac) y que por ello obligue a otra aeronave a causarse daño. Esta hipótesis es frecuente; se tipifica por la colisión de alas durante el estacionamiento (Término británico).

Para el abordaje el Código de Comercio distingue el vuelo de la aeronave de su posición sobre la superficie. La definición del artículo 1828 relativa al vuelo de las aeronaves que causen daños a terceros en la superficie se aplica únicamente al capítulo VI ("daños a terceros en la superficie") y no al abordaje. Por lo tanto, la expresión "sobre la superficie" significa para el abordaje la mera presencia de la aeronave, sin movimiento para su desplazamiento ni funcionamiento de sus motores, y la expresión "en vuelo" se refiere por lo menos al funcionamiento de sus motores, sin necesidad de que se desplace el aparato. Art. 1789 C.Co.

La responsabilidad

El explotador es responsable del daño causado cuando su aeronave ocasiona directamente un abordaje (arts. 1842 y 1827 con arreglo a los

arts. 1834 y 1839 C.Co.). Es una responsabilidad objetiva, que podrá ser repartida con la otra aeronave en un abordaje, si ambos son causantes del daño.

El explotador es responsable por deceso, lesiones o retardos de personas a bordo de otras aeronaves, y de la destrucción, pérdida, daños y retardo o perjuicios a dichas aeronaves y a los bienes a bordo de ellas (art. 1842 C.Co.). Cada explotador que haya causado el daño indemniza los daños de las otras aeronaves, salvo un reparto de la indemnización con base en una causalidad relativa. Arts. 1831 y 1851 C.Co.

El límite de la responsabilidad

La responsabilidad del explotador se limita en los términos propios a la responsabilidad por daños causados a los pasajeros y a la carga y a los equipajes (art. 1843 C.Co.), así:

1. Muerte, lesiones o retardo causados a una persona a bordo: pasajero (art. 1881 C.Co.). Arts. 875, 1817, 1835 y 1843 C.Co.
2. Objetos bajo la custodia de una persona a bordo, por su pérdida, daño o retardo en la entrega de ellos como de otros bienes: la indemnización no podrá exceder 200 gramos de oro puro para todos los objetos que pertenezcan a la misma persona.

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Esa responsabilidad fue objeto del Convenio de Roma del 7 de octubre de 1952, vigente entre un número limitado de Estados. El Código de Comercio colombiano adopta lo esencial del Convenio en sus artículos 1827 y siguientes. Aunque como ya vimos se han revisado varios Convenios y Protocolos sobre el particular.

Derecho colombiano

El explotador, la persona responsable

La persona responsable es el explotador de la aeronave (art. 1827 C.Co.) que según el criterio del Código es siempre quien responde aunque no sea el dueño del aparato. El explotador es una persona distinta del dueño cuando éste ha cedido a aquel el uso y goce de la aeronave mediante un contrato de arrendamiento (ver art. 1890/2 C.Co.). No así en

un fletamento en el cual el explotador conserva su calidad (ver art. 1893 C.Co.).

Si el responsable del daño ha utilizado la aeronave sin el consentimiento del explotador, hay responsabilidad solidaria, salvo que el explotador demuestre que había tomado las medidas necesarias para evitar tal uso (art. 1832 C.Co.). Arts. 1789, 1835 y 1843 del C.Co. y 1568 a 1580 y 2356 del C.C.

El hecho que causa el daño

Aeronave en vuelo

El daño debe haber sido causado por una "aeronave en vuelo" (art. 1828/1 C.Co.). Debido a importantes controversias en varios países sobre el sentido de una aeronave en "vuelo", el Código de Comercio lo define en su artículo 1828, "Para los efectos de este Capítulo la aeronave se entenderá en vuelo desde el momento en que se encienden los motores para la partida hasta cuando sean apagados al término del recorrido. Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión en vuelo se aplica al período comprendido desde el momento en que se desprende de la superficie hasta aquel en que quede nuevamente amarrada a ésta. Art. 1789 del C.Co.

La definición colombiana para las aeronaves con motor es más amplia que muchas otras, dentro de las posibilidades del concepto "en vuelo". Incluye: la colisión de la aeronave con algún objeto, el soplo de sus motores (especialmente para los reactores, cuya descarga trasera puede causar la muerte a menos de 25 pies u ocho metros y medio del tubo de escape), el efecto cortante de sus hélices en marcha. JET BLAST y HUELLA respectivamente.

Habitualmente se ha incluido en muchas legislaciones nacionales, en el concepto de la "aeronave en vuelo", las cosas o personas que caigan de ella. La legislación colombiana las distingue: "... aeronave en vuelo o de una persona o cosa caida de la misma" (art. 1827/1 C.Co.). Arts. 779, 1979, 1780, 1789, 1830, 1831 y 1834 del C.Co.

Excepción: el mero paso de la aeronave

Principio

El artículo 1827/2 C.Co. incluye una limitante: no habrá responsabilidad si el daño se produce por "el mero hecho de paso" en el

"espacio aéreo". La disposición implica una aeronave que se desplaza sin tocar la superficie de la tierra o del agua, y sin colisión alguna. El concepto es aquel de la ley inglesa de 1949 destinada a evitar los reclamos contra las empresas aéreas y contra los explotadores de los aeródromos por los ruidos causados al despegue y aterrizaje de los aviones. Contaminación sonora y auditiva.

Daños por ruido y onda de choque

A pesar de que el ruido de las aeronaves y sus ondas de choque no constituyan aún en Colombia causas de daños, el inciso segundo del artículo 1827 debería revisarse. En efecto, el ruido de las aeronaves, si es suficientemente fuerte, seguido y próximo, puede imposibilitar el goce de una vivienda próxima a una aeródromo y eventualmente causar lesiones físicas a seres humanos y animales. Existe una voluminosa jurisprudencia en varios países a favor de las víctimas de tales daños. Debe tenerse en cuenta si el aeropuerto se construyó primero que las viviendas.

Igualmente, la onda de choque, producida por la compresión de las partículas de aire en los filos anteriores de la aeronave en vuelo, y su descompresión al pasar el aparato, además de causar dos estallidos, puede causar importantes daños materiales. En un caso extremo del sobrevuelo por una aeronave a una velocidad superior a la del sonido, la onda de choque es arrastrada sobre la superficie, y cualquier construcción relativamente débil será sucesivamente comprimida, luego descomprimida, causando así su destrucción. Usualmente la onda rompe vidrios y agrieta los muros. El mayor daño ha sido producido por una aeronave a velocidad supersónica en picada y en el momento de girar violentamente para recomenzar el ascenso: la onda de choque es incapaz de seguir al avión en su viaje y al seguir derecho a tierra, cavará un hueco de hasta un metro de profundidad. E. Alvarez-Correa, "La responsabilité civil pour les dommages causés aux tiers á la surface par le bruit et les ondes de choc des aéronefs», T. I., Étude de droit français; T. II, Étude de droit des États-Unis, Milan 1973; "Aperçu de la responsabilité civils pour les dommages causés par le bruit des aéronefs en droit américain et en droit français". RFDA. 1973, 129.

La responsabilidad objetiva y la limitación de la indemnización

El régimen de responsabilidad del artículo 1827 es especialmente riguroso: es una responsabilidad objetiva (por riesgo) para la cual es

suficiente que la víctima establezca un vínculo directo de causalidad entre la aeronave en vuelo y la persona o cosa a tierra, o entre la persona o cosa caída de la aeronave y la persona y cosa a tierra, cuando se produjeron los daños en la superficie.

El explotador puede eximir su responsabilidad si muestra:

1. Que el daño fue causado directamente por conflictos o disturbios civiles (art. 1830 CCo.); arts. 1789, 1816, 1827 y 1851 C.Co.
2. Que el daño fue causado durante el tiempo en que el explotador fue privado del uso de la aeronave por un acto de la autoridad pública o por un apoderamiento ilícito de la misma (art. 1830 C.Co.);
3. Que el daño tiene por causa directa y exclusiva la culpa de la víctima o de sus dependientes (art. 1831/1 C.Co.). Arts. 63, 1833 y 2357 C.C.
4. Que el daño tiene por causa el hecho de un tercero que empleó la aeronave sin la autorización del explotador, a pesar de que este tomó todas las medidas necesarias para evitar tal uso (art. 1832 C.Co.). Arts.1568, 1580 y 2356 C.C.

El explotador puede atenuar su responsabilidad si prueba que el daño fue causado por culpa del damnificado o de sus dependientes que obraron en ejercicio de sus funciones y dentro del límite de sus atribuciones". En tal caso, "la indemnización se reducirá en la medida que tal culpa haya contribuido a los daños". (Art. 1831 CCo.).

El límite de la responsabilidad se organiza sobre la base de sumas máximas de indemnización en función del peso de la aeronave, así:

Gramos de oro puro

Gramos-oro por kilo agregado

Peso de la aeronave en kilogramos

Suma en US$ = 150 = 1 onza)

33,333	-	Hasta 1.000	174,150	
33,333	+ 20,66	De 1.000 a 6.000	174,150	+ 106.50
166,633	+ 16,65	De 6.000 a 20.000	870,900	+ 87.00
399,873	+ 10,00	De 20.000 a 50.000	2.089.800	+ 51.00

699,873	+ 6,66	Más de 50.000	3.657.750 + 34.50

La suma por persona fallecida o lesionada no excederá 33.333 gramos de oro puro (art. 1835, últ. inc. C.Co.). Arts. 875, 1789 y 1841 C.Co.

Cuando la indemnización excede el límite legal, el artículo 1837 indica que 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; y
2. "Si las indemnizaciones se refieren tanto a muerte, o lesiones como a daños a los bienes, la mitad de la cantidad distribuible se destinará preferentemente a cubrir las indemnizaciones por muerte o lesiones y, de ser insuficiente 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".

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, salvo que demuestre que sus dependientes no obraron en el ejercicio de sus funciones o excedieron el límite de sus atribuciones (art. 1833 C.Co.). Arts. 63 y 1831 C.C.

Abordaje que causa daños a terceros en la superficie

Cuando una aeronave "en vuelo" participa en un abordaje que a su vez causa daños a terceros en la superficie, se aplican las siguientes reglas (art. 1834 C.Co.). Arts. 1789, 1841 y 1851 C.Co.

1. La responsabilidad del explotador se establecerá según las disposiciones del artículo 1827 C.Co.; cada explotador se considera un causante del daño.
2. La víctima podrá ser damnificada hasta el límite de responsabilidad para cada explotador. Ningún explotador es responsable por las sumas en exceso de los límites aplicables a su aeronave (según las ratas de indemnización) salvo el caso de dolo (art. 1833 C.Co.).

El Convenio de Roma del 7 de octubre de 1952

Después del fracaso del Convenio de Roma de 1933, modificado por el Protocolo de Bruselas de 1938, varios Estados firmaron el nuevo Convenio de Roma de 1952. Los signatarios tuvieron el objetivo de organizar al nivel internacional la responsabilidad del transportador aéreo ante los terceros a la superficie. Ver Montreal mayo 28 de 1999.

El explotador, la persona responsable

Es responsable el explotador, término definido por el artículo 2/2 del Convenio, y para efecto de éste, como "aquel que utiliza la aeronave en el momento en que produjo el daño". Sin embargo, es reputado explotador la persona que habiendo conferido directa o indirectamente el derecho a utilizar la aeronave a un tercero se reservó la dirección de su navegación. Se reputa "utilizador" de la aeronave quien la use personalmente o por intermedio de sus empleados en ejercicio de sus funciones, que el uso esté o no dentro del límite de sus funciones o atribuciones.

El artículo 2/3 hace presumir que el dueño es el explotador mientras no se pruebe que la aeronave es explotada por otro.

El hecho que causa el daño

El explotador es responsable por los daños causados sobre el territorio de un Estado contrayente por una aeronave en vuelo o por un objeto que caiga de la aeronave. El Convenio no es aplicable a los daños causados por el mero sobrevuelo, ni a los daños causados a otras aeronaves en vuelo. El Convenio se aplica también a las aeronaves del Estado.

El Convenio de Roma define la aeronave en vuelo así: La aeronave está en vuelo desde el momento en que la fuerza motriz se emplea para despegar y hasta el momento en que el aterrizaje termine. Contrariamente a la definición del derecho colombiano, el vuelo del Convenio no incluye a la aeronave con los motores en marcha, sin desplazamiento.

CAPÍTULO VI

LOS DERECHOS SOBRE EL ESPACIO AÉREO

Nuestra Constitución Nacional de 1991, claramente lo define en el artículo 101, en donde expresa que el Espacio Aéreo también pertenece a Colombia, conforme al derecho internacional y nuestras leyes colombianas. El "espacio aéreo" se distinguen dos series de problemas jurídicos. Por una parte, es necesario estudiar la actual controversia sobre los criterios para distinguir el espacio aéreo "atmosférico" en el cual se desplazan en principio las aeronaves y que es regido por el derecho aeronáutico, del espacio "extra-atmosférico" en donde se sitúan los satélites y eventualmente astronaves y regido por el Derecho Espacial. En el capítulo sobre aerodinámica, ya explicamos la parte física del espacio aéreo, como tal, para los efectos de entendimiento de su composición.

Por otra parte, el derecho de vuelo de las aeronaves en el espacio aéreo podrá encontrarse en conflicto con la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo, y con los derechos de los particulares, propietarios de predios urbanos o rurales. En la obra de derecho aéreo y espacial del Dr. José Luis Alvarez Hernández, de la Universidad de México, lo sintetiza en los aspectos jurídicos, para su explotación.

LOS LÍMITES DEL ESPACIO AÉREO Y SU CONTROL JURÍDICO

Tal como lo describe el Dr. Mapelli, debemos establecer sobre esta materia y con carácter previo unos determinados conceptos, con el ánimo de distinguir claramente. El aire, como elemento etéreo, imponderable e inapropiable, sin límites conocidos y no susceptibles de dominio ni soberanía. El espacio atmosférico aéreo, como cierta parte del anterior, concreto, con límites conocidos y capaz de ser fijado, susceptible, por lo tanto de dominio y soberanía. Por último el espacio ultraterrestre, constituido por el resto de las capas atmosféricas que cubren el globo

terráqueo, sin límites conocidos, inconmensurablemente y el cual se encuentra en los denominados cuerpos celestes. En este caso nos limitamos a estudiar para los efectos del derecho aeronáutico, el segundo grupo por cuanto constituye el elemento básico donde se desarrolla la navegación aérea y cuya condición eminentemente jurídica es preciso establecer. Esto crea un novísimo concepto que es el Estado-Volumen, frente al término pasado y clásico Estado-Superficie. El problema de cómo delimitar el espacio aéreo, es decir, el de los criterios adecuados para ello, se distingue del concepto jurídico sobre el control estatal del espacio.

DELIMITACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

TÉRMINOS EMPLEADOS Y DATOS FÍSICOS BÁSICOS

Frente a este planteamiento, el Dr. Eduardo Álvarez Correa, eminente jurisconsulto colombiano, profesor universitario y a quien le rendimos in memoriam los correspondientes valores de sus escritos en este tema específico, conceptúa lo siguiente: Se distingue el "espacio aéreo" del "espacio atmosférico". El primero (*coelum*) es un concepto geométrico, mientras que el aire (*aer*) es un gas comprimible o masa atmosférica. El aire es el "contenido" y el espacio aéreo es su "recipiente". Tradicionalmente, desde el punto de vista jurídico, la diferencia entre ellos consiste en que el aire es *res communis* o cosa susceptible de apropiación, y el espacio aéreo es *res nullius* que en principio no es susceptible de ser objeto de derechos. Estos conceptos romanos han dado base al concepto de la constitución del dominio sobre la base de la apropiación y la ocupación, y por ende al dominio del Estado sobre el espacio aéreo suprayacente.

El término "espacio aéreo" se distingue además de una "zona" aérea, y en todo caso de una "zona atmosférica", vocablo empleado en la primera versión castellana del Convenio de Chicago. Las versiones inglesa y francesa emplean el término "espacio". Mientras que una "zona" implica limitación, el "espacio" implica extensión sin límite, salvo ocupación de hecho.

El concepto del "espacio aéreo" carece de suficiente precisión. Si el Convenio de Chicago (art. 1; y anteriormente el Convenio de París de 1919) y la Constitución Nacional (art. 101 de 1991) fijan los límites

verticales del espacio aéreo nacional, no indican su límite superior. El tratado sobre los principios que deben regir la actividad de los Estados en el ámbito de la exploración y de la utilización del espacio extra-atmosférico comprendida la luna y los otros cuerpos celestes del 27 de enero de 1967 ("Tratado del Espacio" de Londres, Moscú, Washington) emplea en sus artículos I y II la expresión de "espacio extra-atmosférico", sin definirlo. Ellos agregan a la confusión en los términos.

Aspectos físicos

A primera vista la división más sencilla es entre un espacio "atmosférico" para las aeronaves y un espacio extra-atmosférico para los satélites. El concepto no se presta a una aplicación práctica por cuanto no existe una división neta entre esas dos zonas. En efecto, el espacio suprayacente a la tierra se divide en cuatro zonas aproximativas:

- La troposfera, hasta 11 kilómetros de altitud;
- La estratosfera, entre 11 y 110 kilómetros más o menos;
- La ionosfera, entre 100 y 800 kilómetros más o menos, cuya parte superior a veces se denomina la termosfera;
- La exosfera, más allá de los 800 kilómetros.

De la primera a la última zona se produce una progresiva disminución de la atmósfera. Además, existen aeronaves capaces de volar muy por encima de los 11 kilómetros de altitud, fuera de las aeronaves-astronaves del tipo Columbus, y hay satélites que se acercan hasta los 100 kilómetros de la superficie de la tierra en su perigeo.

LOS CRITERIOS PROPUESTOS

Los criterios se dividen principalmente entre el enfoque que consiste en negar división alguna, y el enfoque ya sea jurídico, ya sea científico, destinado a dividir el espacio. A ello debe agregar la controversia sobre el concepto colombiano de la soberanía sobre los satélites en órbita geoestacionaria, a la cual tenemos derecho.

Criterio del espacio

Para unos toda división del espacio es imposible e inútil. Imposible porque, por una parte, no existe un criterio científico o jurídico de aplicación práctica, y por otra, porque no se puede ejercer con control

efectivo sobre el área (ver Welf Heinrich Prince, Luftrecht und Raum, tesis, Univ. De Gottingen 1953). Inútil, por una parte porque la soberanía sobre el espacio muy distinta no es práctico, siendo preferible controlar determinadas actividades (John A. Jonhson, discurso ante la American Bar Association en 1962 como asesor de la Nacional Aeronautics and Space Administration de los Estados Unidos), y por otra porque la seguridad del Estado, argumento original para su soberanía sobre el espacio, no tiene protección eficaz ante la actual tecnología espacial.

Los promotores del concepto unitario prevén una libre explotación por todos los Estados, sin derecho a la ocupación o a la apropiación del espacio o de cuerpos celestes. (Mateesco Matte, Georgiades, Poulantzas; ver. A-B. N Papacostas, "L'influence de l'activité spatiale sur la notion de la souveraineté", RFDA. 1968.259; Michel Smirnoff, "Le régiment juridique commun de l'espace aérien et cosmique comme la seule solution du problème de la délimitation de ces espaces". RFDA. 1971.27).

Los distintos tratados relativos al derecho del espacio se aproximan a este concepto. En efecto, el Tratado del Espacio de 1967, vigente desde el 10 de octubre de 1967, a pesar de distinguir un espacio "extra-atmosférico" como propio al ámbito del derecho del espacio, favorece la exploración y el uso del espacio y de los cuerpos celestes "para el bien y en el interés de todos los países" (art. I). El sub-comité jurídico espacial de las Naciones Unidas informó a la Comisión de las Naciones Unidas para la utilización pacífica del espacio que los satélites enviados constituyen una práctica internacional que consagra la libertad de esa utilización y de la exploración del espacio (Papacostas, op. cit. RFDA. 1968.259). Además, la decimotercera sesión de la Asamblea General de la ONU aceptó el concepto de que los Estados nacionales no tendrían derecho a apropiarse de un cuerpo celeste; ello no se opondría a que el dominio de esos cuerpos perteneciera a la ONU.

Los demás tratados parecen estar en la misma línea general: el Acuerdo del 22 de abril de 1968, vigentes desde el 3 de diciembre de 1968 sobre el salvamento de astronautas, su retorno y la restitución de objetos lanzados en el espacio extra-atmosférico; el Convenio del 20 de marzo de 1972, vigente desde el 1º de septiembre de 1972 sobre la responsabilidad internacional por los daños causados por objetos espaciales; el Convenio del 14 de enero de 1975, vigente desde el 15 de

septiembre de 1976, sobre la matrícula de objetos lanzados en el espacio extra-atmosférico; el Acuerdo de 1980, aún no vigente, sobre las actividades de los Estados sobre la luna y los otros cuerpos celestes (ver M.G. Bourely, "Sur un anniversaire: 25 ans après Spoutnik ou en est le droit de l'espace?" RFDA. 1982. 171).

Criterios de la división del espacio

Criterio de la densidad gaseosa, o de la capacidad de las aeronaves

Un primer criterio de John Coob Cooper es distinguir un espacio "atmosférico" del "extra-atmosférico" según la densidad gaseosa basado en las necesidades de las aeronaves para sostenerse en vuelo. El mismo concepto fue propuesto por Bin Cheng (International Law and High Altitude Flights, Int. & Comp. L.Q., 1957, 487-505), quien distingue una zona de espacio atmosférico de la zona supra-atmosférica.

Criterio del control ejercido por el Estado

El criterio del control tiene variantes. Para Ih-Ming el Estado es soberano sobre el espacio que pueda efectivamente controlar, concepto que no tiene en cuenta la posibilidad de cada Estado, según que sea industrializado o no.

La propuesta de John C. Cooper ("High Altitude Flight and National Sovereignty", 4 Int. L.Q. 411, 417-418 [1951]) es más equitativa: el Estado, en ausencia de un acuerdo internacional, es soberano "hacia arriba tan lejos en el espacio como sea física y científicamente posible para cualquier /subrayamos/ Estado de controlar las regiones directamente encima" del territorio nacional. Cooper no la consideró una solución definitiva, y en 1956 sugirió una división tripartita: el espacio territorio para las aeronaves, el espacio superior contiguo hasta 300 millas, y más allá, el espacio libre para el tránsito de todo tipo de aparato.

Criterio jurídico de cosas en el comercio

Según Jenks el espacio debería considerarse desde el punto de vista de la *res extra commercium*. Así, estaría fuera del comercio del espacio cósmico (outer space), pero la ONU tendría jurisdicción sobre él. Se adoptaría una reglamentación internacional para casos específicos. (Jenks, "International Law and Activities in Space, 5 Int. L.Q. 99, 113-114 [1958]).

Criterio de órbitas

G.P. Zadorozhnij, jurista soviético, propuso que la soberanía nacional se limitara a la zona directamente inferior a las órbitas de los satélites. Esta misma solución fue propuesta pro Goedhius, de la Internacional Law Association (1968).

Criterio de la línea de von Kármán.

El criterio de von Kármán, adoptado también por Cooper y Prince, es el más completo científicamente. Fue presentado por Andrew G. Haley, especialista en el derecho del espacio ante el Congreso de la Federación Internacional de Aeronáutica en Barcelona, 1957.

La "línea jurisdiccional primaria" que distingue el espacio atmosférico del extra-atmosférico no tiene una altitud fija, pero se sitúa aproximadamente a 275.000 pies (82.500 metros) y es semejante a la línea mediana de la marea. La línea se identifica, en cualquier punto encima del globo terrestre por la aplicación de dos conceptos, el de atmósfera y el de espacio extra-atmosférico.

Con base en el concepto de la atmósfera, la "línea" es aquel lugar en que: (i) la sustentación aerodinámica es casi inexistente; (ii) el aire es insuficiente para respirar; (iii) no existe el "aire" en el sentido que los tratados dan a ese vocablo; (iv) el régimen aeronáutico termina, según la práctica de la Federación Internacional de Aeronáutica.

Con base en el concepto del espacio extra-atmosférico, la "línea" es aquel lugar donde: (i) comienza la exobiología (Ejemplo: una biología extraterrestre); (ii) los átomos se disocian y termina la construcción molecular; (iii) rige el régimen de Kepler. Respecto de este régimen, se trata de tres leyes principales de la astronomía planetaria, a saber: (a) Todos los planetas giran en elipses en derredor del sol y en cada elipse el sol ocupa uno de los foro; (b) Las áreas barridas, durante tiempos iguales, por un radio vector entre el sol y un planeta, son iguales (ley de áreas); (c) Los cuadrados de los tiempos de las revoluciones siderales son proporcionales a los cubos de los grandes ejes de los elipses que constituyen las órbitas. Es decir, el cuadrado del tiempo empleado por un planeta para volver a un mismo punto de su órbita (Ejemplo: cuadrado del tiempo de su revolución completa) cuyo cociente es multiplicado por el cubo de la longitud del eje grande de la órbita, es un número constante. Aplicado a cualquier planeta, da su año.

El fundamento del criterio de von Kármán es el factor que distingue el punto en que aún opera la aerodinámica del punto en que influye la fuerza centrífuga de la tierra. En el primer punto una aeronave se mantiene en vuelo, y en el segundo, un satélite permanece en órbita. Esta relación es representada por la siguiente ecuación: P = A + F, donde P es el peso del aparato, A la ascensión aerodinámica y F la fuerza centrífuga. La ascensión aerodinámica decrece con la altitud, porque disminuye la densidad del aire para sostener un vuelo constante. Reducida la densidad a cero, debe aumentar la fuerza centrífuga para mantener el vuelo en derredor del globo terrestre.

El criterio de la fuerza de gravedad como base de la soberanía del Estado en el espacio

El defecto de una definición del espacio extra-atmosférico para efectos del derecho del espacio fue causa de una controversia sobre la existencia o ausencia de la soberanía del Estado respecto de los satélites en órbita geoestacionaria. En particular, Colombia presentó un criterio a favor de la soberanía nacional sobre un satélite en órbita geoestacionaria ecuatorial (1979).

Concepto de órbita geoestacionaria

La Unión Internacional de Telecomunicaciones definió en su reglamento relativo a las radiocomunicaciones como geoestacionario "un satélite cuya órbita circular está en el plano del Ecuador terrestre y que gira en derredor del eje de los polos de la tierra en el mismo sentido y con el mismo período que aquellos de la rotación terrestres", y agrega que "la órbita sobre la cual debe situarse un satélite para que sea geoestacionaria se denomina órbita de los satélites geoestacionarios" (Reglamento, Ginebra, 1976, pp. 1 y ss.). Esta órbita se encuentra a aproximadamente 35.855 kmts. del Ecuador de la tierra. Tal satélite es útil para la meteorología, las telecomunicaciones, la teldetectación de recursos naturales terrestres y la navegación aérea y marítima.

La tesis colombiana de la órbita geoestacionaria

A raíz de la Conferencia Administrativa de Radiocomunicaciones organizada por la Unión Internacional de Telecomunicaciones en Ginebra en 1975, la delegación colombiana presentó la tesis según la cual el segmento de la órbita que se encuentra encima del territorio nacional constituye una parte integrante de ese territorio. El doctor Rivas presentó

el mismo criterio con más detalles relativos a los puntos ecuatoriales de la órbita, ante la primera comisión de la trigésima sesión de la Asamblea General de las Naciones Unidas (U.doc. A/C.2/PV.2052, pp. 43 y 22).

En la Conferencia del 30 de noviembre de 1976 en Bogotá, Brasil (observador), Colombia, Congo, Ecuador, Indonesia, Kenya, Uganda y Zaire, como países ecuatoriales, reivindicaron la soberanía sobre la órbita geoestacionaria de sus respectivos territorios. Las declaraciones de Bogotá se resumen así:

1. **Fundamento Científico**. La órbita sincrónica geoestacionaria constituye un hecho físico inherente a la realidad de la tierra, puesto que su existencia depende exclusivamente de su relación con los fenómenos gravitacionales de la tierra, razón por la cual debe sustraerse el concepto del espacio extra-atmosférico. Por ello los segmentos de la órbita sincrónica geoestacionaria hacen parte integrante del territorio sobre el cual los Estados ecuatoriales ejercen sus soberanías nacionales, como en el caso de Colombia.
2. **Importancia de la órbita**. La órbita es un "recurso natural escaso cuyo valor e importancia crece de manera acelerada con el desarrollo de la tecnología espacial y las necesidades de las comunicaciones", en especial en la aviación.
3. **Efectos Jurídicos**. Resulta de lo anterior que el Estado tiene la soberanía sobre este recurso natural, por lo tanto, la instalación de todo objeto estacionario requiere la previa autorización del Estado sobre el territorio del cual se proyecta. La localización de hecho de un satélite en tales circunstancias, sin la previa autorización del Estado interesado, no crea ningún derecho, para el Estado que incursiona.

Estos mismos argumentos fueron reiterados posteriormente en Ginebra (Conferencia entre el 10 de enero y el 13 de febrero de 1977) por Colombia, Congo, Ecuador, Gabón, Kenya, Uganda y Zaire. La posición colombiana fue presentada por el doctor Enrique Gaviria ante el sub-comité jurídico espacial de las Naciones Unidas en Nueva York (14 de marzo a 8 de abril 1977), momento en que solicitó una conferencia especial al respecto (U.doc. A/AC.105/C.2/CR, p.3). en la siguiente sesión del sub-comité jurídico espacial, que tuvo lugar en Ginebra en marzo-abril de 1978, el doctor Héctor Charry Samper reiteró el

argumento y sostuvo que en ausencia de una definición internacional del concepto del espacio "extra-atmosférico", regían las disposiciones internas colombianas relativas al espacio aéreo, art. 101 C.N.

Críticas a la tesis colombiana

Se elevaron varias críticas en contra de la tesis colombiana, a saber:

1. La órbita geoestacionaria no puede separarse del espacio cósmico y la situación geográfica del Estado no puede justificar un derecho de propiedad (argumento soviético: U. doc. A/AC.105/C.2/SR, 282 p. 3).
2. Fundamentalmente, el problema tiene que ver con satélites, y no órbitas (argumento soviético).
3. La órbita es parte integrante del espacio extra-atmosférico regido por el artículo II del Tratado del Espacio de 1967, y no se somete a la soberanía del Estado (argumento polonés, presentado por Corbiel, U.doc A/AC.105/C.2/SR 277, p. 2).
4. La reivindicación de los países ecuatoriales da lugar a una situación ambigua si solo se refiere a una parte de la órbita, o si se refiere a todo el espacio comprendido entre el territorio nacional y la órbita (argumento del Reino Unido: U.doc. A/AC.105/C.2/SR. 269 pp. 8-9).
5. La crítica más desarrollada, hecha por Australia, Checoslovaquia y Estados Unidos, entre otros, es que la tesis de la gravedad debe refutarse porque se basa en premisas contrarias a la realidad de los hechos físicos. La fuerza gravitacional de la tierra no es el único factor que decide de la posición de un satélite sobre la órbita geoestacionaria. También influye la forma relativamente aplanada de la tierra, la elipticidad del Ecuador, la atracción de la luna o del sol y la presión de los rayos solares. Además la gravedad no es la fuerza ejercida por la tierra en un punto cualquiera de su superficie, sino el efecto de la tierra entera. (Ver L. Perek, "Uses and Regulation of the geoestationary orbit of ex facto sequitur lex", estudio presentado ante el vigésimo coloquio del Instituto de Derecho Espacial, Praga, 1977, pp. 4-5; Andrzej Corbiel, "Le Statut International juridique de l'orbite géostationnaire".

EL CONTROL JURÍDICO DEL ESPACIO AÉREO

El régimen jurídico aplicable al espacio aéreo ha sido como tal objeto de distintos criterios, estos ya propiamente jurídicos que se refieren de manera general al espacio de hecho utilizado por las aeronaves. Los principales conceptos son:

- La libertad del espacio aéreo y por lo tanto el libre tránsito a través de él – Art. 101 C.N.
- La soberanía del Estado sobre determinado espacio aéreo;
- La jurisdicción del Estado sobre el espacio aéreo, concepto distinto del anterior.
- El control internacional del espacio aéreo. C. Chicago, 1944.

Las distintas teorías se organizan a continuación bajo tres divisiones: la libertad del espacio aéreo, la soberanía sobre el espacio aéreo y la competencia del Estado en el espacio aéreo.

LA TEORÍA DE LA LIBERTAD DEL ESPACIO AÉREO

A fines del siglo XIX el desarrollo de la aviación condujo al concepto de la libertad de circular en el aire (Kroell, Traité du droit international public aérien, T. I, 1934, pp. 14 y ss.). La circulación de las aeronaves no debía restringirse de ninguna manera por el Estado (nys, "Le régime juridique des aéronefs", Annales de l'Institut de droit international, 1902, y "Droit et aérostats", Rev. Dr. Int. 2ª. Serie, T. IV, p. 501). El concepto asimila el aire al mar libre.

Este enfoque ideal y extremo no podía mantenerse. Por lo tanto se propusieron las siguientes restricciones:

Restricción del espacio destinada a la conservación y a la defensa del Estado.

Paul Fauchille ("Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats¨, Rev. gén. de dr. pub., 1901, pp. 414 y ss.) indicó que el aire es un *res communis* susceptible de construcciones posibles (300 metros, o sea la Tour Eifel). Por consiguiente, el Estado no es titular de ningún derecho de propiedad ni de soberanía sobre el espacio aéreo. El Estado apenas tiene un derecho de "conservación y de defensa", y con base en ello puede tomar las medidas necesarias para la protección de su territorio. Esta restricción fue aceptada por Bonnefoy (Le Code de l'Air, pp. 187 y ss.) y por Moye, (Le droit des gens modernes, pp. 290 y ss.).

Limitación por zonas

Para Pietro Hilty Rivier (Droit des gens, 1896, T. I. pp. 140 y ss.) existe una zona de aire sobre el cual el Estado tiene soberanía total. La altitud de la zona se determina según el alcance de un cañón, a la manera marina (cuando el cañonazo correspondía a tres millas marinas). El concepto fue defendido por Holzendorff en Alemania (Handbuch des Volksrecht, II. pp. 290 y ss.).

Restricciones impuestas por reglamentación internacional

Según Castellani (Le droit aérien, 1912, pp. 191 ss.), así como el Estado interviene en el derecho interno para organizar el derecho de propiedad de los titulares sobre el espacio aéreo según las necesidades sociales, se requiere una legislación internacional que reglamente el uso del espacio aéreo de uso común. www.icao.int.

Restricciones con base en el derecho general de policía del Estado

Originalmente concebido el concepto para su aplicación a las aguas territoriales (J. Aman, Le statut de la mer territoriale, 1938), fue adaptado al derecho aéreo por Lemoine (Traité, n° 120). Así, el mar es *res communis*, no está en el dominio público del Estado y todos tienen libre tránsito por él. Sin embargo, el Estado, en ejercicio de sus poderes para la protección de su territorio, población y riquezas naturales, para su seguridad y orden público y en el interés aduanero, podrá ejercer un derecho policivo sobre la parte constitutiva de sus aguas territoriales. Ese concepto tendría la misma aplicación para el espacio aéreo, las aguas territoriales teniendo como equivalencia una zona sobre la cual el estado ejerce su derecho en el espacio aéreo. ATC/CTR

LA TEORÍA DE LA SOBERANÍA

El fundamento de la teoría de la soberanía sobre el espacio aéreo es la máxima medieval según la cual “de quien es la superficie, es todo hasta el cielo” (cujus est solum, ejes debet esse usque ad coelum ut hic & infla quod vi aut clam, l fi. Pen., glosa probablemente de Accursius, en margen de una línea del Digesto: D. 8.21, Paulus). La máxima no tiene valor jurídico, no solo por ser desconocida por la ley (salvo excepciones provisionales), sino también y especialmente por ser impráctica. Sin embargo fundamenta el concepto según el cual el espacio aéreo es un

accesorio normal del territorio y por ello un elemento del precio subyacente. La soberanía estatal y el derecho de propiedad privada se rigen por el mismo principio.

Subsidiariamente la soberanía sobre el espacio aéreo se ha justificado por razones de defensa nacional. Así, la atmósfera constituye una dependencia del dominio público (Duguit, Traité de droit international, II, p. 327). Desde 1910 comienza a aplicarse la teoría de la soberanía del espacio aéreo, especialmente en Inglaterra (Richards, Sovereignty Over the Air, 1912) Spaight, Aircraft in Peace and the lay, 1919). La teoría influyó en el derecho positivo desde la promulgación de los primeros decretos y reglamentos relativos a la circulación aérea (1903).

La teoría es extremista por cuanto se opone a la libertad de la navegación aérea. Además, encierra un problema teórico, como lo indica W. Wagner (Les libertés de l'air, 1948) porque la limitación de la soberanía es en principio imposible. El Estado soberano no puede ser constreñido por la sociedad internacional, y el derecho internacional, orden jurídico superior a los ordenamientos jurídicos estatales, es para el Estado apenas un derecho convencional que depende de su voluntad. El concepto de la soberanía del espacio aéreo se llevó sin embargo hasta el extremo doctrinario de soberanía ilimitada (Zitelmann, Luftschiffahrt-Recht pp. 474 ss.).

Desde un punto de vista práctico, la soberanía del espacio aéreo tiene las siguientes restricciones:

Limitación por la administración internacional

Según Blacher (L'air, voie de communication et le droit, 1911, p. 78) la sociedad de Estados es titular de una servidumbre de derecho internacional sobre la atmósfera, y más allá a determinada altitud la atmósfera quedaría sometida a la administración internacional de los Estados. El espacio aéreo sería entonces una parte del dominio público internacional (a favor: Le Goff, Manuel de droit public aérien, 1954).

Restricción convencional de la soberanía ante la libertad de circulación

En 1933 Desouches presentó ante la Federación Internacional de Aeronáutica el concepto de que los principios de la soberanía y de la

libertad de circulación aérea deberían determinarse por un convenio entre los Estados. El principio fundamental sería el de soberanía, la cual quedaría restringida, según los casos, por la libertad de la circulación aérea (a favor: A. Roper, La convention internationale du 12 octobre 1919, Annexe E, p. 233).

Limitación de la soberanía por cortesía internacional

Aunque el principio fundamental sea la soberanía del espacio aéreo, se debería permitir el libre tránsito inofensivo con base en una obligación general de hospitalidad y de cortesía internacional (Grovalet, La navigation aérienne et le droit international), o porque el Estado solo debe interferir para imponer su soberanía cuando es absolutamente necesario (Alex Meyer, Die Erschliessung des Luftraumes in ihren rechtlichen Folgen).

LA COMPETENCIA DEL ESTADO EN EL ESPACIO AÉREO

Las teorías de la libre circulación y de la soberanía sobre el espacio aéreo se criticaron por confundir la política con el derecho, por su falta de precisión, y especialmente por confundir también los derechos privados con la soberanía del Estado.

Los fundamentos de la teoría de la competencia del Estado son, por una parte, la fuerza obligatoria del ordenamiento jurídico estatal, y por otra las exigencias de la comunidad internacional (Kelsen, Das Problem der Souveranitat und die Theorie des Voljerrechts). Por lo tanto, el Estado no goza de un "derecho real" público sobre el espacio suprayacente a su territorio (derecho del territorio-objeto, de tipo patrimonial). Tampoco es titular de un derecho personal de hecho sobre la nave en el concepto de que el Estado es un territorio de manera que una violación del territorio sería una amenaza a la integridad del Estado (teoría espacial del territorio). El territorio es el espacio en el cual se ejerce la competencia espacial del Estado y en donde son válidas las normas jurídicas de su ordenamiento, sin límite geográfico de tal poder. De allí la fórmula de Carré de Malberg: "la territorialidad no es una parte especial del contenido del poder estatal, sino una condición y una cualidad de este poder" (Contribution a la théorie générale de l'État, 1920, I, 4).

Por consiguiente, el subsuelo, el mar y el aire se consideran no como objeto de derecho, sino como ámbito del ejercicio de la competencia del

Estado. El espacio aéreo debe analizarse abstractamente como un espacio geométricamente definido (ver Jean Dabin, Doctrine générale de l'État, 1939, pp. 70 ss.). La soberanía del Estado sobre el espacio aéreo y el territorio sería un "conjunto de competencias ejercidas sobre la base del derecho internacional" (Gidel, "Procès-verbaux de la Conférence de la codification du droit international a la Hayes", 4ª sesión del 29 de marzo de 1930, p. 43).

EL ESPACIO AÉREO, OBJETO DE SOBERANÍA Y DE PROPIEDAD PRIVADA, Y EL DERECHO DE VUELO

El Estado es soberano sobre el espacio aéreo suprayacente a su territorio nacional. Este principio tiene dos excepciones jurídicamente válidas: el derecho de vuelo, y la propiedad privada de determinado espacio aéreo necesario para las construcciones. Al mismo tiempo el derecho de vuelo podrá oponer al derecho del propietario privado sobre el espacio aéreo suprayacente a su predio, en particular en la vecindad de los aeródromos donde se requieren áreas libres para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

LA SOBERANÍA SOBRE EL ESPACIO AÉREO Y EL DERECHO DE VUELO

La soberanía sobre el espacio aéreo

El concepto de la soberanía

El artículo 101 de la Constitución Nacional prevé que es "... parte de Colombia: el espacio aéreo, de conformidad con tratados y convenios internacionales aprobados por el Congreso, o con la ley colombiana en ausencia de los mismos". El artículo 1777 del Código de Comercio es más específico: "A reserva de los tratados internacionales que Colombia suscribe, la República tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio nacional, se entiende por espacio nacional aquel que queda comprendido entre una base constituida por el territorio de que trata el artículo 101 de la Constitución Nacional y la prolongación vertical de los límites de dicho territorio y sus aguas jurisdiccionales".

En el ámbito de la aviación civil la disposición a la cual los artículos 101 C.N. y 1777 C.Co., hacen alusión es al artículo 1º del Convenio de Chicago. En sus versiones inglesa y francesa el texto dice:

> "The contracting parties recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory".
>
> Los flats contractants recon-naissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire".

Según estas dos versiones oficiales la soberanía es plena (completa) y exclusiva, y esta soberanía se refiere al espacio aéreo; esta precisión debería corresponder a la versión castellana decidida en la Conferencia de Buenos Aires de 1968, relativa al texto auténtico trilingüe (aceptado y vigente en Colombia desde el 8 de mayo de 1970). Por consiguiente, la terminología del Convenio de Chicago, según la Ley 12 de 1947 que la aprueba, no sería correcta:

> "Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre la zona aérea que abarca su territorio".

Por lo tanto, el derecho positivo colombiano establece el principio de la soberanía del espacio aéreo nacional, así como su restricción por convenio internacional. Determina los límites verticales, mas no sus límites o extensión horizontal.

Efectos jurídicos de la soberanía sobre el espacio aéreo

La soberanía sobre el espacio aéreo nacional tiene dos efectos principales:

- Sitúa el espacio aéreo en el dominio público del Estado;
- Permite la aplicación de la ley colombiana a la aeronave en este espacio.

a) El dominio público

Con base en el concepto de la soberanía del espacio aéreo cumple con tres condiciones para efectuar un bien al dominio público:

- Es afectado al uso directo del público para la navegación aérea (ver arts. 1776 y 1784 C.Co.);
- Es parte de la República (arts. 101 y 102 C.N.);
- En principio, no es susceptible de apropiación privada por su naturaleza, salvo los derechos del dueño predial.

b) Aplicación de la ley colombiana

Los primeros dos incisos del artículo 1773 C.Co. Prevén:

> "Esta parte 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 que utilicen espacios sometidos a la soberanía nacional, así como las aeronaves de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado".

Esta disposición contiene dos principios:

Primer principio: Se somete a la ley colombiana toda aeronave que se encuentre en el espacio aéreo nacional. Cabe distinguir el uso de la aeronave del territorio sobrevolado. En efecto, por una parte, se distingue entre la aeronave civil y la estatal, ambas con o sin permiso de navegación aérea en el espacio nacional. Se permite la navegación de las aeronaves civiles o estatales, previa autorización del Estado. Las aeronaves nacionales, estatales o civiles se declaran con derechos de navegación según el régimen que se les aplique. Así, las aeronaves extranjeras son autorizadas por un convenio o por un acuerdo especial, y en el caso de aeronaves extranjeras estatales, por un permiso especial. Las aeronaves estatales, nacionales o extranjeras, se gobiernan por las normas del Código de Comercio cuando éste lo prevea expresamente (ver art. 1773 inc. 3, y art. 1786). Cuando la aeronave civil se encuentra en el espacio aéreo nacional sin autorización ha cometido un delito en principio. La aeronave estatal extranjera (militar y otra) podría ser acusada de agresión. En el caso de las aeronaves extranjeras, rige el artículo 10 del Convenio de Chicago (obligación de emplear un aeropuerto aduanero si aterriza).

Por otra parte, se distingue la prohibición de sobrevolar ciertas zonas del territorio nacional (art. 1778 C.Co; art. 9 del Convenio de Chicago) o la totalidad del territorio en períodos de emergencia (art. 9 b) del Convenio de Chicago). Estas normas son aplicables a todas las aeronaves: a las que usualmente tienen permiso de sobrevuelo y con mayor razón a las que no tienen previa autorización. El último caso está previsto por el artículo 10 del Convenio de Chicago.

Segundo principio: La ley colombiana se aplica a las aeronaves de matrícula colombiana "que se encuentren en espacio no sometido a la

soberanía o jurisdicción de otro Estado". Este es el caso usual del vuelo en el espacio sobre alta mar, donde ningún Estado tiene jurisdicción. Puede surgir allí un problema de jurisdicción según la extensión de las aguas territoriales reclamadas por el Estado. En el caso de Colombia la llamada "zona económica" se extiende por 12 millas náuticas desde la costa nacional, zona distinta de las aguas territoriales como tales, pero en la cual el Estado tiene determinada jurisdicción. Ver derecho del mar, Dr. Jorge Aja, 1977.

Sobre la base del segundo principio se desarrolla el conjunto de normas del Derecho Internacional Privado que rigen los hechos y los actos jurídicos acaecidos o dados a bordo de la aeronave tales como los delitos, los nacimientos o decesos y los contratos o testamentos. En tales casos es necesario determinar la ley aplicable según el Derecho Internacional Privado Colombiano. Se dan varias posibilidades, según las circunstancias, a saber: leyes del pabellón de la aeronave, del Estado con soberanía sobre el espacio aéreo, del lugar de origen de las personas involucradas (nacionalidad), o de su domicilio, y del lugar de destino o de origen de la aeronave.

Finalmente, el artículo 1773 C.Co. declara aplicable la ley colombiana a "las aeronaves" en su segundo inciso, y en su primero indica que al régimen concierne "las actividades de la aeronáutica civil". El artículo 1774 define la "aeronáutica civil" como "el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles". Por lo tanto, el Código de Comercio se aplica al uso de las aeronaves. Esto incluye las reglas relativas al transporte aéreo y especialmente las normas de la navegación aérea, la cual se ajusta a la ley (art. 1784 C.Co.) y al régimen que gobierna las infracciones a la circulación aérea.

El derecho de vuelo

El derecho de vuelo restringe la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo, respecto de las aeronaves extranjeras. En cuanto a las nacionales, la ley declara el principio de la libre navegación aérea. Sin embargo, con base en el principio de igualdad de trato establecido por el Convenio de Chicago, una concordancia entre ese Convenio y la ley colombiana establece un régimen único para todas las aeronaves civiles, nacionales o extranjeras, pero con restricciones. Ver R.A.C. y Normas Aeronáuticas, 2004.

El derecho de vuelo en el Convenio de Chicago y en la ley colombiana

El artículo 1784 C.Co. Prevé: "la navegación aérea es libre en todo el territorio nacional ..." Según el artículo 1783, "Por navegación aérea se entiende el tránsito de aeronaves por el espacio". El régimen se aplica a las aeronaves civiles, y a las estatales solo cuando la ley lo indica (art. 1773/3 C.Co.).

Puesto que el Convenio de Chicago se basa en el principio de la soberanía estatal, cada Estado otorga el derecho de vuelo sobre su territorio. El Convenio menciona un permiso de sobrevuelo, o derecho de vuelo para los servicios aéreos internacionales no regulares (art. 5), y un permiso especial para los servicios regulares, que es el Acuerdo de Tránsito (art. 6). en el primer caso es suficiente la autorización del Estado sobrevolado; en el segundo se requiere un acuerdo de reciprocidad. Además, se requiere un permiso especial para las aeronaves estatales extranjeras (art. 3): así, cuando Francia retiró su colaboración de la OTAN, desde el 1º de enero de 1968, denunció el acuerdo de Londres que permitía el sobrevuelo de las aeronaves militares sobre su territorio. www.nato.int.

Por consiguiente el Estado colombiano tiene soberanía completa y exclusiva sobre su espacio aéreo, y sobre esa base otorga el derecho de libre navegación aérea en ese espacio. Por convenio cede teóricamente parte de su soberanía al permitir el sobrevuelo por aeronaves extranjeras; en la práctica las autorizaciones se conceden directamente por el Estado o por intermedio de acuerdos bilaterales entre compañías aéreas.

Restricciones al derecho de vuelo

El artículo 1784 C.Co. permite la libre navegación aérea en el espacio aéreo nacional, pero somete el derecho de vuelo a "las limitaciones establecidas en la ley y disposiciones reglamentarias". Según la definición del Código de Comercio para la navegación aérea, las limitaciones conciernen el tránsito aéreo, o sea la aeronave que navega, y no la que ha aterrizado.

Esto plantea el problema de saber cuándo está la aeronave "en vuelo", tema que se discutirá más adelante. Basta indicar que por regla general, el "vuelo" incluye todo movimiento del aparato desde el momento en que se desplaza por su propia fuerza motriz para el decolaje hasta el momento en

que por su propia fuerza deja de rodar al aterrizaje. Por lo tanto, queda incluido en la limitación de la navegación aérea el uso de los aeropuertos internacionales. Ver terminología aeronáutica.

Las restricciones o limitaciones son las siguientes:

1. La prohibición, la condición o la restricción de vuelo sobre determinadas zonas del territorio (art. 1778 C.Co.). El Convenio de Chicago (art. 9) permite prohibir el sobrevuelo de parte o todo el territorio nacional, provisionalmente en el último caso. El Convenio es más extenso sobre este punto que el Código de Comercio.
2. Se reserva el cabotaje para las aeronaves nacionales (art. 1785 C.Co.; art. 7 del Convenio de Chicago).
3. Las aeronaves en servicios internacionales deberán emplear los aeropuertos internacionales (art. 1788 C.Co.; art. 10 C.Ch.) salvo emergencia (ver D. 2367 del 26 de diciembre de 1967, art. 3, D.O. 32414 de 1968, p. 148).
4. Se imponen ciertas limitaciones indirectas relativas al vuelo como tal de cierto tipo de aparato (art. 1778 C.Co., art. 9 C. Ch.), a las cosas transportadas (art. 1778 C.Co.; ver art. 11 C. Ch.).
5. La U.A.E.A.C.C. impone el reglamento de tránsito aéreo (art. 1783/2, 1786 C.Co.; RAC. Aerocivil Colombiana.

LA PROPIEDAD PRIVADA DEL ESPACIO AÉREO Y EL DERECHO DE VUELO

El derecho de vuelo o la libertad de la navegación aérea, como elemento central de la aeronáutica civil declarada de utilidad pública (art. 1776 C.Co.) constituye una actividad que puede restringir el derecho de propietario privado sobre el espacio aéreo suprayacente a su predio. Así el artículo 1778 C.Co. Indica: “El gobierno podrá prohibir, condicionar o restringir, por razones de interés público la utilización de los espacios...”. El artículo 78 de la Constitución Nacional prevé: La ley regulará el control de calidad de los bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad... Finalmente, el artículo 1780 C.Co. reza: “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 aquél”.

De allí que la confrontación entre el derecho de vuelo y el derecho del propietario predial sobrevolado implique analizar el derecho del dueño predial por una parte, y por otra, las limitaciones que la aeronáutica le podrán imponer, en este caso la U.A.E.A.C.

La naturaleza del derecho del propietario predial sobre el espacio aéreo

El concepto del espacio aéreo suprayacente a un predio privado diferente en su estructura según el enfoque sea germano-romanista o anglosajón. Sin embargo, para ambos puntos de vista el problema fundamental es el control del espacio aéreo del particular frente al derecho de vuelo, y por ello se ha llegado a criterios paralelos.

Concepto germano-romanista

El Código Civil Francés, importante origen de los códigos civiles chileno y colombiano, prevé en su artículo 552/1: "La propiedad de la superficie engendra la propiedad de lo de arriba y de lo de abajo" (La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous). Ni el Código Chileno (art. 582), ni el Colombiano (art. 669) menciona el espacio aéreo. En cuanto al artículo 669 C. Civ. col., C.N. art. 58 y Ley 23 de 1982, este prevé: "El dominio (que se llama también propiedad) es el derecho real en una cosa corporal, para gozar y disponer de ella arbitrariamente, no siendo contra ley o contra derecho ajeno ...". Esta disposición debe considerarse conjuntamente con el artículo 670: "Sobre las cosas incorporales hay también una especie de propiedad. Así, el usufructuario tiene la propiedad de su derecho de usufructo" arts. 775, 824 y 950 C.C.

Ante estas dos disposiciones del Código Civil Colombiano, se sitúa la realidad de que el propietario predial necesariamente utiliza algún espacio aéreo suprayacente a su predio. Su goce del mismo no podría darse sin ello. El dueño ocupa el espacio aéreo con sus construcciones y sus árboles, y conserva un derecho sobre cierto espacio aéreo utilizable en derredor y por encima del que efectivamente ocupa. Los artículos 669 y 670 se combinan con el artículo 689 para implicar un derecho de propiedad privada sobre el espacio aéreo. En efecto, este último artículo prevé que el animal cazado en tierras ajenas sin el permiso del dueño de ellas, pertenece al dueño de las tierras. Así, en la hipótesis de que un

cazador derriba un pájaro en el espacio aéreo de un vecino que no autorizó la caza, ese pájaro pertenece al vecino, dueño del predio sobre el cual se mató (art. 1613 C.C.).

Sobre la base del artículo 552 del Cód. Civ. francés, al cual se pueden asimilar las disposiciones de los códigos que derivan del francés, se han propuesto las siguientes teorías para justificar el derecho del dueño predial sobre el espacio aéreo suprayacente:

a) La teoría del dominio

Una interpretación del artículo 552 Cód. Civ. Francés se basa en la máxima medieval "de quien es la superficie, es todo hasta el cielo". Pero siendo este concepto de un dominio sobre el espacio aéreo hasta el infinito poco práctico, se ha justificado por el criterio del ánimo de ser señor y dueño (animus domini) y de la tendencia física (corpus). Así el dueño del predio tendría el ánimo de comportarse como propietario del espacio aéreo, sin límite particular, aunque su tenencia física se limite a la ocupación útil del espacio por sus construcciones y plantaciones (Julliot, "De la propriété du domaine aérien", Revue des Idées, 1908, pp. 523-526).

b) La teoría de la ocupación material

El espacio aéreo no puede ser objeto del dominio, sino de su posesión por ocupación material. Por lo tanto el artículo 552 del Cód. Civ. Francés no consagra el dominio sobre el espacio aéreo sino una facultad legal de apropiación (Naquet, nota S.1902.1.217). Sus opositores señalan que en tal caso un vecino que dejara crecer una rama a través de su lindero podría así ocupar el espacio aéreo del dueño predial.

c) La teoría de la utilidad

El propietario predial es dueño del espacio aéreo suprayacente solo en la medida en que ello sea útil para la explotación de la superficie (Leblanc, "La navigation aérienne au point de vue du droit civil". Tesis, París, 1914, pp. 38 ss.). El concepto se basa en la realidad del uso del espacio aéreo, pero no fija su límite superior. De allí dos conceptos que varían este enfoque. Por una parte, se distingue el espacio aéreo efectivamente ocupado o utilizado según las necesidades de la vida, del espacio aéreo que podría en un futuro ser útil al dueño del predio (E. Sauze, "Les questions de responsabilité en matière d'aviation. Tesis,

París, 1916, pp. 42 y 43). Por otra parte, el dueño predial tendría un "interés" tanto en el espacio utilizado como en el utilizable para el legítimo goce de la superficie (Nota H.L., tr.civ. de la Seine, 6 de julio de 1912, D.1913.2.117). Esta última interpretación rige en derecho francés.

La common law de los Estados Unidos

Las teorías aplicadas por los Tribunales Americanos se basan en las demandas judiciales, homologadas sobre las antiguas acciones medioevales.

Restricciones del derecho sobre el espacio aéreo

Según los artículos 1780, 1784 y 1827 del C.Co., "Los propietarios de bienes subyacentes soportarán el tránsito de aeronaves, sin perjuicio de las acciones de responsabilidad de que pueden ser titulares por daños sufridos con ocasión de aquel". La disposición impone el tránsito de aeronaves, pero permite la indemnización por los daños que resultaren de él.

El tránsito de las aeronaves

Implica que el dueño de un predio, no es único cuyos bienes pueden ser sobrevolados. Ver R.A.C. parte V.

La indemnización por daños a la superficie

La responsabilidad surge por una parte de los daños que resultaren de la caída de una aeronave o de los objetos que caigan de ella, o paracaidistas y eventualmente la onda de choque de la aeronave. Ver artículos del C.Co. 1827, 779, 1979, 1780, 1789, 1830, 1831 y 1834 y del C.C. 1616.

CAPÍTULO VII

LA AERONAVE Y LOS DERECHOS QUE SE EJERCEN SOBRE ELLA

La aeronave puede ser objeto de conceptos técnicos y jurídicos. Ambos factores se reúnen para su identificación y la naturaleza técnica de su empleo. La autoridad aeronáutica obliga inscribir en un registro todos los particulares sobre la aeronave, entre los cuales los más importantes para su identificación son la matrícula y la identificación del propietario-explotador. Finalmente, como objeto de derechos, la aeronave se somete a un régimen de derechos reales. www.aerocivil.gov.co

LA AERONAVE Y SU DOCUMENTACIÓN

EL CONCEPTO DE LA AERONAVE

Según el Dr. Enrique Mapelli, el término aeronave es una nave aérea que circula por el aire, por lo cual constituye en un elemento que hace posible y está capacitado no solo para sustentarse en el aire, sino también recorrer distancias dentro del mismo, trasladando en su interior personas y cosas. Francisco Loustau Ferran, dice en "La aeronave y su régimen jurídico" la noción de la aeronave no ha alcanzado una precisión que haga ver claramente sus límites conceptuales. La aeronave (aircraft, Luftfahzeug, aéronef, aeromobile) es un concepto tanto técnico como jurídico. Ambos enfoques influyen en la definición de la aeronave en el derecho colombiano.

Concepto técnico de la aeronave

Según la OACI, una aeronave es cualquier aparato que pueda derivar su sustentación en la atmósfera por las reacciones del aire ("Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air"). Los aparatos incluidos en esta definición son de dos tipos:

- Las aeronaves más livianas que el aire o aeróstatos:

  - Sin órganos motopropulsores: balones;
  - Con órganos motopropulsores: dirigibles.
- Las aeronaves más pesadas que el aire o aerodinos:
  - Sin órganos motopropulsores: planeadores, paracaídas (ver RAC ss.);
  - Con órganos motopropulsores: aviones, helicópteros (ver RAC ss.), giróstatos.

El aparato más corriente es el avión, definido por la OACI como "una aeronave motopropulsora más pesada que el aire, que deriva su sustentación en vuelo esencialmente de las reacciones aerodinámicas sobre las superficies, que permanecen fijas bajo ciertas condiciones de vuelo" (airplane: lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight").

Concepto jurídico de la aeronave

En las Normas Aeronáuticas y legislaciones nacionales, se presentan varias definiciones de una aeronave, la primera define que es una aeronave como aparato mecánico y en la segunda se describe en forma amplia en la cual se incluyen las funciones propias de la aeronave en el campo eminentemente jurídico.

Definición básica

Según el profesor Álvaro Bauza Araujo, en sus pasados escritos que nos dejó expresaba que la aeronave es una de las más importantes instituciones dentro del derecho aeronáutico, ya que gran parte de la disciplina está relacionada con dicho instrumento, debiendo ser considerada como un bien cuya utilización origina una serie de consecuencias jurídicas, siendo un objeto del derecho sobre el cual los sujetos, personas físicas y jurídicas, realizan continuamente actos de variada naturaleza y de importantes consecuencias económicas.

La Federal Aviation Act de 1958 de los Estados Unidos define la aeronave como "todo objeto ahora conocido o que en el futuro se invente, empleado o diseñado para la navegación del, o vuelo en, el aire" ("Aircraft jeans any contrivance now known or hereafter invented, used, or designed for navigation of or flight in the air" 72 Stat. 737, 49 U.S.C. 1301).

El Código de la Aviación Civil de Francia define la aeronave así: "Son calificadas aeronaves para la aplicación de este Código, todos los aparatos capaces de elevarse o de circular en los aires" ("Sont qualifiés aéronefs pour l'application du présent code, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les aires", art. L. 110-1, Decreto 67-333 del 30 de marzo de 1967).

Ambas definiciones, como conceptos descriptivos de la aeronave, parecen mejores que la definición incluida en el Convenio de París (anexo A), según la cual son aeronaves "todos los aparatos que pueden sostenerse en la atmósfera gracias a las reacciones del aire". La definición del Convenio se limita al hecho de "volar" o simplemente de flotar, como un globo, sin consideración de su control por el hombre. Las definiciones estadounidese y francesa implican un control mediante el vocablo "navegación" o "circulación". El segundo término se emplea en la legislación francesa como un sinónimo de la "navegación".

Una de las primeras definiciones amplias de la aeronave es la del reglamento italiano de la aeronáutica de 1925: la aeronave es "un mecanismo o una cuasiestructura que utilizando el sustento estático y dinámico del aire, es apta para transportar cosas y personas" ("un mecanismo o una quai structura che aire, sia atto a transportare cose e persone"). (La actual definición del Código de Navegación Italiano, art. 743 reza: "Por aeronave se entiende cualquier máquina apta al transporte por aire de personas o cosas de un lugar a otro": "per aeromobile si intende ogni machina atta al trasporte per aria di persona o cose da un luego ad un altro").

Las legislaciones brasilera (1937) y uruguaya (1942) se refieren a la aeronave como aparato que efectúa transportes y que puede elevarse en el aire y ser dirigido. El Código Aeronáutico Argentino de 1954 (art. 36) contiene el mismo tipo de definición: "Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que pueden circular por el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas". En general, las definiciones de este tipo limitan el derecho aéreo a los aparatos que se emplean para el transporte de personas o cosas, pero que excluyen los globos cautivos, aunque éstos, junto con los paracaídas, se incluyen también el derecho aeronáutico por ser necesario su control (ver Reise y Lacour, Précis… p. 115 n° 123).

El nuevo Código brasilero del aire define la aeronave con más precisión: “Se considera aeronave, para los efectos de este artículo, todo aparato maniobrable en vuelo, apto a sustentarse, a circular en el espacio aéreo mediante reacciones aerodinámicas, y capaz de transportar personas o cosas” (“Considérase aeronave, para os efeitos deste artigo, todo aparéelo manobrável en vóo, apto a se sustentar, a circular no espaco aéreo mediante reacoes aerodinamicas, e capaz de transportar pessoas o coisas”: Decreto-lei n° 234 del 28 de enero de 1967). La nueva definición de 1967 hace un cambio importante: en lugar de emplear el término “dirigido”, que parece excluir a los aeróstatos, emplea el vocablo “maniobrable”, expresión más amplia puesto que incluye tanto el hecho de guiar un globo desde la superficie como pilotear un aparato.

Igualmente en el ámbito de la aplicación de la ley española está consagrada en la Ley 21 del 7 de julio de 2003, signada por SM El Rey Juan Carlos I , en donde se contempla la aeronave como objeto de derecho en la aplicación de la norma.

La Ley 18.916 del Código Aeronáutico Chileno, incluye en su artículo 27 de la Aeronave, donde no solo la define, sino que amplía su concepto en el ámbito jurídico de la aplicación, y dice definiéndola “Aeronave es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo”. Enero 19 de 1990.

Concepto del Código de Comercio Colombiano

Definición y Condiciones

El artículo 1789 C.Co. define la aeronave así:

> “Se considera aeronave, para los efectos de este Código, todo aparato que maniobre un vuelo, capaz de desplazarse en el espacio y que sea apto para transportar personas o cosas”.
>
> “Los aparatos que se sustentan y trasladan mediante el sistema denominado “colchón de aire”, quedan excluidos de las disposiciones de este Libro”.

La definición del artículo 1789 incluye tres condiciones:

- La aeronave debe ser capaz de maniobrar en vuelo. Por lo tanto es necesario que se encuentre bajo el control humano: un piloto o

control remoto por radio. Es la condición de la navegación o la circulación.

- La aeronave debe ser capaz de desplazarse en el espacio. Esta condición parece asegurar la capacidad de elevarse y de volar. En estricta lógica jurídica el término "espacio" del artículo 1789 difiere del "espacio aéreo" (definición argentina) y de "reacciones aerodinámicas" (definición brasilera).
- La aeronave debe ser apta al transporte de personas o cosas. La utilidad del aparato es más extensa que el mero vuelo, como sería el caso de un globo.

Aparatos excluidos de la definición

El segundo inciso del artículo 1789 excluye expresamente los aparatos que se mueven sobre un "colchón de aire", o sea los aerodeslizadores.

Principio de funcionamiento

El principio de su funcionamiento, desarrollado en 1860 por Girard, es el siguiente. El vehículo tiene básicamente la forma de una campana, con la apertura hacia la superficie. Contiene un motor y un ventilador que aspira el aire dentro de la campana. El aire excedente escapa por el borde periférico de la campana, y la pérdida de la carga así creada produce debajo de la campana un área de presión atmosférica más elevada que presión externa: su efecto es la sustentación del aparato de hasta uno o dos metros de la superficie. Se logra un equilibrio entre las presiones cuando la distancia entre el borde de la máquina y la superficie alcanza un valor suficientemente grande para que la presión dentro de la campana equilibre su peso.

El invento original fue mejorado por J. Bertin, que reemplazó el borde sólido de la campana por una "enaguas" de caucho flexible que se escurren por encima de los obstáculos sobrevolados por el aparato y así evitar la pérdida de la necesaria presión. Subsecuentemente se agregaron varias faldas, de manera que mientras unas equilibran el aparato las otras pasan por encima de los obstáculos.

El diccionario de términos aeronáuticos ASA, define así a una aeronave "An engine-driven, fixed wing, heavier than aircraft supporterd

in flight by aerodynamic lift produced when air flows over its wings". (1998). www.aiaa.org/index

Variantes del aerodeslizador

El aparato tiene tres variantes:

El aerotrén se desplaza sobre una vía de concreto constituida por un solo carril central sobresaliente, que guía al aparato. El vehículo se mantiene sobre su colchón de aire, y no descansa sobre cada lado del carril sino cuando se detiene.

El naviplano, sin ruedas, se ha destinado al transporte de pasajeros y carga a través de la Mancha. Un aparato de este tipo de 200 toneladas puede transportar 40 automóviles. Aunque se desplaza sobre un colchón de aire por encima del agua, es tributario, como una embarcación, de la presencia del agua debajo de su "campana". Para liberarse de la acción frenadora del agua, tiene que lograr una suficiente velocidad horizontal.

El terraplano no es un aerodeslizador propiamente dicho porque no opera enteramente sobre un colchón de aire. Tiene ruedas que aseguran su propulsión y dirección. Pero debido a sus faltas de caucho, el esfuerzo de las ruedas es menor respecto de su peso total que un vehículo terrestre ordinario. Debido a su colchón de aire el aeroplano también es anfibio. Muchos de estos modelos se han construido en Francia, como los BC-6, BC-7, BC-8, etc. de Sud Aviation).

LOS DOCUMENTOS DE LA AERONAVE

General

El Convenio de Chicago y el Reglamento Aeronáutico de Colombia establecen la lista de los documentos que deben encontrarse a bordo de una aeronave.

Además de estos documentos, obligatorios en relación con la aeronave, el piloto debe llevar entre los instrumentos necesarios para la navegación aeronáutica, un Manual de Rutas Aéreas de Colombia, o el equivalente en los vuelos internacionales. Ver RAC de Aerocivil Colombiana (2004).

Los desplachadores de las empresas transportadoras deben preparar los documentos de vuelo y los permisos correspondientes. Deben además ocuparse de la provisión de combustible de la aeronave y de la

documentación e información meteorológica. Ver RAC Aerocivil (2004). www.aerocivil.gov.co

Los distintos documentos

El certificado de matrícula

Con respecto al certificado de Matrícula Colombiana, el Reglamento Aeronáutico Colombiano, lo estipula claramente en la Parte Tercera de Actividades Aéreas Civiles, donde contempla la Clasificación, Registro Aeronáutico Nacional, Matrícula Colombiana, Marca de Nacionalidad y Matrícula, del Explotador, otras actividades y formularios. Adicionalmente dispone de los Costos de Operación de las Aeronaves.

El certificado de navegabilidad aérea

Según el Reglamento Aeronáutico "es el documento que expide, en el que constan las condiciones según las cuales la aeronave se considera aeronavegable de acuerdo con los requisitos de su certificación y otras instrucciones e información necesarias para su utilización dentro de las normas de seguridad". Se expide cuando la construcción de la aeronave ha terminado definitivamente.

El certificado de aeronavegabilidad es prueba de que en el concepto de los expertos consultados y en función de la reglamentación existente, la aeronave está concebida y construida de conformidad con las reglas del arte y del estado de la técnica, y que es apta a navegar en condiciones de seguridad satisfactorias (Lemoine, Traité, n° 217; Juglart, Traité, n° 70).

En Colombia se expiden tres tipos de este certificado:

- El regular para el transporte, el uso normal de aeronaves y la acrobacia;
- El restringido para la aviación agrícola y otros trabajos sometidos a restricciones especiales;
- El experimental para los prototipos durante su fase experimental.

El certificado se expide al inscribir la aeronave en el registro, con base en los certificados dados por el constructor y previa inspección y comprobación para los documentos necesarios a la certificación y a su renovación).

Bitácora de vuelo

En ellos el piloto indica todos los incidentes de la navegación aérea durante un viaje: ruta, duración, control de consumos de combustible, tiempos de taxeo, carreteo, vuelo, sostenimiento, aterrizaje, desvíos de ruta original (Aeropuerto alterno) y novedades de demoras y observaciones adicionales.

Manual de operación de vuelo de la aeronave

Cada tipo de aeronave tiene un manual para su operación, preparado por el constructor del aparato. Es obligatorio llevarlo a bordo para los casos de emergencia y procedimientos alternos.

Bitácora de navegación

El término "bitácora" deriva del francés "habitacle", que significa residencia. Se aplicó primero a una caja cilíndrica, cubierta con una lámina de cobre, en la cual se guardaban la brújula, los compensadores para mantener la brújula inmóvil durante las tempestades, las luces, etc., a bordo de un buque. Por extensión a la aeronave, la bitácora corresponde a una situación técnica análoga. Desde el punto de vista jurídico el libro de bitácora por "libro de la cabina del piloto" es el documento en el cual el piloto inscribe los nacimientos, las defunciones y los demás hechos ocurridos a bordo que puedan tener efectos jurídicos (art. 1807 n° 3 C.Co.).

Listas de comprobación y chequeo

Desde el instante mismo en el cual los Pilotos de Cabina de mando o el Ingeniero de Vuelo, según el modelo de aeronave, ingresa a la cabina, con el objeto de realizar un vuelo, debe revisar la existencia de las listas de Chequeo "Check List" para verificar la operación de los diferentes sistemas del avión. Cuando todo está preparado y la torre de control concede autorización de prendida de motores, se inicia la lectura de la correspondiente lista de comprobación. Antes de un despegue, la tripulación revisa los instrumentos de la aeronave. Para ello emplea listas especiales preparadas por el constructor de la Aeronave y verificadas con antelación por la F.A.A. y la Aerocivil del Estado.

Licencias de la tripulación de mando y cabina

Las licencias de la tripulación (comandante o piloto, primer oficial o co-piloto, ingeniero de vuelo, etc.) deben estar vigentes tanto desde el punto de vista técnico como médico. Estas se deben portar consigo, con

el objeto de cumplir con la reglamentación Nacional e Internacional. Aerocivil-FAA. OACI. Ver RAC parte Segunda Licencias a personal Aeronáutico. (www. Aerocivil.gov.co)

Los manifiestos de pasajeros, de carga, de peso y balance

Los manifiestos de pasajeros y carga registran lo que entró en la aeronave para su transporte. El manifiesto de peso y balance indica la carga útil de la aeronave y su distribución dentro del aparato. La Aerocivil tiene debidamente reglamentado lo atinente al despacho de aeronaves Ver RAC Parte Cuarta Capítulo XIX Formatos de W&B y AWB.

EL REGISTRO DE LA AERONAVE

Con fines de control la ley exige la inscripción en un registro nacional no solo los aeródromos y sus explotadores, sino también todos los informes básicos relativos a las aeronaves. Tres inscripciones son de mayor importancia: la matrícula, el dueño de la aeronave y su explotador. Las demás inscripciones derivan de estas tres.

EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL

De acuerdo con nuestro Reglamento Aeronáutico Colombiano, toda aeronave debe cumplir con los requisitos mandatorios y cumplir con el registro. El Registro está incluido en la Oficina de Reglamentos Aeronáuticos y de Registro (art. 1792 C.Co., RAC - Parte Tercera N° 3.3).

Funciones del Registro

Las funciones del Registro Aeronáutico son:

1. Servir de medio de tradición del dominio de las aeronaves;
2. Dar publicidad a los actos y contratos que trasladen o muden el dominio de las aeronaves así como los que versen sobre los gravámenes o limitaciones al dominio;
3. Dar mayores garantías de autenticidad y de seguridad de los títulos, actos y documentos que deben registrarse.

Estas funciones se refieren a los derechos reales sobre la aeronave de acuerdo con nuestra normatividad jurídica aeronáutica colombiana.

Los certificados

El Registro expide certificados que son "copia" integral de los folios de la matrícula. El Reglamento Aeronáutico emplea al término "copia" y no "original". Se podría dudar del valor probatorio del certificado como tal.

Cuando se cancela el título o el acto que rige la aeronave, se hará cancelación en el registro, Acerca de este Tema de importancia, el Dr. Edgar Rivera Flórez, ha escrito una serie de artículos referente al registro y certificado de aeronaves. XI Congreso Iberomericano de Derecho Aeronáutico, Bogotá, 1995.

LA MATRÍCULA DE LA AERONAVE

Definición

Según el RAC "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". Esta definición es a la vez descriptiva y causal. Es descriptiva en el sentido de concordar con el que los certificados sean "copias"; la matrícula es el "original" con fuerza probatoria. Es causal por cuanto indica los efectos de la matrícula: confiere la nacionalidad colombiana a la aeronave, entre otros efectos. Ver RAC Parte Tercera 3.4

Condiciones de la matrícula

El Reglamento Aeronáutico Colombiano, enumera las condiciones para matricular una aeronave:

Propiedad

La aeronave debe ser del Estado o de una persona con derecho a ser dueña de una aeronave colombiana. Es aeronave del Estado la que pertenece a las entidades públicas (departamentos, institutos, etc.), excluyendo a las aeronaves militares, aduaneras y de la policía. Esta condición es de especial importancia: se vincula la propiedad con la nacionalidad del titular.

Navegabilidad

El certificado de aeronavegabilidad debe estar vigente, lo que supone una aeronave ya construida. Por lo tanto, si la aeronave en construcción

puede ser objeto de hipoteca, no podrá registrarse como “aeronave”. RAC Parte Cuarta. Normas de Aeronavegabilidad y Operación de Aeronaves.

Matrícula Única

Si la aeronave es de procedencia extranjera, se debe haber importado legalmente y cancelado la matrícula del país de origen.

Impuestos

Deben pagarse los impuestos y las contribuciones aplicables, incluso el de renta y patrimonio de solicitante, de acuerdo con la nueva Reforma Tributaria.

Destinación del uso

Deben cumplirse los requisitos particulares para las aeronaves destinadas a la aviación civil comercial o privada. Certificados de Operación o Funcionamiento.

Las marcas de la aeronave

La aeronave matriculada lleva los distintivos de su nacionalidad, la bandera colombiana y el grupo de signos que determine la autoridad aeronáutica (arts. 1437, 1794 y 1799 CCo.). Sin embargo debemos anotar que el Decreto 62 del 11 de enero de 1934 en el artículo 210, expresa que los pabellones nacionales no deberán llevar escudos, vemos que las aeronaves incluyen una estrella naval mercante, que no corresponde a los aviones colombianos. Según el reglamento, los distintivos constituyen cuatro tipos de marcas:

Marca de nacionalidad

La nacionalidad se designa por las letras HK- y con la reformas al Reglamento Aeronáutico Colombiano, el distintivo de los ultralivianos (2004). Ver Resolución 5545 del 26-XII-2003.

Marca de matrícula

La matrícula es representada por un número arábigo: 4241 marcado sobre la aeronave y correspondiente al número de su inscripción en el Registro.

Marca de utilización

El uso al cual se destina la aeronave se indica por una letra mayúscula, salvo las aeronaves comerciales, que no llevan ese distintivo.

Es prohibido emplear una aeronave para un uso que no corresponda a su marca de utilización; por lo tanto el cambio de uso requiere el cambio de su letra. Es también prohibido modificar el diseño y los colores y otros distintivos de la aeronave sin previa autorización. El propietario y el explotador son responsables de la legibilidad de las marcas de sus aeronaves. RAC Parte Tercera 3.5.4.

Marca de propiedad

La marca de propiedad indica el nombre del explotador (razón social, signos, emblemas, logotipos). Las aeronaves destinadas a la aviación comercial deben ostentar la marca de propiedad seguida por el nombre COLOMBIA HK-1973 COLOMBIA- AEROCÓNDOR. Las aeronaves de enseñanza y las de los aeroclubes deben también ostentar marcas de propiedad. RAC 3.5.5.

Los efectos jurídicos de la matrícula

La matrícula de la aeronave engendra efectos jurídicos, directa o indirectamente, por medio de la nacionalidad:

1) La nacionalidad colombiana de la aeronave, adquirida por la matrícula, tiene por efecto: (i) la aplicación de la ley colombiana a la aeronave, especialmente cuando se encuentra en el espacio aéreo suprayacente a la alta mar (art. 1773 C.Co.); (ii) modificaciones a la anterior norma por razones excepcionales, tales como una empresa multinacional en la cual participen personas o entidades colombianas que dependerán de un convenio (art. 1799 C.Co.) – 1794.
2) La aeronave es de la propiedad de un nacional colombiano, o excepcionalmente de un extranjero domiciliado o residente en Colombia. Ambas situaciones son reconocidas por el Registro, la segunda bajo determinadas condiciones.
3) La matrícula permite el libre tránsito de la aeronave por el espacio aéreo nacional. Puesto que Colombia ha ratificado el Convenio de Chicago, sus aeronaves podrán obtener la autorización de sobrevolar los territorios de los otros Estados partes al Convenio. Al contrario, el Estado colombiano solo autoriza el sobrevuelo de su territorio a aquellas aeronaves matriculadas en su país de origen.

4) La matrícula de la aeronave debe comunicarse a la OACI, con base en el artículo 21 del Convenio de Chicago de 1944.

La matrícula provisional

La matrícula provisional se otorga por un tiempo limitado en dos casos:

1) Cuando al importar una aeronave falta cumplir algunos requisitos relativos a las condiciones de importación de aeronaves). En tal caso se otorgan marcas de nacionalidad colombiana y demás distintivos (art. 1797 C.Co.). La matrícula provisional permite otorgar una licencia provisional de operación al explotador (art. 1792/2 CCo.). RAC. Parte Tercera 3.4.
2) Cuando se ha arrendado una aeronave de matrícula extranjera con base en acuerdos de cooperación entre empresas aéreas o compañías de Leasing Internacional.

La cancelación de la matrícula

La matrícula se cancela en los siguientes casos (art. 1796 C.Co.):

1) Cuando la autoridad aeronáutica autoriza la matrícula de la aeronave en otro país. En la práctica se cancela primero la matrícula colombiana, y, antes de desplazar la aeronave, se le otorga el número de matrícula extranjero.
2) Cuando se autorice la exportación de la aeronave – UAEAC.
3) Cuando por razones de mantenimiento o reparación demasiado costoso o sin utilidad económica es necesario poner la aeronave definitivamente fuera de servicio. Jurídicamente, en el caso de no poder usarse el aparato, la matrícula se cancela porque la aeronave no es aeronavegable.
4) Cuando la destrucción o desaparición física de la aeronave en accidente de aviación ha sido debidamente comprobada por las autoridades competentes..
5) Por decisión de la autoridad aeronáutica y otra autoridad competente cuando la actual matrícula es irregular.
6) Cuando falte algún requisito para la inscripción, estando la aeronave en Colombia, como su transferencia a un extranjero sin domicilio ni residencia en el país.

7) En los demás casos que determine la ley.

Las primeras dos causales requieren la previa cancelación de los gravámenes que pesen sobre la aeronave, salvo autorización expresa de los acreedores de mantenerlos. El número de una matrícula cancelada no podrá emplearse para otra aeronave, arts. 1782 y 1795 C.Co.

EL PROPIETARIO Y EL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE

El Registro Aeronáutico contiene distintos libros para el propietario, el explotador y la matrícula de la aeronave, factores que se relacionan estrechamente entre sí. Desde el punto de vista de quien controla la aeronave, la calidad de "explotador" es el factor predominante.

El propietario-explotador

El propietario tiene el dominio de la aeronave y el explotador reúne los requisitos para su operación (arts. 1795, 1797/3, 1852 C.Co.). Usualmente ambas calidades se reúnen en la misma persona natural o jurídica. Según el artículo 1851 C.Co. "es explotador de una aeronave la persona inscrita como propietaria de la misma en el registro aeronáutico". Excepcionalmente "el propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la autoridad aeronáutica e inscripción en el registro aeronáutico nacional". Jurídicamente el propietario ha cedido la explotación para quedar con la nula propiedad. En todos los casos el explotador, que sea el dueño o no, deberá reunir las condiciones que la ley (art. 1852 C.Co) fija para explotar una aeronave, arts. 1782, 1792, 1857, 1562 del C.Co.

La calidad de explotador

El explotador es la persona responsable de la aeronave y por ende de los daños causados a terceros en la superficie (arts. 1827 C.Co. ss.) y de los abordajes (arts. 1841 C.Co. ss.). Es en principio el transportador de los artículos 1874 CCo. y siguientes. En efecto como arrendatario adquiere "la calidad de explotador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste, cuando tal calidad le sea reconocida por la autoridad aeronáutica (arts. 1782, 1851 y 1890/2 CCo.). Sin embargo, como fletador no adquiere la calidad de explotador (arts. 1893/2 C.Co.) por cuanto solo asume el uso mas no el control de la aeronave.

La única aparente excepción legal a la responsabilidad total del explotador es que él o el dueño es responsable de mantener la matrícula pintada sobre la aeronave de manera visible. Por incidental que sea la excepción es indicativa del enlace entre el dueño, el explotador y la matrícula.

La matrícula, el propietario y el explotador

En vista del requisito que el dueño de la aeronave tenga en principio la nacionalidad colombiana, deberá analizarse ello para el caso en que el dueño ceda la aeronave a un explotador, el todo dentro del concepto de la matrícula.

Requisito de nacionalidad

Puede matricular una aeronave quien sea su dueño según la ley. Según el artículo 1795 C.Co. "si se trata de aeronaves de servicios comerciales se requiere que su propiedad y control real y efectivo pertenezca a personas naturales o jurídicas colombianas que, además, reúnan los requisitos indicados en el artículo 1426 ... El artículo 1426 C.Co. prevé: "En las empresas nacionales aéreas ..., de carácter comercial, la participación, directa o indirecta, de capital perteneciente a personas extranjeras no podrá exceder del cuarenta por ciento del total vinculado a dichas empresas". Sin embargo por medio de la Resolución 51 de 22 de octubre de 1991 el CONPES, determinó el Estatuto de Inversiones Internacionales y se eliminaron las limitaciones impuestas a las participaciones extranjeras.

La ley hace una excepción al principio de nacionalidad colombiana del dueño cuando la aeronave se destina a usos otros que los comerciales. En tales casos el dueño podrá ser un extranjero domiciliado o residente en Colombia (art. 1426/2 CCo.). La legislación colombiana es en esto más amplia que otras legislaciones que excluyen a los extranjeros del dominio de aeronaves nacionales.

Análisis de la calidad de dueño y de explotador: artículos 1795 y 1851 C.Co.

El artículo 1851 C.Co. indica que es explotador quien esté inscrito como dueño de la aeronave. Ello implica que para matricular la aeronave su dueño debe ser su explotador. Además, puesto que el dueño puede

transferir la calidad de explotador, se supone que a la primera inscripción el propietario y el explotador constituyen la misma persona.

El artículo 1795 C.Co. exige que para el caso de servicios comerciales, un nacional colombiano tenga la "propiedad y control real y efectivo" de la aeronave. En el caso de que el dueño de la aeronave ceda la calidad de explotador a un tercero, se incumple los requisitos del artículo 1795, por cuanto el explotador es quien de hecho reúne el control real y efectivo, sin ser el dueño, por ejemplo en el caso de ser extranjero.

Para armonizar los artículos 1795 y 1851 se podrá considerar que la conjunción "y" del artículo 1795 ("propiedad y control …") expresa la regla general del artículo 1795 para reunir las calidades de dueño y explotador en una persona colombiana, pero que al tenor del artículo 1852 se pueden dividir las calidades.

Relación de la matrícula con el dueño y con el explotador

Si la anterior interpretación del artículo 1795 es válida, la condición de ser dueño colombiano para matricular la aeronave resulta ser una condición fundamental de la matrícula, y no un control real y efectivo que es objeto de transferencia. Pero si el criterio de "dueño" es esencial para la matrícula, el de "explotador" es esencial para los derechos y obligaciones ante terceros.

LOS DERECHOS REALES QUE SE EJERCEN SOBRE LAS AERONAVES

Toda aeronave matriculada o en construcción tiene un propietario. La existencia del dominio permite constituir derechos sobre el aparato a favor de terceros: transferencia del dominio, hipotecas, embargos y secuestros de la aeronave, todos previstos por la legislación colombiana, y el crédito-arrendamiento. Los Convenios de Roma de 1933 sobre el embargo y de Ginebra de 1948 sobre el reconocimiento de derechos sobre la aeronave deben tenerse en cuenta. Ver revisión de Convenios Internacionales.

TRANSFERENCIA DEL DOMINIO DE LA AERONAVE

La enajenación de la aeronave por compraventa, permuta, donación o cualquier otro acto requiere una escritura pública que perfeccione el contrato y la tradición mediante la inscripción del adquiriente como

dueño en el Registro Aeronáutico acompañada de la entrega material de la aeronave (art. 1427 C.Co.). El registro aeronáutico tiene para la aeronave la misma función que el registro de instrumentos públicos para los inmuebles. Arts. 47, 824, 1456, 1471, 1563, 1570, 1571, 1572, 1687 y 1798.

LA HIPOTECA DE LA AERONAVE

La aeronave como objeto de hipoteca

No obstante su característica de mueble, la aeronave es objeto de hipoteca (arts. 1904 y 1907 C.Co.). Su gran valor económico explica que la garantía real habitualmente aplicada a los inmuebles se extienda legalmente a la aeronave, como también a los buques (ver art. 1570 C.Civ.; la analogía entre la aeronave y la nave no es completa: cierto tipo de embarcaciones solo son objeto de prenda, art. 1570 C.Co.).

Las normas que rigen la hipoteca de las aeronaves como tales son escasas: El Código de Comercio solo contiene cuatro artículos pertinentes y solo ocho para las hipotecas marítimas: (ver art. 1781 C.Co.). Los artículos 2432 a 2457 del Código Civil ofrecen disposiciones complementarias a la hipoteca de aeronaves.

Según el artículo 1905 C.Co. la hipoteca incluye: "la célula, las unidades motopropulsoras, los equipos electrónicos y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella en forma permanente, aunque fueren momentáneamente separadas de la misma, los seguros o indemnizaciones que parcial o totalmente reemplacen la cosa gravada...". Este artículo es necesario debido a la naturaleza de mueble de la aeronave. En efecto, por una parte, la disposición indica lo que incluye la aeronave como tal, a la manera de "muebles por destinación" o por accesión de un inmueble. Por otra parte extiende el derecho de hipoteca más allá de las cosas en sí, para cubrir otros derechos, como los seguros y las indemnizaciones.

Para hipotecar la aeronave ésta debe estar matriculada en Colombia (art. 1904 C.Co.). Pero para facilitar la compraventa de nuevas aeronaves, el artículo 1904 permite la hipoteca de una aeronave en construcción y el artículo 2436 C.C. Permite, por analogía, constituir una hipoteca en el exterior, arts. 1427, 1570, 1792 y 1798 C.C. 2443/2444.

Las características de la hipoteca

El artículo 2432 C.C., define la hipoteca como "un derecho de prenda constituido sobre inmuebles que no dejan por eso de permanecer en poder del deudor". Se entiende "prenda" en su sentido más amplio, para incluir además de la hipoteca de inmuebles la prenda de los muebles (art. 2409 C.C.). Más específicamente, la hipoteca es un derecho real de garantía constituido por contrato; es accesorio a una obligación principal la cual garantiza. El acreedor hipotecario goza de un derecho indivisible y preferencial sobre la cosa en el caso de que su deudor incumpla su obligación principal, arts. 665, 1449 y 2409 C.C.

La hipoteca derecho real

Como derecho real la hipoteca tiene las siguientes características:

1) Constituye una garantía real, que se distingue de la personal (fianza, caución), y que protege el crédito otorgado por el acreedor al deudor. La garantía está limitada, puesto que no podrá cubrir una suma superior al doble de la obligación principal (art. 2455 C.C.; ver art. 1909 C.Co.). Para mantener su garantía el acreedor podrá exigir que se tomen las medidas necesarias para mantener el valor de la cosa hipotecada (art. 2451 C.C., en el caso de las aeronaves, ello se logra mediante el certificado de la aeronavegabilidad.

2) La hipoteca es indivisible. El acreedor tiene derecho a proteger su crédito sujetando todos los bienes gravados o sus partes (art. 2433 C.C.) (art. 1905 C.Co.). La indivisibilidad de la aeronave hipotecada se asegura sobre la base de su funcionamiento, como lo indica el artículo 1906 C.Co.: "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 1905 ... sino de manera momentánea para su reparación y mejora". Por analogía con el artículo 1435 C.Co., relativo a los buques, la aeronave es una "universalidad mueble". Finalmente, el artículo 1907 C.Co. prohíbe al deudor 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". Es el caso de la aeronave en construcción.

Puesto que la hipoteca no se limita a la aeronave, el concepto de la indivisibilidad se extiende a sus mejoras (art. 2445/2 C.C.) y a la

indemnización de sus seguros (art. 2446 C.C. y art. 1905 C.Co.). Si es posible extender por analogía las mejoras de un inmueble a la aeronave por medio de su certificado de aeronavegabilidad, el Código de Comercio no hace mención de las rentas recibidas por el arriendo de la aeronave, y que podrían ser equivalentes a las "pensiones devengadas por el arrendamiento de los bienes hipotecarios" del artículo 2446 C.C. y sujetas a la hipoteca inmobiliaria.

3) La hipoteca es un derecho accesorio a la obligación principal del deudor. Al extinguirse ésta, se extingue aquella (arts. 1536, 1544, 1545, 1551, 1625, 1758, 1760, 2356, 2457 y 2557 C.C.).

4) El deudor conserva la posesión de la cosa hipotecada, y por lo tanto, su uso (art. 2432 C.C.). Podrá también enajenar la cosa, si es su dueño, no obstante estipulación en contrario (art. 2440 C.C.).

5) El acreedor hipotecario tiene un derecho a perseguir la cosa, o de seguimiento, y un derecho preferencial respecto de los otros acreedores del deudor. El acreedor podrá ejercer su derecho de seguimiento desde el incumplimiento de su deudor, y solicitar la restitución del bien en manos de quien esté (art. 2452 C.C.). En el caso de una aeronave en vuelo internacional el acreedor deberá esperar su regreso a Colombia para ejercer este derecho, puesto que Colombia no ha ratificado el Convenio de Ginebra. Al ejercer su derecho, el acreedor será preferido especialmente a los acreedores quirográficos (ordinarios) del deudor, y a otros acreedores hipotecarios si su derecho es anterior en fecha. Sin embargo, su derecho preferencial cede a los siguientes créditos, según el artículo 1905 C.Co.):

- Los impuestos a favor del fisco que gravan la aeronave;
- Los salarios de la tripulación de la aeronave por el último mes;
- Las remuneraciones o indemnizaciones debidas por asistencia o salvamento causadas durante la existencia del gravamen;
- Los gastos destinados a la conservación de la aeronave durante el juicio respectivo y las costas de éste en beneficio en común de los acreedores, y
- Las indemnizaciones fijadas en este Título por daños que haya causado la aeronave, durante el último año, a personas o cosas

con ocasión de un vuelo y que no estén amparadas por un seguro o garantía, arts. 665, 2499 C.C.; 554 a 560 C.P.C.

La hipoteca contrato solemne

Como contrato la hipoteca tiene las siguientes características:

1) Solo la persona capacitada para enajenar la cosa puede hipotecarla (art. 2349/1 C.C.). En el caso de la aeronave tiene este derecho su dueño mas no su explotador.
2) La hipoteca es un contrato solemne, por cuanto se otorga por escritura pública tanto para los inmuebles (art. 2434 C.C.) como para las aeronaves (art. 1904/1 C.Co.).
3) En el caso de que una aeronave matriculada en Colombia sea objeto de una hipoteca constituida en el exterior, rige el artículo 2436 C.C. Tal hipoteca será válida en Colombia si se cumplen los siguientes requisitos: (i) el contrato constitutivo de la hipoteca deberá ser válido según la ley del lugar de su celebración (art. 20/2 C.C.); (ii) la escritura otorgada en el exterior deberá ser autenticada por un agente consular colombiano (art. 259/1 C.P.C.) y, dado el caso, ser traducido al español oficialmente; (iii) se inscribe la hipoteca en el Registro Nacional Aeronáutico (art. 2436 C.C.), arts. 756, 2641, 2652, 2653, 2663 C.C.

EL EMBARGO Y EL SECUESTRO DE LA AERONAVE

El embargo y el secuestro de las aeronaves están previstas por los artículos 1908 y 1909 C.Co. A ello podría agregarse la reglamentación del Convenio de Roma del 29 de mayo de 1933, a pesar de que Colombia no lo haya suscrito, porque representa un proceso internacional. Ver revisión Convenios.

El embargo y el secuestro en el derecho colombiano

Los artículos 1908 y 1919 C.Co. se combinan con el procedimiento de embargos y secuestros de los artículos 513, 515 y con los artículos 681 y siguientes del Código de Procedimiento Civil.

Objeto del embargo y del secuestro

Según el artículo 1908/1 C.Co.: “El embargo de una aeronave, aún en vía de construcción deberá anotarse en el registro aeronáutico”. Por lo

tanto, el embargo es aplicable a toda aeronave construida o en vía de construcción, extranjera o nacional (salvo las estatales). Fuera del contrato constitutivo de derechos reales, la única condición para su validez es su inscripción en el registro aeronáutico. Para las aeronaves no matriculadas en Colombia, el embargo es solo posible si el aparato ha sido matriculado en Colombia (art. 1798 C.Co.), arts. 480, 1427 y 1792 C.C.; 259, 260 C.P.C.

Toda aeronave puede ser objeto de secuestro, salvo las excluidas del Código de Comercio (aeronaves del Estado). Para el caso especial de las aeronaves destinadas al transporte público, matriculadas en Colombia, su utilidad pública explica que para ser objeto de un secuestro se requiere una sentencia ejecutoriada que ordene el trámite. Tal condición no es exigible si la aeronave ha estado fuera de uso por más de un mes, por cuanto no es necesario proteger su utilización.

Desembargo y levantamiento del secuestro

El deudor podrá desembargar su aeronave, y levantar el secuestro sobre ella, prestando una caución real, bancaria o de una compañía de seguros igual al doble del crédito demandado, sin intereses ni costas, y sin "exceder en ningún caso los límites señalados en esta parte" (art. 1909/1 C.Co.). Los "límites señalados" parecen relacionarse con las diferentes indemnizaciones previstas en caso de daños a terceros, personas en la superficie, pasajeros, etc. arts. 65 del C.C.; 678 y 687 del C.P.C.

El Convenio de Roma del 29 de mayo de 1933

Definición de "embargo"

Según el artículo 2 del Convenio, se entiende por "embargo" todo acto, cualquiera que fuera su nombre, por el cual una aeronave es determinada, en un interés privado, por el intermedio de agentes de la justicia o de la administración pública a favor de un acreedor o del propietario o del titular de un derecho real sobre la aeronave, sin que el secuestre /embargador/ pueda invocar una sentencia ejecutoria, obtenida previamente por un proceso ordinario o un título de ejecución equivalente.

Naturaleza del "embargo"

La ventaja del embargo para el acreedor es que no requiere sentencia previa, y por lo tanto, en la mayoría de los casos constituye una medida sorpresiva para el deudor. Según el convenio, consiste en el hecho de proceder al seguimiento de la cosa. Esta fórmula acomoda varias legislaciones nacionales, a saber:

- El "secuestro" italiano; arts. 921 y 924, el Código Italiano de Procedimiento Civil); arts. 1057, 1074 y ss. del Código italiano de navegación de 1942.
- El "embargo provisional" alemán (L.P.C.A., parágrafo 16 y ss.).
- El "embargo conservatorio" francés.
- El "secuestro" suizo (L.P. arts. 271 y ss.).
- El derecho de retención sobre la aeronave cuyo acreedor ha obtenido su posesión sin el consentimiento del explotador.
- La hipoteca y los privilegios Ley Chilena art. 11455, Cap. IV; Ley 18.916 - 1990.

Objeto del Convenio

El Convenio de Roma tiene dos objetivos principales:

1) Asegurar la regularidad de los servicios aéreos. Mediante exenciones al derecho de embargo el Convenio busca asegurar la regularidad de los servicios aéreos, vistos desde dos puntos de vista: (i) los servicios presentados por las aeronaves de líneas regulares de carácter comercial; (ii) los servicios prestados por las aeronaves estatales. El acreedor no es menos protegido, por cuanto puede recurrir a la ejecución usual mediante sentencia sobre la aeronave en el Estado de su matrícula. Su derecho es así protegido al nivel internacional, que fue precisamente la finalidad del Convenio.
2) Proteger los derechos de los acreedores, sin obstaculizar el uso de las aeronaves, salvo en los casos en que exista una deuda directamente relacionada con el viaje que va a efectuar la aeronave en el momento del embargo. Para tal caso es válido su embargo; no así el embargo por una deuda antigua sobre una aeronave a punto de partir. Ver Proceso de Aerocóndor S.A.

Aeronaves sujetas al embargo

Aeronaves excluidas del embargo

Se excluyen del embargo del Convenio de Roma:

1) Las aeronaves afectadas exclusivamente al Estado, entre las cuales están las destinadas al transporte del correo.
2) Las aeronaves al servicio de una "línea regular de transporte público". Los conceptos sobre el sentido de "línea regular" varían; el más amplio, de Mateesco Matte, la define como un "servicio periódico con un horario preestablecido" que incluye un "transporte que se efectúa diaria o semanalmente, o también un transporte que se identifica apenas con fechas de partida o de llegada" (in Georges Jacquemin, "Régles relatives aux droits d'hypothéque et de saisie-conservatoire en droit aérien, RGAE. 1973.183).
3) Las aeronaves afectadas al transporte de personas o bienes, con base en contratos onerosos, que estén "listas para partir". El concepto de "lista para partir" fue adoptado del derecho marítimo y su nave "lista para el zarpe". En derecho aeronáutico se considera la aeronave "lista" cuando ha terminado de tomar carburante y su carga, y el piloto espera la autorización para el despegue (Reise y Lacour, Précis, n° 190, p. 176). El concepto se aplica tanto a los servicios irregulares (charters) como a los regulares. No se eximen del embargo del Convenio las aeronaves, aún "listas para partir", cuando la deuda ha sido contractada para un futuro viaje o cuando se trata de un crédito nacido durante el viaje que actualmente cumple. (Art. 3) C. Roma.

Aeronaves incluidas en el embargo del Convenio

Se incluyen especialmente las aeronaves deportivas, las de turismo y las de trabajos especiales, que se someten sin límite al embargo del convenio según el procedimiento nacional de cada Estado contratante en que se inicie el embargo. El explotador puede evitar el embargo mediante el depósito de una suma de dinero o por una garantía bancaria. El Convenio prevé esta excepción para los casos en el que el embargo no pudo evitarse por parte del deudor (art. 4) C. de Roma.

Protección del deudor

El Convenio protege al deudor mediante las siguientes disposiciones:

1) El deudor puede evitar el embargo mediante el depósito de una garantía suficiente (art. 4). El procedimiento para ello depende de la ley nacional del lugar donde se tramita. El Convenio prevé que el monto de la garantía debe cubrir la deuda y las costas, pero no ser superior al valor de la aeronave.
2) El procedimiento destinado a informar al deudor del embargo debe ser rápido, de manera que él tenga conocimiento de la situación jurídica de la aeronave.
3) Si el embargo no se tramita según las disposiciones del convenio, el responsable deberá indemnizar al dueño o al explotador por los daños causados (art. 6). El responsable es el secuestre de la aeronave.
4) El Convenio de Roma (art. 8) protege la propiedad industrial por cuanto excluye el embargo por causa de falsificación de patentes (construcción, instrumentación). La disposición se basa en el artículo 27 del Convenio de Chicago en el mismo sentido.
5) El Convenio no se aplica a la quiebra, ni a la violación de normas aduaneras, penales o de policía, ni a los embargos por el dueño desposeído de su aeronave después de un acto ilícito.

Ámbito y ratificación del Convenio

El Convenio se aplica en el territorio de cada Estado contratante, a toda aeronave matriculada en el territorio de otro Estado contratante (art. 9). Han ratificado el Convenio de Roma:

Alemania	14-10-37
Argelia	23-07-64
Bélgica	14-10-37
Brasil	21-08-38
Dinamarca	31-01-39
España	14-10-37
Guatemala	06-07-39
Holanda	27-01-38
Hungría	15-05-37
Italia	14-10-37
Níger	09-10-64
Noruega	22-06-39
Polonia	31-08-37

Rumania	14-10-37
Senegal	01-09-64
Suecia	31-01-39
Suiza	29-11-50
Colombia	Rev. 1980/2003

El “crédito-arrendamiento” o “leasing” de aeronaves

Concepto

Con base en un arreglo entre tres personas y dos contratos el crédito-arrendamiento se presta a la adquisición de aeronaves. La empresa aérea que no quiera o no pueda comprar una aeronave arreglo con un banco para que este compre el aparato del constructor; luego, por un segundo contrato entre el banco y la empresa aérea el primero cede a la segunda el uso de la aeronave, y la empresa paga periódicamente una suma de dinero durante determinado tiempo. Al terminarse el plazo acordado, la empresa tiene la opción de adquirir el dominio sobre la aeronave con base en los pagos ya efectuados.

Interés económico de la institución

Cada una de las partes tiene un interés económico. El constructor-vendedor beneficia de una venta al contado. El organismo financiero beneficia del servicio que presta a la empresa, y asegura la recuperación de su capital invertido. La empresa aérea beneficia del uso inmediato de la aeronave: el precio del aparato será eventualmente elevado, pero la institución del crédito-arrendamiento le permite acogerse a los alivios tributarios para los arrendamientos. Al extinguirse el contrato con el banco, no está obligado a comprar la aeronave, ya que podría ser más provechoso el uso de material moderno.

Globalmente considerada, la institución es una ventaja para material tan caro como una aeronave. El sistema ha sido empleado en Gran Bretaña y en Francia, pero sobre todo en los Estados Unidos, donde algunas empresas aéreas han tenido bajo leasing hasta un 80% de su flota (RFDA.1975.362). Los beneficios de la institución son controvertidos para las aeronaves dichas de “tercer nivel”, destinadas al servicio de cortas distancias para las cuales se ha sugerido, en lugar de la financiación por un banco, un plan de inversión colectiva de empresas aéreas (RFDA.1974.316).

Modelo francés del "crédito-arrendamiento"

La legislación francesa organiza esta institución para los muebles en general (crédit-bail: L.66-455 del 2 de julio de 1966, JO.3-7-1966 mod. Por la Ord. 67-837 del 20 de septiembre de 1967 JO.29-9-67).

Normas generales

1) Solo pueden celebrar este tipo de contrato las empresas comerciales de la categoría de bancos o establecimientos financieros. De allí la creación en 1972 de la "Societé Air Bail", organismo especializado en el arrendamiento de aeronaves y de sus accesorios y equipos.

2) El control debe ser objeto de un registro oficial con el fin de ser oponible a terceros. Esta publicidad se distingue de la requerida para el arrendamiento propiamente dicho de una aeronave.

3) Si el banco cede su contrato con la empresa a un tercero, lo que constituye una especie de cesión de crédito, el banco cedente queda sin embargo obligado ante la empresa cedida. La disposición tiene la finalidad de proteger a la empresa aérea contra el organismo financiero que trataría de evitar cumplir con sus obligaciones vendiendo la aeronave a un tercero.

Doctrina y Jurisprudencia

a. Criterio de la naturaleza del contrato

El contrato entre el banco y el constructor es una compraventa, y el contrato entre el banco y la empresa aérea o "usuario" es más complejo. La denominación de "crédito-arrendamiento" que se le ha dado no corresponde a las instituciones jurídicas conocidas por el derecho germano-romanista (y el concepto de "leasing" de la common law tiene aún menos equivalencia). Desde el punto de vista doctrinal no es un simple contrato de arrendamiento, ni una compraventa a plazo o a crédito o con pacto de reserva de dominio, ni es un arrendamiento-compraventa. Aunque la última de estas hipótesis parece la más adecuada, no lo es por cuanto que en el arrendamiento-compraventa el dominio pasa definitivamente al usuario al terminar el contrato, es decir al completar el precio. En el crédito-arrendamiento el usuario no está obligado a comprar.

La jurisprudencia francesa lo ha analizado como un arrendamiento de un mueble con una promesa de venta (Rouen, 3 de julio de 1970,

DS.1971.J.465, nota Christian Dessens). Durante la vigencia del contrato el usuario es un arrendatario y cuando se vence este contrato, se convierte en dueño si acepta la promesa de venta. Si no acepta la promesa, se restituye el mueble a su dueño, el banco.

b. Situación jurídica del usuario

El usuario no es un comprador, y por lo tanto no se beneficia de las garantías que ofrece el vendedor por vicios ocultos. Algunas sentencias han concedido el derecho a garantías al usuario al considerarlo como comprador cuando acepta la promesa de venta. Por su lado, los bancos, para evitar las críticas hechas de sus cláusulas de no-responsabilidad que imponen al usuario, imaginaron que éste es su representante ante el constructor-vendedor. Así, el usuario selecciona el bien objeto del negocio, y verifica la presencia o ausencia de vicios ocultos en nombre del banco. Tal arreglo tiene el inconveniente de que el usuario solo goza de los derechos que efectivamente le concede el banco.

Otra interpretación es considerar que el usuario, el banco y el constructor se encuentran en el clásico triángulo de la estipulación para otro. Así, el banco (comprador) y el constructor (vendedor) otorgarían determinados derechos al usuario. El banco tendría un interés en esta solución, por cuanto ello concedería algunos derechos al usuario en contra del vendedor, pero ninguna facultad para proceder a la resolución judicial de la compraventa. El concepto de la estipulación para otro no es enteramente satisfactorio, porque el usuario sigue en una situación precaria ante el banco. (Ver Michel Guinchard, "Garanties et responsabilités dans le crédit-bail sur aeronefs", RFDA.1975. 362-377).

El reconocimiento internacional de los derechos sobre las aeronaves Convenio de Ginebra del 19 de junio de 1948.

Colombia ha firmado pero no ratificado el Convenio de Ginebra relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves. Por la importancia de su régimen, y el número creciente de Estados que lo vienen ratificando, y por la inclusión de sus principios en muchas legislaciones nacionales, se resume aquí sus puntos básicos.

Finalidad y ámbito del Convenio

Objetivos

El Convenio de Ginebra de 1948 tiene dos objetivos:

1) Crear el nivel internacional un sistema de garantías para financiar la compraventa de aeronaves.
2) Reglamentar un crédito a favor de los acreedores, sobre la aeronave, bien de gran valor. El crédito o derecho sobre la aeronave incluye la célula, los motores, las hélices, la radio y los demás elementos destinados a ser usados dentro del aparato, que esos elementos estén instalados o provisoriamente separados de la aeronave (art. XVI). También incluye los repuestos de la aeronave, o sea cualquier elemento destinado a sustituir otro del aparato (art. X-4).

Ámbito

El Convenio se aplica a las aeronaves matriculadas en otro de los Estados contratantes, y no a las aeronaves matriculadas por el Estado que aplique su propia ley (art. XI-1). Con esta salvedad, el Convenio solo recomienda a los Estados aplicar las normas internacionales, dejándolos reglamentar sus propios derechos reales. Una excepción importante a la libertad de legislar es el requisito, por la ratificación, que el Estado renuncie a imponer el privilegio que usualmente tiene el fisco sobre el bien privado.

Los Estados contratantes aplican a las aeronaves matriculadas en su propio territorio las siguientes disposiciones:

- Prohibición de la pluralidad de inscripciones (art. II);
- Mención del servicio encargado del registro en cada certificado de matrícula (art. III);
- Cancelación de la matrícula antigua a favor de la nueva (art. IX);
- Privilegio de los créditos debidos por concepto de salvamento, y por gastos extraordinarios indispensables a la conservación de la aeronave (art. IV).

El Convenio no se aplica a las aeronaves afectadas a los servicios militares, aduaneras o de policía (art. XIII). Aviación del Estado.

Los derechos reconocidos por el Convenio

Los derechos y sus limitaciones

El Convenio reconoce los siguientes derechos (art. I):

1) El derecho de propiedad sobre la aeronave.

2) El derecho del detentador de la aeronave de adquirir la propiedad sobre la aeronave por compraventa (promesa de venta, la cual incluye la práctica estadounidense de “equipment trust”).
3) El derecho de hipoteca (o su equivalente anglo-sajón: “mortgage”) y todos los derechos de esta naturaleza creados para garantizar el pago de una deuda, mediante contrato. Los derechos tienen por objeto la aeronave y sus repuestos (los nuevos reemplazan a los antiguos por subrogación real: art-X-4).

El reconocimiento de estos derechos depende de que se (i) hayan otorgado de conformidad con la ley del Estado contratante en que se matriculó la aeronave con efecto de nacionalidad, (ii) inscriba el derecho en ese mismo registro nacional.

Sin embargo, las divergencias entre las legislaciones nacionales, y en particular la oposición del sistema franco-italiano al de la common law, explica que el Convenio tenga en cuenta ciertos conceptos de la common law. Por lo tanto, el Convenio tiene las siguientes limitaciones:

1) Al reconocer los derechos reales sobre la aeronave, tal reconocimiento no implica la obligación de crear un registro aeronáutico con efectos de derecho privado. En efecto, los delegados alemanes en la conferencia se opusieron a tales efectos, y la common law los desconoce en general.
2) Aunque el convenio sí establece determinadas reglas de conflicto de leyes (del ámbito del derecho internacional privado), no crea un derecho uniforme respecto de las reglas de fondo, objeto de críticas.

La inscripción de los derechos reconocidos

La inscripción de los derechos reconocidos se rige por dos principios: la centralización de la inscripción y su control por el Estado.

El principio de la centralización

Todas las inscripciones relativas a la aeronave deben efectuarse en el mismo registro (art. II-1). La dirección de la autoridad responsable del registro deberá indicarse en todos los certificados de la aeronave que se refieran a su nacionalidad (art. III-1).

Los certificados expedidos por la autoridad responsable serán, salvo prueba en contrario, prueba del contenido del registro (art. III-2). Sin

embargo, si el Estado de la autoridad responsable declara por ley que el certificado tiene la misma fuerza probatoria que el registro, este efecto regirá para efectos del Convenio (art. III-3).

El principio del control estatal

La validez de sucesivas inscripciones en diversos Estados se determina según la ley del Estado en el cual la aeronave está matriculada (art. II-1). Salvo disposición contraria del Convenio, los efectos de la inscripción de cualquier derecho reconocido por el Convenio ante terceros se determina por la ley del Estado de su inscripción (art. II-2). El Estado de inscripción podrá prohibir la inscripción de un derecho que no admite inscripción válida según su ley nacional (art. II-3).

Los créditos privilegiados ante los derechos reconocidos

Salvo el derecho del acreedor hipotecario sobre el monto de su garantía (art. V), determinados créditos son privilegiados y luego son preferidos a los derechos reconocidos. Una aeronave no podrá ser objeto de una enajenación si no se han satisfecho todos los derechos reconocidos, o si sus titulares no han consentido el traspaso (art. IX). Con mayor razón son privilegiados los siguientes créditos.

Los créditos expresamente declarados como privilegiados del artículo IV

1) La remuneración debida por el salvamento de la aeronave (art. IV-1-a). El "salvamento" incluye las operaciones a tierra y en el mar.

2) Los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave (art. IV-1-b). Por conservación se entiende el mantenimiento, mas no la mejora de la aeronave; quedan entonces excluidas las modificaciones de la aeronave.

Estos dos créditos existen desde el fin de las operaciones de salvamento y de conservación. Constituyen un gravamen de la aeronave, y deberán ser ejecutados con prioridad a los demás derechos sobre la aeronave (art. IV-1). En presencia de varios de estos créditos, se liquidan en el orden inverso de sus fechas de creación (art. IV-2). Estos créditos podrán inscribirse en el registro dentro de un plazo de tres meses desde la fecha de la terminación de las operaciones de salvamento o de conservación (art. IV-3). Pero después de vencerse el plazo de tres meses no serán reconocidos en los otros Estados contratantes, salvo previo

registro (art. IV-4-a), o cuando se ha acordado su valor o cuando se inició un proceso judicial. En el último caso, el juez competente determinará las condiciones para la interrupción o la suspensión del período de tres meses (art. IV-4-b).

Además de la prioridad de estos créditos sobre los derechos reconocidos por el Convenio (art. IV-1), también son privilegiados ante los demás derechos que los Estados contratantes admitan en sus respectivas leyes nacionales (art. IV-5, implícitamente).

Los créditos implícitamente privilegiados

1) Los créditos que resultan de un daño causado a terceros en la superficie, si estos daños no están cubiertos adecuadamente por un seguro (art. VII-5). Por seguro adecuado o suficiente se entiende que cubre una suma igual al valor de la aeronave nueva. Prevalece este crédito en el caso de la venta forzosa de la aeronave sobre la cual existe un derecho reconocido (art. I). En efecto, los créditos de este tipo pasan antes de los derechos reconocidos, si la ley nacional del Estado en donde se causó el daño prevé que; la víctima no tendrá que someterse a la regla del artículo VII-4. Según este artículo, se deberán satisfacer, antes de la venta forzosa, los derechos reconocidos sobre la aeronave, y no se podrá oponer a la víctima un derecho reconocido en exceso del 80% del monto de la venta, por consiguiente, para poder dar prioridad al crédito de un tercero perjudicado por los daños causados a la superficie, se requiere que: (i) la aeronave sea objeto de una venta forzosa, (ii) la aeronave esté gravada de hipoteca; (iii) el seguro que cubre el daño es insuficiente; (iv) el Estado dispone que el derecho reconocido e inscrito no es prioritario.

2) Las costas procesales legalmente exigibles según la ley del Estado de la venta forzosa, que se pagan con el dinero recibido de la venta, y con antelación a los créditos enumerados en el artículo IV (salvamento y conservación).

3) Los créditos a favor del Estado con base en las leyes de inmigración, de aduana o de navegación aérea (art. XII). Esta disposición del convenio implica que nada en el tratado podrá perjudicar la aplicación de estas leyes. Una multa aduanera, por ejemplo, puede ser prioritaria. Arts. 1555 y ss. C.Co.

La venta forzada de la aeronave

La ley aplicable

Los procedimientos de embargo y de subasta se rigen por la ley del Estado de la venta forzosa (art. VII-1 y art. X-3 para los repuestos). Pero el convenio impone dos restricciones a la ley nacional: (i) la fecha y el lugar de la subasta deben señalarse por lo menos seis semanas previas al proceso; (ii) el acreedor que ha embargado la aeronave para una subasta deberá informar a las autoridades de ello y del lugar de la matrícula de la aeronave, así como del contenido del registro de la misma (art. VII-2).

Los derechos sobre la aeronave

La subasta no puede efectuarse si todos los derechos que tengan prioridad sobre la solicitud del acreedor secuestre no han sido satisfechos por el precio de la venta, o asumidos por el comprador (art. VII-4). Por consiguiente, los primeros acreedores no corren con el riesgo de una venta a vil precio.

La aplicación de esta regla es difícil en el caso de la hipoteca practicada por los bancos estadounidenses a una flota aérea o fleet mortgage. En este caso todas las aeronaves objeto de la hipoteca o mortgage tienen individualidad propia y se designan como tales hasta la extinción completa de la deuda. No hay subrogación real, en el sentido de que las aeronaves recientemente adquiridas no reemplazan a las vendidas. El fleet mortgage permite otorgar préstamos hasta del 80% del valor de la aeronave, lo que sería imposible con un sencillo mortgage. A pesar de esta ventaja, el fleet mortgage se caracteriza por el hecho de que la totalidad del crédito consentido es garantizada por cada una de las aeronaves individualmente considerada. Por lo tanto, cada aeronave cubriendo todo el crédito, para que la subasta sea posible sería necesario vender la aeronave por un precio muy superior al valor de la misma. Ello haría el embargo imposible, salvo que el acreedor que embarga sean también acreedor hipotecario de la flota.

Para proteger esta práctica estadounidense, el artículo II-5 del Convenio de Ginebra prevé que la ley nacional del Estado podrá disponer del reparto de los derechos inscritos a concurrencia del 80% del precio de la venta de la aeronave embargada. El 20% restante queda libre, especialmente a favor de los terceros víctimas de daños en la superficie. En la práctica esto significa que todas las garantías reunidas no pueden exceder el 80% del valor de la aeronave.

La autoridad pública no está obligada a reconocer, en contra del acreedor o del comprador, ningún derecho inscrito (enumerados en el art. I-1) o la transferencia de ese derecho, si se ha constituido cuando la persona en contra de la cual se inicia la subasta ha sido informada de ella (art. XI).

La venta pública o subasta de la aeronave transfiere el dominio de la misma libre de todo gravamen no aceptado por el comprador (art. VIII y art. X-3 para los repuestos).

Créditos relacionados con la subasta

Estos créditos son los de la víctima de daños en la superficie en ausencia de un seguro suficiente, ante los derechos inscritos, y las costas del proceso (art. VII-5 y 6).

En este caso se deberán tener en cuenta cuatro casos, dependiendo de las circunstancias previstas por el mencionado Convenio.

Los casos normales que son imposición de Leyes de inmigración, aduaneras y de navegación aérea, con Derechos inscritos de hipoteca, compraventa y arrendamiento.

Los casos accidentales con créditos privilegiados de salvamento y conservación.

Los de embargo en general y por último los de venta forzosa.

CAPÍTULO X

NORMAS AERONÁUTICAS DE COLOMBIA

Con el deseo de ilustrar a la comunidad académica en cuanto las Normas Aeronáuticas de Colombia, hacemos referencia sucinta de las implementadas por la UAEACC a partir de 1990 y nos referiremos en especial a las más actualizadas en este campo.

Adicionalmente, incluiremos los formatos utilizados por la Aerocivil colombiana y el glosario con las abreviaturas y el léxico aeronáutico moderno.

NORMAS AERONÁUTICAS DE COLOMBIA
AÑO 1990

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
0328	12-01-90	Por la cual se fija un sobreprecio en las tarifas para el transporte aéreo internacional de puntos en Colombia a Miami (Estados Unidos)
0374	15-01-90	Por la cual se dictan algunas normas sobre seguridad
1063	08-02-90	Por la cual se adiciona la parte tercera del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
2359	08-03-90	Por la cual se adiciona el numeral 8.3.2. Parte Octava del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
3335	17-03-90	Por la cual se fijan tarifas para el transporte aéreo de pasajeros internacionales
2792	20-03-90	Por la cual se conceden descuentos de tarifas
4711	24-04-90	Por la cual se adiciona la parte novena del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
6523	15-05-90	Por la cual se conceden descuentos de tarifas, revocando las Resoluciones Nos. 1326 de 1973, 0062 de 1975 y 2792 de 1990
7071	22-05-90	Por la cual se establece y se reglamenta el análisis Especto-fotométrico de aceite para los motores y turbinas de las aeronaves
7638	31-05-90	Por la cual se introducen reformas a los Reglamentos Aeronáuticos
8906	14-06-90	Por la cual se introducen modificaciones a la Resolución No. 8558 del 20 de junio de 1989
9969	04-07-90	Por la cual se expide el nuevo Manual de Reglamentos Aeronáuticos
10400	12-07-90	Por la cual se modifica el Artículo 2o. de la Resolución No. 7071 del 22 de mayo de 1990

10405	12-07-90	Por la cual se adiciona el Artículo 10 y se aclara el Artículo 12 de la Resolución 206 del 29 de diciembre de 1989
14436	13-09-90	Por la cual se modifica la Resolución 9969 del 4 de julio de 1990
15082	24-09-90	Por la cual se prorroga la entrada en vigencia del nuevo Manual de Reglamentos
15774	11-10-90	Por la cual se autoriza un incremento en las tarifas de pasajes y carga internacional, con excepción de las tarifas de carga hacia Miami
16323	24-10-90	Por medio de la cual se dictan medidas en materia de tarifas para el transporte aéreo internacional de carga hacia la ciudad de Miami, Estados Unidos

AÑO 1991

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
1369	13-02-91	Por la cual se expide un reglamento
2066	28-02-91	Por la cual se prorroga la entrada en vigencia de la Resolución número 9969 de julio 4 de 1990
2172	28-02-91	Por la cual se complementan las Resoluciones 3335 de marzo 17 de 1989, 18201 de noviembre 18 de 1989 y 15774 de octubre 11 de 1990
2173	28-02-91	Por la cual se complementa la Resolución 20625 de diciembre 29 de 1988
2404	07-03-91	Por la cual se modifica el numeral 3.6.3.4.3.24 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
3002	19-03-91	Por la cual se introducen modificaciones a la Resolución No. 8906 del 14 de junio de 1990
3003	19-03-91	Por la cual se modifica el numeral 3.6.3.4.3.20 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
5082	10-05-91	Por la cual se fijan Tasas, Tarifas y Derechos por los Servicios que presta, y las Autorizaciones que otorga el Departamento

		Administrativo de Aeronáutica Civil, a través de varias de sus Dependencias y se derogan las resoluciones Nos. 5167 del 14 de agosto de 1980, 4668 del 20 de abril de 1988, 9897 de julio 10 de 1989, la 2475 del 12 de marzo de 1990 y la 10856 del 19 de julio de 1990
8269	05-07-91	Por la cual se autoriza la expedición de un Certificado Tipo para la fabricación de aeronave
8572	15-07-91	Por la cual se prorroga la entrada en vigencia de la Resolución número 8558 de junio 20 de 1989
11073	04-09-91	Por la cual se prohíbe el consumo de cigarrillo, tabaco y sus derivados en el interior de aeronaves comerciales en vuelos domésticos
11248	06-09-91	Por la cual se reglamentan los Vistos Buenos de importación y exportación de aeronaves, se regulan algunos aspectos del Registro Aeronáutico
13885	25-10-91	Por la cual se modifica el Numeral 2.3.13.6 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y se reglamenta la designación de sicólogos delegados de la División de Medicina de Aviación de la Dirección General de Operaciones Aéreas del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil
14142	30-10-91	Por la cual se modifica el artículo 11 de la Resolución 12373 de 1987, relativo a cambios de horarios e itinerarios
15542	21-11-91	Por la cual se modifica el procedimiento para fijar tarifas en el transporte aéreo nacional y se dictan otras disposiciones
17421	27-12-91	Por la cual se modifica el artículo 21 de la Resolución 15542 de 1991, relativa al procedimiento para fijar tarifas en el transporte aéreo nacional

AÑO 1992

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
0227	22-01-92	Por la cual se fijan tasas, tarifas y derechos por los servicios que presta y las autorizaciones que otorga el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil a través de varias de sus Dependencias y se deroga la Resolución No. 5082 del 10 de mayo de 1991
0476	31-01-92	Por la cual se establece el procedimiento para la determinación de tarifas en el transporte aéreo internacional de pasajeros
1325	24-02-92	Por la cual se modifica la Resolución 476 del 31 de enero de 1992, relativa al procedimiento para la determinación de tarifas en el transporte aéreo internacional de pasajeros
1686	28-02-92	Por la cual se modifican los numerales 3.6.3.4.3.8, 3.6.3.4.3.20 y 3.6.3.4.3.21 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
2110	11-03-92	Por la cual se modifican algunos numerales del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
7165	26-06-92	Por la cual se modifican los Reglamentos Aeronáuticos Numeral 2.2.1.1 9 de la Parte Segunda
7166	26-06-92	Por la cual se modifica el Numeral 2.2.13 de los Reglamentos Aeronáuticos
7167	26-06-92	Por la cual se modifican los Numerales 4.1.1.27 y 4.1.1.34 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
7168	26-06-92	Por la cual se modifican los Numerales .2.1.2, 2.4.2.3 y 2.4.3.3 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
8014	22-07-92	Por la cual se reglamenta el otorgamiento de permisos, licencias, certificados y autorizaciones con carácter provisional
7164	26-07-92	Por la cual se adiciona el Manual de

		Reglamentos Aeronáuticos
9888	10-09-92	Por la cual se modifica la Resolución No. 8014 del 22 de julio de 1992
10818	02-10-92	Por la cual se modifica el numeral 3.6.3.2.6.2. de los Reglamentos Aeronáuticos
12513	13-11-92	Por la cual se revocan los numerales 2.3.13.4., 2.3.13.6 y 2.3.13.7 del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y se revoca la Resolución número 13885 del 25 de octubre de 1991
12514	13-11-92	Por la cual se modifica el Manual de Reglamentos Aeronáuticos
14297	22-12-92	Por la cual se modifica el Manual de Reglamentos Aeronáuticos

AÑO 1993

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
1382	25-02-93	Por la cual se modifica el Manual de Reglamentos Aeronáuticos
1934	16-03-93	Por la cual se modifica el sistema de tarifas por derechos de aeródromo, utilización de la plataforma, servicios de protección al vuelo en ruta, en vuelos nacionales e internacionales y tarifas operacionales anuales por el uso de la infraestructura aeronáutica de propiedad del Fondo Aeronáutico Nacional.
4836	16-06-93	Por la cual se adiciona un numeral del Manual de Reglamentos Aeronáuticos.
7193	30-08-93	Por la cual se adiciona el Reglamento de Seguridad Aeroportuaria.
8199	27-09-93	Por la cual se modifica la Resolución No. 7193 del 30 de Agosto de 1993
9331	29-10-93	Por la cual se modifica la Resolución No. 8199 del 28 de septiembre de 1993.

AÑO 1994

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
0004	31-01-94	Por la cual se fijan los límites mínimos y

		máximos del rango tarifario determinados en algunas rutas del transporte aéreo nacional, dentro de los cuales las empresas nacionales de transporte aéreo regular de pasajeros deben establecer las tarifas
00297	03-03-94	Por medio de la cual se señala el procedimiento para el establecimiento de las tarifas de transporte aéreo regular de pasajeros.
00786	24-03-94	Por medio de la cual se establecen competencias en las dependencias del nivel central y se fijan otras funciones
01438	19-04-94	Por medio de la cual se fijan unos mecanismos de información y control para el transporte por vía aérea de mercancías peligrosas
02292	13-05-94	Por la cual se adiciona el Manual de Reglamentos Aeronáuticos
03220	02-06-94	Por medio de la cual se reglamenta la expedición de la licencia de Controlador de Tránsito Aéreo
03773	20-06-94	Por medio de la cual se establecen medidas especiales para garantizar el servicio público de transporte aéreo durante el término que dure el cese de actividades decretado por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC
03774	20-06-94	Por medio de la cual se desarrolla el artículo 1803 del Código de Comercio
03889	23-06-94	Por medio de la cual se adiciona la Resolución 03774 del 20 de junio de 1994
04077	01-07-94	Por la cual se fijan las tarifas por derechos de pista, de rampa y de servicios de protección al vuelo, para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de la ciudad de Santafé de Bogotá
04733	29-07-94	Por la cual se prohíbe el porte y consumo de

		estupefacientes y sustancias sicotrópicas en el interior de aeronaves comerciales y aeropuertos de la Nación
04849	04-08-94	Por la cual se adiciona el numeral 8.5.7. Parte Octava del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
05130	12-08-94	Por la cual se adopta el Reglamento de Operaciones Aeroportuarias (Muelles y Rampas), para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Santafé de Bogotá D.C.
05131	12-08-94	Por la cual se categorizan los aeropuertos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para efectos del proceso de descentralización Aeroportuaria
05278	18-08-94	Por la cual se adiciona el numeral 2.4.5. l. Parte Segunda del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
05525	26-08-94	Por medio de la cual se modifica la Resolución 03220 de 1994
05849	07-09-94	Por la cual se clasifican los Aeropuertos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de acuerdo con el Decreto No. 1601 de 1984, expedido por el Ministerio de Salud
05984	13-09-94	Por medio de la cual se modifica el Manual de Reglamentos
06088	15-09-94	Por la cual se aclara la Resolución 04849 de agosto 4 de 1994 que adiciona el Manual de Reglamentos Aeronáuticos
07124	28-10-94	Por la cual se modifica el artículo 4o. de la Resolución No. 00786 del 24 de marzo de 1994, sobre la competencia de la Oficina de Transporte Aéreo para la concesión de los permisos de funcionamiento de los aeródromos
08135	15-12-94	Por la cual se adiciona el numeral 2.2.1.21

		del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
08332	28-12-94	Por la cual se prohíbe la operación de aeronaves tipo motor a pistón y se suspende la autorización de constitución nuevas empresas con aeronaves de pistón

AÑO 1995

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
00432	23-01-95	Por la cual se modifica la Resolución No. 03220 de 1994
00720	31-01-95	Por la cual se modifica el Manual de Reglamentos Aeronáuticos
00721	31-01-95	Por la cual se prohíbe la operación de empresas con aeronaves subsónicas en el Espacio Aéreo colombiano
00722	31-01-95	Por la cual se fijan los montos mínimos de capital con que deben contar las escuelas y los talleres aeronáuticos.
00803	03-02-95	Por la cual se asigna el nombre al aeropuerto de San Andrés, Isla
02197	07-04-95	Por medio de la cual se establece la Zona restringida SK (R) 25, en la base militar de Matamtugo de la Armada Nacional
02299	17-04-95	Por la cual se crea el Comité lnterdisciplinario para el Desarrollo del Sistema de Navegación Satelital
03154	24-05-95	Por la cual se adoptan controles de ingreso en las áreas restringidas de los Aeropuertos Públicos
03155	24-05-95	Por la cual se crea un Comité
03316	01-06-95	Por la cual se asignan unas funciones en dependencias del nivel central
03460	07-06-95	Por la cual se asignan unas funciones
04514	27-07-95	Por la cual se modifica la Resolución 03154 del 24 de mayo de 1995
06119	02-10-95	Por la cual se establece una reglamentación en virtud del artículo 2o. del Decreto No. 2270 de 1991

008223	05-12-95	Por la cual se reglamenta el Subcomité Sectorial del Modo de Transporte Aéreo

AÑO 1996

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
02791	07-05-96	Por medio de la cual se adiciona el artículo 1 5 de la Resolución 04026 de julio 5 de 1995 reglamentaria del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria
55	25-07-96	Por la cual se crean las nuevas Divisiones de la Oficina de Control y Seguridad Aérea y se dictan las normas necesarias para su funcionamiento
06288	30-10-96	Por la cual se fijan las tarifas por concepto de permisos de construcción y operación de aeródromos, y estudios para construcciones en áreas de influencia de los aeropuertos
06800	26-11-96	Por la cual se modifica la Resolución No. 02299 del 17 de abril de 1995
06917	29-11-96	Por la cual se establecen sanciones para las personas, naturales o jurídicas, que desarrollen actividades en la Dirección Aeroportuaria de Santafé de Bogotá, Aeropuerto Internacional El Dorado y que infrinjan los reglamentos y demás disposiciones que regulan las operaciones aeroportuarias y se delega la facultad para imponerlas
06948	03-12-96	Por la cual se desarrolla el Artículo 7 de la Resolución 2929 de 1996 No. 1
07445	27-12-96	Por la cual se fijan las Tasas Aeroportuarias Nacionales e Internacionales, Tarifas por Derechos de Aeródromo, Servicio de Protección al Vuelo en rutas nacionales e internacionales, Servicio de Navegación Aérea y Tránsito Aéreo (Sobrevuelos) y utilización Puentes de Abordaje y se establecen procedimientos

AÑO 1997

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
00195	03-02-97	Por la cual se crea el Grupo de Búsqueda, Asistencia, Rescate y Salvamento
00223	03-02-97	Por la cual se adiciona la Resolución No. 07445 del 27 de diciembre de 1996
00956	21-03-97	Por medio de la cual se reglamentan algunos aspectos sobre los requisitos de capital de las empresas aéreas
01022	02-04-97	Por la cual se categorizan los aeropuertos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para efectos del proceso de descentralización Aeroportuaria
02141	04-06-97	Por la cual se modifica el artículo 2o. de la Resolución 06948 del 3 de diciembre de 1996
02867	01-08-97	Por la cual se efectúan unas modificaciones al régimen de operaciones Aéreas en el Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín
03307	04-09-97	Por la cual se reglamentan las funciones de interventoría y/o supervisión para los contratos que celebre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
03849	20-10-97	Por la cual se adiciona el artículo 15 de la Resolución 04026 del 5 de julio de 1995, reglamentada del Programa de Seguridad Aeroportuaria
04112	06-11-97	Por medio de la cual se CREA el COMITÉ DE DEFENSA Y CONCILIACIÓN
04766	17-12-97	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla
04876	24-12-97	Por medio de la cual se establecen requisitos excepcionales

04884	24-12-97	Por la cual se fijan las Tasas Aeroportuarias Nacionales e Internacionales, Tarifas por Derechos de Aeródromo, Servicio de Protección al vuelo en rutas nacionales e Internacionales, Utilización Puentes de Abordajes, Tarifa Operacional Anual y se establecen procedimientos
04885	24-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas por Derechos de Aeródromo en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Santa Fe de Bogotá D.C.
04886	24-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas por otorgamiento de permisos de construcción
04887	24-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas por los Servicios que presta la U.A.E.A.C. en la expedición de documentos, licencias de aeronavegabilidad, manuales y formularios
04888	24-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas de Servicios de Navegación Aérea y Tránsito Aéreo (Sobrevuelos)
04889	24-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas por los Servicios que presta la U.A.E.A.C., a través de la Oficina de Registro
04890	24-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas por calibración de radioayudas para los Aeropuertos que no son propiedad de la U.A.E.A.C.
04891	24-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas para las Licencias que otorga la Aeronáutica Civil a Personal Técnico de Aviación Civil
04892	24-12-97	Por la cual se fijan las tarifas para los mensajes transmitidos por la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas y se deroga la Resolución 14590 del 28 de diciembre de 1992
04893	24-12-97	Por la cual se reglamenta el suministro de energía eléctrica, se fijan las tarifas correspondientes y se deroga la Resolución

		No. 02231 del 10 de abril de 1996
04894	24-12-97	Por la cual se fijan las tarifas y se reglamentan los servicios que se prestan en los Aeropuertos y Estaciones de Radiocomunicaciones de propiedad de la Aeronáutica Civil, mediante sus conmutadores telefónicos, Radioenlaces, Microondas PCM (MIC), aislados telefónicos y telegráficos y se deroga la resolución número 1320 del 1 de marzo de 1996
04895	24-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas por los servicios que presta la U.A.E.A.C. para otorgar permisos de operación, de funcionamiento y autorizaciones
04930	30-12-97	Por la cual se fijan las Tarifas por Servicios varios que presta la Aeronáutica Civil

AÑO 1998

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
00021	08-01-98	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena
00278	12-02-98	Por la cual se constituye el grupo de vuelos dependientes de la subdirección general y se establecen sus funciones
00362	17-02-98	Por la cual se adopta un sistema de identificación para los inspectores de la Oficina de Control y Seguridad Aérea y se dictan otras disposiciones
00461	24-02-98	Por la cual se modifican las Resoluciones No. 04884, 04884, 04885, 04887 y 04892 del 24 de diciembre de 1997
01400	05-05-98	Por medio de la cual se fija un procedimiento interno para atender peticiones y se dictan otras disposiciones
01791	01-06-98	Por la cual se delega la facultad para imponer

		sanciones a quienes infrinjan el Manual de Operaciones Aeroportuarias, El Manual para Abatimiento de Ruido y demás reglamentos que regulan las operaciones en tierra del Aeropuerto Internacional El Dorado, y se establecen otras disposiciones
02130	30-06-98	Por medio de la cual se prorroga la vigencia de la Resolución No. 4876 del 24 de diciembre de 1977
03858	12-11-98	Por medio de la cual se modifica el artículo tercero de la Resolución No. 6948 de diciembre 3 de 1996
04000	24-11-98	Por la cual se establecen unos procedimientos para obtener el pago de los derechos de aeródromo, servicios de protección al vuelo en rutas nacionales e internacionales, utilización de puentes de abordaje y tarifa operacional anual y se dictan otras disposiciones
04351	21-12-98	Por la cual se delegan unas funciones y se establecen unas responsabilidades
04411	24-12-98	Por la cual se adicionan los numerales 3.6.3.2.6 y 3.6.3.3.2.2 del Ministerio de Reglamentos Aeronáuticos
04435	28-12-98	Por la cual se establecen las tarifas de Derechos de Aeródromo, Servicio de Protección al vuelo, y Tasas Aeroportuarias para el año 1999

AÑO 1999

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
00153	25-01-99	Por la cual se fija una tarifa sobre las tasas y los servicios que corresponden por derechos de aeródromo, servicio de protección al vuelo y estacionamiento de aeronaves
00183	27-01-99	Por la cual se suspende el cobro de la Tasa Aeroportuaria a los pasajeros embarcados en o con destino a el aeropuerto El Edén, de la

		ciudad de Armenia
00311	05-02-99	Por la cual se adiciona la Resolución número 4411 de 1998
00404	15-02-99	Por la cual se expide el Reglamento Interno del Consejo de Seguridad Aeronáutico
00867	11 -03-99	Por medio de la cual se establecen requisitos excepcionales
00868	11-03-99	Por la cual se otorgan facultades al Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea
01184	06-03-99	Por la cual se modifican los artículos 20 y 21 la Resolución 4000 del 24 de noviembre de 1998 y el artículo 1o. de la Resolución 311 del 5 de febrero de 1999
02371	18-06-99	Por la cual se modifica el artículo 20 de la Resolución 6152 del 2 de octubre de 1995, por la cual se modificó el procedimiento de horarios e itinerarios y se adoptó el sistema de Franjas Horarias ("Slots") en el aeropuerto El Dorado
02755	15-07-99	Por la cual se adiciona y modifica parcialmente la parte tercera del Manual de Reglamentos Aeronáuticos
03014	06-08-99	Por la cual se modifica el artículo 20 de la Resolución 6152 del 2 de octubre de 1995, por la cual se modificó el procedimiento de horarios e itinerario de carga en los Aeropuertos de Mitú, Puerto Carreño y Puerto lnírida
03806	05-10-99	Por la cual se establecen procedimientos para la cancelación de matrículas de aeronaves y licencias de personal aeronáutico
04392	12-11-99	Por la cual se adoptan medidas transitorias para garantizar la prestación del servicio de transporte de carga en los Aeropuertos de Pasto y Popayán
04609	02-12-99	Por la cual se adiciona el Artículo Primero de la Resolución Número 8014 de 1992

2564	23-12-99	Por la cual se establece el término en el cual pueden operar en el espacio aéreo colombiano las aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 111 del Anexo 16 al Convenio de la Aviación Civil Internacional
04971	31-12-99	Por la cual se conforma un Grupo de Trabajo para la evaluación de Proyectos Aerocomerciales
04973	31-12-99	Por la cual se unifican las normas que regulan la caución exigida para garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de los permisos de operación, y se efectúan algunas modificaciones

AÑO 2000

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
00190	27-01-00	Por la cual se establece un procedimiento y se amplia el plazo para el pago de la Tarifa Operacional Anual y deroga el Artículo Segundo de la Resolución 01 184 de 1999.
00191	27-01-00	Por la cual se actualizan las tarifas por Derechos de Pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Santafé de Bogotá D.C.
00291	03-02-00	Por medio de la cual se conforma un Equipo Técnico de Trabajo para adelantar los estudios orientados a definir las políticas de la entidad y formular el plan de desarrollo administrativo, garantizando su puesta en marcha, seguimiento y evaluación, en armonía con las políticas del Sector Transporte
00309	07-02-00	Por la cual se prorroga el plazo de la Resolución 03014 de agosto 6 de 1999 mediante la cual se adoptaron medidas transitorias para garantizar la prestación del servicio de transporte de carga en los

		Aeropuertos de Mitú, Puerto Carreño y Puerto lnírida
00648	29-02-00	Por la cual se aclara el artículo 20 de la Resolución No. 001 91 del 27 de enero del año 2000
00677	02-03-00	Por la cual se delegan unas funciones
00762	07-03-00	Por la cual se crea el Comité Anticorrupción de la Aeronáutica Civil
00820	10-03-00	Resolución por la cual se modifica el artículo 40 de la Resolución 02743 de 1988
01002	24-03-00	Por la cual se fija una Tarifa de valor Cero (0) por Servicio de Estacionamiento Nacional
01022	28-03-00	Por la cual se fijan las Tarifas para las Licencias que otorgan la Aeronáutica Civil al personal Técnico de la Aviación Civil
01375	19-04-00	Por medio de la cual se modifica y adiciona la Resolución No. 0762 del 7 de marzo de 2000 que creó el Comité Anticorrupción de la AERONÁUTICA CIVIL
02105	12-06-00	Por la cual se reglamenta la aplicación de la tasa aeroportuaria nacional e internacional a los Jefes de Estado y sus comitivas en misión oficial
02167	15-06-00	Por la cual se suspende los efectos de la delegación de funciones contempladas en la Resolución No. 00677 del 2 de marzo de 2000
02394	30-06-00	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el segundo semestre de 2000 en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena
02395	30-06-00	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el segundo semestre de 2000 en el aeropuerto Ernesto Cortissoz

		de la ciudad de Barranquilla
02836	02-08-00	Por la cual se delegan unas funciones y se modifica un acto administrativo
02898	04-08-00	Por la cual se actualizan las tarifas por Derechos de Pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Santafé de Bogotá D.C.
02928	09-08-00	Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., SACSA contra la Resolución 02394 del 30 de junio de 2000
02929	09-08-00	Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por Aeropuertos del Caribe S.A., ACSA contra la Resolución 02395 del 30 de junio de 2000
02971	11-08-00	Por medio de la cual se dictan normas para la certificación de Empresas de transporte aéreo comercial, talleres aeronáuticos y servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales

AÑO 2001

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
03971	19-10-01	Por la cual se modifica la Resolución No. 04368 del 15 de noviembre del 2000
04757	05-12-01	Por la cual modifican los artículos Décimo Séptimo y Décimo Octavo de la Resolución número 03239 del 6 de septiembre de 2000 que reglamenta el Sistema de Identificación del Aeropuerto El Dorado
04966	14-12-01	Por la cual se dictan normas complementarias sobre funcionamiento de las Agencias de viajes, Intermediarios y Operadores de viajes colectivos.
05089	21-12-01	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el primer semestre de

		2002 en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena
05096	21-12-01	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el primer semestre de 2002 en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla
05277	18-12-01	Por medio de la cual se modifica y prorroga la vigencia de la Resolución 3842 del 9 de octubre de 2001, por la cual se autorizó un incremento en las tarifas de transporte aéreo nacional e internacional

AÑO 2002

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
00230	23-01-02	Por la cual se fijan las tarifas y se reglamentan los servicios que se prestan en los Aeropuertos y Estaciones de Radiocomunicaciones de propiedad de la Aeronáutica Civil, mediante su Red de Fibra Óptica
00620	18-02-02	Por la cual se delegan unas funciones y se modifica un acto administrativo
00738	27-02-02	Por la cual se fijan las tasas Aeroportuarias Nacionales e Internacionales, y se establecen procedimientos
00793	05-03-02	Por la cual se delegan unas funciones y se modifica un acto administrativo
00858	07-03-02	Por la cual se modifica la Resolución número 0820 del 10 de marzo de 2000
01148	21-03-02	Por la cual se modifica la Resolución No. 05277 del 28 de diciembre de 2001, con la cual se modificó y prorrogó la vigencia de la Resolución 3842 del 9 de octubre de 2001
01541	26-04-02	Por la cual se modifica la Resolución No. 1148 del 21 de marzo de 2002
01640	06-04-02	Por la cual se fijan unas Tasas Aeroportuarias, se reglamenta su cobro y se

		deroga el parágrafo Tercero del artículo Primero de la Resolución 00738 del 27 de febrero de 2002
01804	08-04-02	Por la cual se modifica la Resolución 00362 del 17 de febrero de 1998
01930	20-04-02	Por la cual se delegan unas funciones y se modifica un acto administrativo
03253	24-06-02	Por la cual se aclara un acto administrativo
03737	26-07-02	Por la cual se actualizan las tarifas por Derechos de Pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Bogotá
03738	26-07-02	Por medio de la cual se establecen las zonas restringidas SK R27 y prohibida SK P28 dentro del FIR Bogotá-Sector NEIVA
04184	06-08-02	Por la cual se modifica el artículo undécimo de la Resolución 00738 del 27 de febrero de 2002 y se adiciona el procedimiento para el pago de la comisión por el recaudo de las tasas aeroportuarias nacional e internacional
04420	06-09-02	Por la cual se modifica la Resolución No 3509 del 20 de septiembre de 2001
04599	19-07-02	Por la cual se establece el Servicio de Atención e Información al Usuario en el aeropuerto El Dorado
04822	02-10-02	Por la cual se modifican parcialmente las Resoluciones Nos. 1148 y 1541 del 21 de marzo y 26 de abril de 2002 respectivamente

AÑO 2003

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
00062	15-01-03	Por medio de la cual se establece la zona restringida SK R18 sobre Bahía Málaga, dentro de la FIR Bogotá sector Cali
00063	15-01-03	Por medio de la cual se establece la zona restringida SK R17 sobre la Isla de Tierra bomba, de la FIR – Barranquilla, sector Cartagena

00212	28-01-03	Por la cual se actualizan las tarifas por Derechos de Pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Bogotá
00322	04-02-03	Por la cual se modifican unos numerales de la Parte Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
00521	17-02-03	Por la cual se modifica parcialmente el artículo 1º de la Resolución No. 01769 de mayo 16 de 2001
00580	19-02-03	Por la cual se modifica el artículo 3º de la Resolución 04184 del 16 de agosto de 2002
00655	25-02-03	Por la cual se fijan las tasas aeroportuarias Nacionales e Internacionales y se establecen procedimientos
00706	03-03-03	Por la cual se fijan las Tarifas por Calibración y Comprobación de Radioayudas, Radares, Comunicaciones Aeronáuticas y Ayudas Visuales para los aeropuertos que no son propiedad o no son administrados por la U.A.E.A.C.
00744	05-03-03	Por la cual se fija una Tarifa por Derecho de Aeródromo Nacional, Servicio de Protección al Vuelo Nacional, Servicio de Estacionamiento y Tasa Aeroportuaria Nacional
00839	13-03-03	Por la cual se autoriza un incremento en las tarifas nacionales e internacionales
01332	16-04-03	Por la cual se deroga la Resolución 04889 del 24 de diciembre de 1997 y se fijan nuevas tarifas por los servicios que presta la U.A.E.A.C. a través de la Oficina de Registro
01387	22-04-03	Por la cual se modifican y adicionan unos numerales a las Partes Segunda y Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
01401	23-04-03	Por la cual se concede una autorización

		temporal en relación con tiempos de vuelo de tripulantes
01450	28-04-03	Por la cual se adopta el Sistema de Información “A.L.D.I.A.” Automatización en Línea de Información Aeronáutica y se establecen sus procedimientos
01454	28-04-03	Por la cual se fija una Tasa Aeroportuaria Internacional
01832	16-05-03	Por la cual se deroga la Resolución 04889 del 24 de diciembre de 1997 y se fijan nuevas tarifas por los servicios que presta la U.A.E.A.C. a través de la Oficina de Registro
02532	26-06-03	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria
02533	26-06-03	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria
02786	16-07-03	Resolución por la cual se crea el Comité Nacional para la Prevención del Peligro Aviario de Colombia UAE de Aeronáutica Civil y su reglamento
02811	16-07-03	Por la cual se modifica el numeral 3.6.3.5.11.1. y se adicionan unos numerales a la parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
02812	16-07-03	Por la cual se modifica el numeral 2.2.1.1.4. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
02847	21-07-03	Por la cual se delegan unas funciones
02855	21-07-03	Por la cual se modifica el artículo 2º de la Resolución 01485 del 30 de abril de 2001
02861	22-07-03	Por la cual se actualizan las tarifas por derechos de pista para vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá

02894	25-07-03	Por la cual se fija una Tarifa por Tasa Aeroportuaria Nacional
03144	08-08-03	Por la cual se adicionan y modifican parcialmente, las Partes Primera y Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para la implementación de operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos, Categoría II
03208	13-08-03	Por la cual se incorporan unas definiciones a la Parte Primera, unas sanciones a la Parte Séptima y se adiciona una Parte Décima a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea
03209	13-08-03	Por la cual se delega una función y se crea el comité de certificación de aeropuertos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
03298	20-08-03	Por la cual se adopta el sistema de identificación Aeronáutico para los inspectores de la Oficina de Control y Seguridad Aérea y se dictan otras disposiciones
03862	24-09-03	Por la cual se aprueba el Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá
04401	24-10-03	Por medio de la cual se dictan normas especiales sobre aeronavegabilidad para operaciones bajo el Capítulo X de la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
04634	06-11-03	Por la cual se modifican parcialmente y se adicionan las partes Segunda y Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
04676	10-11-03	Por la cual se adiciona un parágrafo al artículo 11 de la Resolución 00738 del 27 de febrero de 2002

04982	25-11-03	Por la cual se modifican y adicionan algunos numerales en la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
05431	16-12-03	Por la cual se modifican y adicionan unos numerales en la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
05432	16-12-03	Por la cual se adicionan y modifican parcialmente las Partes Primera y Segunda de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se dictan otras disposiciones
05492	22-12-03	Por la cual se modifican y se adicionan unos numerales en la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
05545	26-12-03	Por la cual se modifican y adicionan algunos numerales a la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, sobre actividades aéreas deportivas y recreativas y se adoptan otras disposiciones
05584	29-12-03	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el primer trimestre de 2004 en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena
05585	29-12-03	Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el primer semestre de 2004 en el Aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla
05616	30-12-03	Por la cual se modifica el numeral 8.5.9.5. de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

AÑO 2004

RESOLUCIÓN	FECHA	TEMARIO
00120	21-01-04	Por la cual se establecen las tarifas de Derecho de Aeródromo, Servicio de Protección al vuelo, y Tasas Aeroportuarias para el año 2004
00143	22-01-04	Por la cual se actualizan las tarifas por

		Derechos de Pista para vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá
00197	27-01-04	Por la cual se adiciona un artículo transitorio a la Resolución número 04982 del 25 de noviembre de 2003
00531	20-02-04	Por la cual se reglamentan las cauciones para garantizar el pago de las obligaciones derivadas de los permisos de operación y el servicio de sobrevuelos
00722	03-03-04	Por la cual se asigna nombre a la Torre de Control del Aeropuerto de Guaymaral
01022	23-03-04	Contiene reformas al reglamento aeronáutico colombiano
01288	14-04-04	Contiene reformas al reglamento aeronáutico colombiano

AÑO 2001

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00178
(23 ENERO 2001)

"Por la cual se actualizan las tarifas por Derechos de Pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Bogotá".

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 11 del Artículo 5º y numeral 4º del artículo 8 del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad y en desarrollo de la ley 80 de 1993 y de la ley 105 de 1993, el 18 de julio de 1995 la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) celebró el Contrato de Concesión No. 0110-O.P. con la firma CODAD S.A. ("CODAD S.A. "o"

el Concesionario") para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado y obras complementarias, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos, y el mantenimiento de la segunda pista, de las obras complementarias y de la pista existente.

2. Que en dicho contrato se estipuló como contraprestación a favor del concesionario por el cumplimiento de las obligaciones que éste asume como tal, la cesión por parte de la UAEAC de los ingresos por derechos de pista, que abarcan la operación de aterrizaje y despegue y uso de ayudas visuales de aproximación, a partir de la Etapa de Mantenimiento y hasta la fecha de terminación, todo según se define en el contrato de Concesión.

3. Que mediante resolución 02898 de Agosto 4 de 2000, la Aeronáutica Civil actualizó las tarifas por derechos de pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Bogotá, para el segundo semestre de 2000.

4. Que se deben actualizar las tarifas conforme lo establecido en el numeral 17.4 de la cláusula decimoséptima del contrato de concesión.

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Indexar los componentes de las tarifas por "Derecho de Pista" en vuelos nacionales e internacionales, que se realicen en el aeropuerto El Dorado, para el primer semestre del año 2001, las cuales quedarán así:

a. GRUPO OPERACIÓN NACIONAL

	COMPONENTE Col $	COMPONENTE US$
1n	1.778	4,22
2n	5.359	12,67
3n	10.716	25,26
4n	17.876	42,15
5n	28.568	67,40
6n	46.444	109,55
7n	67.853	160,06
8n	92.841	219,03
9n	124.988	294,87
10n	248.364	585,89

Los explotadores de aeronaves de bandera colombiana en vuelos nacionales cancelarán en pesos Colombianos por derechos de pista, los anteriores componentes a la tasa representativa del mercado (TRM) del día de pago.

b. GRUPO OPERACIÓN NACIONAL

	COMPONENTE US $	COMPONENTE Col $
1i	25.15	10.668
2i	75.47	31.982
3i	125.79	53.319
4i	201.27	85.325
5i	327.05	138.644
6i	478.01	202.609
7i	654.12	277.265
8i	880.54	373.259
9i	1.551.67	657.731

Los explotadores de aeronaves de bandera colombiana o extranjera en vuelos internacionalespor derechos de pista, en pesos colombianos o en Dólares de los Estados Unidos de América, según los anteriores componentes a la Tasa Representativa del Mercado (TRM) de la fecha de pago.

ARTÍCULO SEGUNDO. A partir del primero (1) de Julio del año 2001, las tarifas señaladas en la presente resolución se entenderán automáticamente ajustadas con la variación de los índices de precios al consumidor para los Estados Unidos de América y la República de Colombia, correspondientes al semestre inmediatamente anterior.

PARÁGRAFO 1º. Mientras se conocen los índices a que se refiere este artículo y se publica la resolución, se facturará el servicio por los derechos de pista conforme a los términos de la presente resolución. Una vez publicado el Acto Administrativo los usuarios deberán pagar la diferencia que resulte de la indexación, previa factura del concesionario CODAD S.A.

PARÁGRAFO 2º. El pago de estas diferencias será hecho por los operadores de aeronaves que realizan operaciones regulares, conforme a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de la factura anterior en la que se realizó el pago parcial, siempre y cuando cumplan con

el plazo de pago que tenga la nueva factura. En caso contrario, es decir, si el operador se atrasa en este pago, deberá realizar el pago de la nueva factura, a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de pago, más los intereses de mora que se hayan generado.

PARÁGRAFO 3º. Para las operaciones no regulares, este cobro será realizado tan pronto se publiquen las nuevas tarifas, mediante la emisión de una factura al operador por parte del concesionario CODAD S.A., que deberá ser cancelada a la tasa representativa del mercado (TRM) del día en que se efectuó la operación, al igual que en el caso anterior, si el operador se atrasa en este pago, deberá realizar el pago de la nueva factura a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de pago, más los intereses de mora que se hayan generado.

ARTÍCULO TERCERO. Las operaciones de carga efectuadas en el aeropuerto El Dorado, entre las 21:00 HL y las 6:00 HL, tendrán un descuento del diez por ciento (10 %) sobre las tarifas previstas en la presente resolución.

ARTÍCULO CUARTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de publicación en el diario oficial y deroga la resolución 02898 de Agosto 4 de 2000.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, a los veintitrés (23) días del mes de enero de dos mil uno (2001)

ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00299
(30 ENERO 2001)

"Por la cual se establecen las tarifas de Derechos de Aeródromo, Servicio de Protección al vuelo, y Tasas Aeroportuarias para el año 2001"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del Artículo 8º del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 4 del Decreto 2724 de 1993, establece que constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza, tales como comunicaciones aeronáuticas, protección al vuelo, o por las operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas.

2. Que el artículo 5 del mismo decreto establece que corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generan por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Las tarifas por Derechos de Aeródromo y Servicios de Protección al vuelo que deben pagar los explotadores de aeronaves de bandera colombiana en vuelos nacionales en los Aeropuertos de categorías A de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, son las siguientes:

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)		**Derechos de Aeródromo $ Col**	**Servicio de Protección al Vuelo $ Col**
MENOR	2.500	6.000	6.000
2.5001	5.000	8.300	8.300
5.001	10.000	16.000	16.000
10.001	20.000	34.000	34.000
20.001	30.000	53.000	53.000
30.001	50.000	86.800	86.800
50.001	75.000	146,400	146.400
75.001	100.000	201,400	201.400
100.001	150.000	282.2001	282.200
150.001	200.000	371.6001	371.600

200. 001	MAYOR	2.1233 /Kgr.	12.1233 /Kgr.

ARTÍCULO SEGUNDO: Las tarifas por Derechos de Aeródromo y Servicios de Protección al vuelo que deben pagar los explotadores de aeronaves de bandera colombiana en vuelos nacionales en los Aeropuertos de categoría B de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, son las siguientes:

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)		**Derechos de Aeródromo $ Col**	**Servicio de Protección al Vuelo $ Col**
MENOR	2.500	5.700	5.700
2.501	5.000	7.900	7.900
5.001	10.000	10.600	10.600
10.001	20.000	31.800	31.800
20.001	30.000	51.100	51.100
30.001	50.000	85.000	85.000
50.001	75.000	135.900	135.900
75.001	100.000	177.000	177.000
100.001	150.000	265.500	265.500

ARTÍCULO TERCERO: Las tarifas por Derechos de Aeródromo y Servicio de Protección al vuelo que deben pagar los explotadores de aeronaves de bandera colombiana en vuelos nacionales en los puertos de categoría C de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, son las siguientes:

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)		**Derechos de Aeródromo $ Col**	**Servicio de Protección al Vuelo $ COL**
MENOR	2.500	5.400	5.400
2.501	5.000	7.500	7.500
5.001	10.000	10.000	10.000
10.001	20.000	25.500	25.500
20.001	30.000	42.400	42.400

30.001	50.000	67800	67800
50.001	75.000	80.600	80.600

ARTÍCULO CUARTO: Las tarifas por Derechos de Aeródromo y Servicio de Protección al vuelo que deben pagar los explotadores de aeronaves de bandera colombiana en vuelos nacionales en los Aeropuertos de categoría D de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, son las siguientes:

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)		**Derechos de Aeródromo $ Col**	**Servicio de Protección al Vuelo $ Col**
MENOR	2.500	4.400	4.400
2.501	5.000	6.000	6.000
5.001	10.000	7.700	7.700
10.001	20.000	18.600	18.600
20.001	30.000	31.000	31.000
30.001	50.000	49.600	49.600
50.001	75.000	58.900	58.900

ARTÍCULO QUINTO: Las tarifas por concepto de Derechos de Aeródromo y Servicios de Protección al Vuelo por las operaciones que realicen los explotadores de aeronaves de bandera colombiana o extranjera en vuelos internacionales en los Aeropuertos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil diferentes a Santafé de Bogotá D.C., se cancelarán en dólares de los Estados Unidos, según el cuadro siguiente.

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)		**Derechos de Aeródromo $ Col**	**Servicio de Protección al Vuelo $ Col**
MENOR	10.000	29.18	29.18
10.001	20.000	65.67	65.67
20.001	30.000	108.93	108.93
30.001	50.000	172.49	172.49
50.001	80.000	280.31	280.31

80.001	110.000	409.70	409.70
110.001	150.000	561.96	561.96
150.001	200.000	754.71	754.71
200.001	MAYOR	0.0042/Kgr.	0.0042/Kgr.

ARTÍCULO SEXTO: Las tarifas por Servicio de Protección al Vuelo por las operaciones que realicen en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Santafé de Bogotá D.C. los explotadores de aeronaves de bandera colombiana en vuelos nacionales serán las siguientes:

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)		**Servicio de Protección al Vuelo $ Col**
MENOR	5.000	7.300
5.001	10.000	16.000
10.001	20.000	34.000
20.001	30.000	52.900
30.001	50.000	86.800
50.001	80.000	156.800
80.001	110.000	227.700
110.001	150.000	282.200
150.001	200.000	371.600
200.001	MAYOR	2.1233 /Kgr.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Las tarifas por concepto de Servicio de Protección al Vuelo por las operaciones que realicen los explotadores de aeronaves de bandera colombiana o extranjera en vuelos internacionales en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Santafé de Bogotá, se cancelarán en dólares de los Estados Unidos según el siguiente cuadro:

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)		**Servicio de Protección al Vuelo $ Col**
MENOR	10.000	29.18
10.001	20.000	65.67

20.001	30.000	108.93
30.001	50.000	172.49
50.001	80.000	280.31
80.001	110.000	409.70
110.001	150.000	561.96
150.001	200.000	754.71
200.001	MAYOR	0.042 /Kgr.

ARTÍCULO OCTAVO: La Aeronáutica Civil cobrará un recargo del 5% en los Derechos de Aeródromo y Servicios de Protección al Vuelo, por las operaciones que se realicen entre las 18:30 y 06:00 hora local.

ARTÍCULO NOVENO: Las tarifas por Servicio de protección al vuelo, Derechos de Aeródromo y Estacionamiento aplicable a las aeronaves procedentes de los Aeropuertos de Ibarra, Esmeraldas, Nueva Loja (Lago Agrio) y Tulcán en la República del Ecuador y que aterricen en los Aeropuertos de las ciudades de Cali, Ipiales, Pasto, Puerto Asís, Tumaco y Popayán serán las domésticas que rigen para cada Aeropuerto.

ARTÍCULO DÉCIMO: Los servicios prestados fuera del horario publicado en el A.I.P. de Colombia en vuelos nacionales, tendrá un recargo equivalente a cuarenta (40) S.M.L.D. por cada hora o fracción de servicio adicional y para vuelos internacionales será equivalente a la conversión en dólares de los cuarenta (40) S.M.L.D., tomando la tasa de cambio representativa del mercado que rija para la primera quincena de Enero de cada año.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: Por el uso de los servicios de navegación aérea y tránsito aéreo que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil presta en los sobrevuelos realizados a lo largo de las rutas aéreas sobre el FIR/UIR BOGOTÁ y/o FIR, Barranquilla, dentro de los límites de control fijados por la OACI y que aparecen publicados en el A.I.P. de Colombia, se cobrarán las siguientes tarifas en dólares de los Estados Unidos de América:

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)	**Servicio de Protección al Vuelo $ Col**

MENOR	10.000	2.72
10.001	20.000	5.47
20.001	30.000	8.36
30.001	50.000	13.66
50.001	80.000	20.33
80.001	110.000	28.69
110.001	150.000	32.80
150.001	200.000	35.52
200.001	300.000	39.78
300.001	MAYOR	45.20

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: Están exentas del pago de los servicios de sobrevuelo las siguientes aeronaves:

a. Las aeronaves de propiedad del Estado Colombiano.
b. Las aeronaves de propiedad de Estados Extranjeros que presten servicios no comerciales, siempre y cuando exista reciprocidad.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: La elaboración de facturas de sobrevuelos se realizará mensualmente teniendo como base la información tomada de la fajas de progreso que producen los Centros de Control de Bogotá y Barranquilla.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: Las tarifas aplicables por concepto de Protección al Vuelo en ruta que la Aerocivil cobra en los Aeropuertos que no son de su propiedad y concesionarios serán las que correspondan a la categoría del Aeropuerto de acuerdo a lo establecido en el Artículo sexto de la Resolución No. 04884 del 24 de Diciembre de 1997.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO: El monto de la Tasa Aeroportuaria Nacional será de SEIS MIL OCHOCIENTOS PESOS ($6.800.00) moneda corriente, por pasajero embarcado en vuelos Nacionales, en empresas de transporte aéreo público comercial regular o no regular en los Aeropuertos de las siguientes ciudades: SANTAFE DE BOGOTÁ (EL DORADO), BUCARAMANGA, CÚCUTA, RIONEGRO, SAN ANDRÉS, SANTA MARTA, ARAUCA, ARMENIA, BARRANCABERMEJA, EL YOPAL, FLORENCIA, IBAGUÉ, IPIALES, LETICIA, MONTERÍA, NEIVA, PASTO,

POPAYÁN, QUIBDÓ, RIOHACHA, TUMACO, VALLEDUPAR Y VILLAVICENCIO.

PARÁGRAFO PRIMERO: En los Aeropuertos de las ciudades de APARTADÓ, CONDOTO, COROZAL, GIRARDOT GUAPI, MAGANGUÉ, OCAÑA, OTU, PROVIDENCIA, PUERTO ASÍS, PUERTO CARREÑO SARAVENA, TAME, PUERTO BERRÍO Y TURBO el monto de la Tasa Aeroportuaria Nacional será de TRES MIL QUINIENTOS PESOS ($3.500.00) moneda corriente.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En los Aeropuertos de las ciudades de BUENAVENTURA, CIMITARRA, CRAVO NORTE, MITÚ, NUQUI, PAZ DE ARIPORO, SAN VICENTE DEL CAGUÁN Y URRAO, el monto de la Tasa Aeroportuaria Nacional será de DOS MIL QUINIENTOS PESOS ($2.500.00) moneda corriente.

PARÁGRAFO TERCERO: A los pasajeros embarcados en los Aeropuertos de las ciudades de CALI, IPIALES, PASTO, PUERTO ASÍS, TUMACO y POPAYÁN con destino a los Aeropuertos de IBARRA, ESMERALDAS, NUEVA LOJA (LAGO AGRIO) y TULCÁN en la República del ECUADOR; se les aplicará una tasa de SEIS MIL OCHOCIENTOS PESOS ($6.800.00) moneda corriente, de conformidad con los acuerdos vigentes entre las repúblicas de Colombia y Ecuador.

PARÁGRAFO CUARTO: De conformidad con los acuerdos vigentes entre las Repúblicas de Colombia y Perú, los pasajeros embarcados en el Aeropuerto de "Vásquez Cobo" de Leticia con destino al Aeropuerto de lquitos en el Perú, cancelarán una tasa aeroportuaria de SEIS MIL OCHOCIENTOS PESOS ($6.800.00) moneda corriente.

ARTÍCULO DECIMO SEXTO: El monto de la Tasa Aeroportuaria Internacional para los pasajeros que viajen fuera del país por vía aérea será de VEINTISEIS DÓLARES de los Estados Unidos de América (US$26). A excepción de los pasajeros contemplados en los parágrafos 3º y 4º del artículo anterior.

PARÁGRAFO: Para el recaudo y pago de la Tasa Aeroportuaria Internacional por parte de las compañías aéreas y de los particulares a la U.A.E. de Aeronáutica Civil, se tendrá en cuenta el tipo de cambio denominado "Tasa de Cambio Representativa del Mercado", certificado por la Superintendencia Bancaria para los días 14 y 28 de cada mes; y

regirá para los recaudos que se realicen en la Quincena inmediatamente siguiente, los cuales serán informados por la Dirección Financiera a través del Grupo de Servicios Aeroportuarios mediante circulares.

El resultado de la conversión de los dólares a pesos Colombianos se ajustará a la centena más próxima.

ARTÍCULO DECIMO SÉPTIMO: Los explotadores de aeronaves que realicen operaciones en los Aeropuertos de Bogotá y Rionegro que utilicen los puentes de abordaje de los muelles internacionales deberán pagar una tarifa unificada por este servicio en US$84 dólares de los Estados Unidos de América.

ARTÍCULO DECIMO OCTAVO: Los explotadores de aeronaves que realicen operaciones en los Aeropuertos de Bogotá, Rionegro, Cúcuta y Santa Marta y utilicen los puentes de abordaje de los muelles nacionales deberán pagar una tarifa de seis (6) Salarios Mínimos Legales Diarios.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los explotadores de aeronaves que utilicen posiciones remotas para el embarque y desembarque, no estarán sujetos al pago de la tarifa descrita en este Artículo.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Cuando por cualquier circunstancia un operador utilice el Puente de Abordaje solamente para una de las dos operaciones, (embarque o desembarque) y no la operación completa, se cobrará la totalidad de la tarifa.

ARTÍCULO DECIMO NOVENO. La presente resolución rige a partir del 16 de Febrero del 2001 y deroga la Resolución No. 04435 del 28 de Diciembre de 1998 y todas las demás normas que te sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá D.C., a los treinta (30) días del mes de enero de dos mil uno (2001).

ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN MÓNICA NARANJO MESA

Director General Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00422
(09 FEBRERO 2001)

"Por medio de la cual se regula el transporte de personal militar en asueto y conscriptos y se delega una función"

EL DIRECTOR GENERAL

En uso de las facultades legales conferidas en los numerales 2, 3 y 4 del Artículo 8º del Decreto 2724 de 1993, y;

CONSIDERANDO:

1. Que debido a la situación de orden público reinante en el territorio nacional, las Fuerzas Militares de la República de Colombia han venido solicitando a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, autorización para que se les permita a las empresas aéreas nacionales de transporte público en la modalidad de carga, transportar personal militar en asueto y a los conscriptos que deben desplazarse desde y hacia las guarniciones donde prestan sus servicios.

2. Que de conformidad con lo previsto en el artículo 1790 del Código de Comercio, corresponde a la autoridad aeronáutica establecer los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves y dictar las normas de operación y mantenimiento de las mismas.

3. Que se hace necesario dictar normas relativas a la operación de aeronaves de carga cuando las empresas que las explotan estando autorizadas para transportar en ellas un determinado número de pasajeros, soliciten autorización para movilizar conscriptos y personal militar.

4. Que en mérito de lo expuesto;

RESUELVE

Artículo 1º. Definiciones: Para los efectos de la presente resolución se entiende por:

Conscripto: Joven colombiano que estando enlistado para prestar su servicio militar obligatorio, aún no ha ingresado a formar parte de la fuerza a la que va a servir.

Personal Militar en Asueto: Se entiende el militar que se encuentre en vacaciones, permisos, descansos y demás situaciones en las que no está activo en su servicio.

Artículo 2º. La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar el transporte de personal militar en asueto y de conscriptos en aeronaves de carga, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a. El explotador de la aeronave antes de iniciar el vuelo autorizado, deberá configurarla para el transporte de pasajeros en aeronaves de carga, en forma cómoda y segura, de acuerdo con lo previsto en la Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos y solo podrá utilizarla dentro de las condiciones de Peso Máximo de Operación (PMO) establecidas en el Certificado de Aeronavegabilidad.

b. La responsabilidad por la operación, mantenimiento y demás aspectos inherentes al control operacional sobre la aeronave, continuará a cargo exclusivo de su explotador quien además deberá caucionar su responsabilidad en relación con el transporte de pasajeros, mediante garantía bancaria, depósito o póliza de seguro, de conformidad con lo revisto en el artículo 1900 del Código de Comercio.

c. El explotador de la aeronave deberá solicitar con una antelación de veinticuatro (24) horas como mínimo, la autorización a la Dirección de Operaciones Aéreas de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica para transportar el personal de que trata la presente resolución.

d. El explotador de la aeronave verificará que los pasajeros no vistan prendas militares, ni porten consigo armamento, explosivos o mercancías peligrosas.

Parágrafo: No se podrán autorizar esta clase de vuelos en trayectos en los que existan rutas troncales o en cualquier otro trayecto donde se operen servicios regulares de transporte público de pasajeros.

Artículo 3º. Delegar en el Director de Operaciones Aéreas de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil la facultad de autorizar el transporte de personal militar en asueto y de conscriptos en aeronaves de carga dentro las condiciones previstas en esta resolución.

Artículo 5º. La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los nueve (9) días del mes de febrero de dos mil uno (2001)

ERNESTO HUERTAS ESCALLÓN	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00852
(09 MARZO 2001)

"Por la cual se modifica la Resolución No. 4971 del 31 de diciembre de 1999"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus atribuciones legales y en especial las conferidas en el artículo 8, numerales 3, 9 y 12 del Decreto 2724 de 1993, en concordancia con el artículo 1861 del Código de Comercio, y;

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1861 del Código de Comercio establece que "el procedimiento para la concesión de permisos de operación, así como para las modificaciones que a 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".

Que la Resolución No. 4971 del 31 de Diciembre de 1999 constituyó el "Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales", ante el cual se vienen celebrando las audiencias públicas exigidas por el artículo 1861 del Código de Comercio;

Que el artículo 3, numeral 1 del Decreto 101 de 2000 establece que una de las funciones del Ministerio de Transporte es la relacionada con la formulación de las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura;

Que el artículo 25, numeral 1 del Decreto 101 de 2000 establece que una de las funciones de la Dirección General de Transporte Aéreo del Ministerio de Transporte es la relacionada con la formulación de la política del Gobierno Nacional en materia de transporte aéreo.

Que en mérito de lo expuesto

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Numerar el actual parágrafo del artículo 2 de la Resolución 4971 de 1999, como parágrafo 1 y adicionar como parágrafo 2 el siguiente:

PARÁGRAFO 2: Asistirá como invitado permanente el Director General de Transporte Aéreo del Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C. a los nueve (9) días del mes de marzo de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VELÉZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00929
(15 MARZO 2001)

"Por la cual se delegan unas funciones en el Director Financiero de la Entidad"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de las facultades que le confieren los numerales 3, 4, 5, 6, 9 y 10 del artículo 8º y 47 del Decreto 2724 de 1993, en concordancia con lo expuesto en los artículos 9, 10 y 12 de la Ley 489 de 1998, y

CONSIDERANDO:

1) Que a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, corresponde la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo.

2) Que para el logro de sus funciones, la Entidad debe fijar, recaudar y cobrar las tasas, contratos de arrendamiento, tarifas y derechos que se generen por la prestación de esos servicios o los que se causen por las

concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.

3) Que buscando eficiencia en el recaudo de esas obligaciones, se hace necesario delegar en el Directorio Financiero, cuando a ello hubiere lugar, la facultad de otorgar facilidades de pago a los deudores de obligaciones que se encuentren en mora.

Que en mérito de lo expuesto

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Delegar en el Director Financiero de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la facultad de otorgar facilidades de pago a los deudores de la Unidad Administrativa o a un tercero que quiera pagar a su nombre, siempre y cuando las obligaciones no superen los MIL (1.000) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes.

ARTÍCULO SEGUNDO. El Director Financiero de la Entidad no está obligado a otorgar facilidades de pago a los deudores de la Entidad y solo podrá concederlas una vez hubiere agotado la etapa persuasiva, cuando no exista otro mecanismo eficaz y expedito de cobro y cuando considere que el otorgar esas facilidades, sea conveniente para los intereses de la Entidad.

ARTÍCULO TERCERO. Las facilidades de pago a que se refiere el artículo inmediatamente anterior, deberán otorgarse a través de resolución debidamente suscrita por el Director Financiero, previa comunicación del deudor en la que acepta de manera expresa las condiciones de pago ofrecidas por la Entidad.

Tanto la aceptación que hace el deudor a las condiciones de las facilidades de pago, como la resolución que profiere el Director Financiero, deberán contener como mínimo los siguientes requisitos:

a. Señalar el origen de las obligaciones pendientes a favor de la Entidad y a cargo del deudor e indicar las razones por las cuales se considera conveniente otorgar facilidades de pago.

b. Señalar de manera clara y expresa y con fundamento en el estado de cuenta expedido por el Grupo de Cobranzas, el monto de las obligaciones y los intereses causados, indicando el número de días en mora. El deudor deberá manifestar de manera expresa que adeuda esas sumas de dinero y que se compromete a pagarlas en los términos de la Resolución.

c. Señalar la proyección financiera de la deuda, indicando los intereses, el número de cuotas y término máximo para el pago total, que en ningún evento podrá ser superior a dos (2) años contados a partir de la ejecutoria de la Resolución.

d. Los intereses deberán ser aceptados expresamente por el deudor y fijarse a la tasa máxima vigente señalada por la Superintendencia Bancaria para los créditos ordinarios de libre asignación más 1.5 veces, sin que en ningún momento puedan superar los límites de la usura.

ARTÍCULO CUARTO. Para conceder facilidades de pago, el Director Financiero deberá exigir la constitución de garantías que avalen como mínimo el cumplimiento integral de la resolución.

ARTÍCULO QUINTO. Lo relacionado con el pago de la Tasa Aeroportuaria Nacional e Internacional y con el Impuesto de Timbre Nacional, no queda comprendido dentro de las disposiciones de la presente resolución, sino que se seguirá rigiendo por las disposiciones vigentes sobre la materia.

ARTÍCULO SEXTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dada en Bogotá D.C., a los quince (15) días del mes de marzo de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VELÉZ URIBE
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01370
(20 ABRIL 2001)

"Por la cual se modifican las tarifas de los servicios de protección al vuelo, derechos de aeródromo y estacionamientos en el aeropuerto de Leticia, por operaciones procedentes del aeropuerto de Iquitos"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial de las conferidas por los artículos 5º numerales 5, 9, 13 y 8º numerales 3, 4 y 8 del Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993, y por el artículo 1819 del Código de Comercio, y

CONSIDERANDO:

1. Que el Tratado de Cooperación Amazónica suscrito entre la República de Colombia y la República Peruana, el 30 de marzo de 1979, establece en su artículo XII que las Partes Contratantes adoptarán las medidas pertinentes a fin de que los sistemas de comunicaciones oficiales que operan en las zonas amazónicas limítrofes presten a los nacionales del otro país servicios en idénticas condiciones que a sus propios nacionales, con sujeción a las disposiciones legales de cada país en sus propios territorios.

2. Que el Tratado establece en su artículo XX que las Partes Contratantes propiciarán en el marco del Acuerdo de Cartagena, el estudio del desarrollo integral de los territorios amazónicos de los países miembros, con miras a la formulación de propuestas orientadas al establecimiento de políticas y acciones conjuntas que faciliten la incorporación de sus respectivos territorios amazónicos a sus economías nacionales, teniendo en cuenta las finalidades que inspiran el proceso de integración andina.

3. Que el Consejo Presidencial Andino determinó el diseño de una Política Comunitaria Andina de Integración y Desarrollo Fronterizo.

4. Que ha sido política de la Cancillería Colombiana promover esquemas que permitan incrementar el comercio, turismo y la integración de las zonas fronterizas del país, y particularmente en el caso de Perú, las autoridades aeronáuticas se comprometieron durante la reunión celebrada en Lima los días 22 y 23 de marzo de 2001, a promover el flujo aerocomercial, particularmente entre las poblaciones de lquitos y Leticia.

5. Conforme a todo lo anterior, se hace necesario tomar medidas administrativas que faciliten y promuevan el desarrollo aéreo comercial entre las ciudades de lquitos y Leticia, para lo cual mediante resolución 299 de enero 30 de 2001, la Autoridad aeronáutica estableció la tasa aeroportuaria doméstica para los pasajeros embarcados en el aeropuerto de Leticia, con destino al aeropuerto de Iquitos. Se hace necesario ahora complementar este mecanismo preferencial, para que las aeronaves que

aterricen en Leticia procedentes del aeropuerto de Iquitos paguen derechos de aterrizaje domésticos.

6. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Adiciónase el inciso segundo, al artículo noveno de la resolución 299 de 30 de enero de 2001, el cual quedará así:

"Las tarifas por Servicios de protección al vuelo, Derechos de Aeródromo y Estacionamiento aplicable a las aeronaves procedentes del aeropuerto de lquitos en la República del Perú y que aterricen en el aeropuerto de Leticia serán las domésticas que rigen para dicho aeropuerto"

ARTÍCULO SEGUNDO: Las demás disposiciones de la resolución 299 de 30 de enero de 2001 continuarán vigentes.

ARTÍCULO TERCERO: La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veinte (20) días del mes abril de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VELÉZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 1485
(30 ABRIL 2001)

"Por la cual se establecen las tarifas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el año 2001 en el aeropuerto de TOLÚ"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial de las conferidas en el numeral 4 del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 4º del Decreto 2724 de 1993, establece que constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza, tales como comunicaciones aeronáuticas, protección al vuelo, o por las operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas.

2. Que el artículo 5º del mismo Decreto, establece que corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generan por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, o los que se generen por las concesiones, autorizaciones licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.

3. Que el aeropuerto de Tolú ha venido mostrando un crecimiento en la operación aérea, especialmente durante épocas de alta temporada, cuando se desarrollan flujos turísticos apreciables, lo que justifica mantener y mejorar la infraestructura aeroportuaria del mencionado aeródromo.

4. Que las características actuales del aeropuerto de Tolú en su infraestructura de pista y terminal, permite asimilarlo a la categoría mínima de aeropuertos establecida en las resoluciones que fijan las tasas aeroportuarias y los derechos de aeródromo.

5. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Establecer las siguientes tarifas por derechos de aeródromo, que deben pagar los explotadores de aeronaves de bandera colombiana en vuelos nacionales en el aeropuerto de TOLÚ:

Peso Bruto Máximo de Operación (Kgr.)		**Categoría D**
		Derechos de Aeródromo (Pesos)
MENOR	2.500	$4.400
2.501	5.000	$6.000
5.001	10.000	$7.700
10.001	MAYOR	$ 18.600

ARTÍCULO SEGUNDO: Establecer el monto de la tasa aeroportuaria en DOS MIL QUINIENTOS PESOS ($2.500.oo) moneda corriente.

ARTÍCULO TERCERO: La presente resolución rige a partir de su publicación en el diario oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los treinta (30) días del mes de abril de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VELÉZ URIBE
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01531
(04 MAYO 2001)

Resolución por la cual se reorganiza el Grupo de Quejas, Reclamos e Información de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, se establecen sus funciones y se dictan otras disposiciones.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

De conformidad con lo dispuesto por la Ley 190 de 1995 y en uso de sus facultades legales, en especial las conferidas en el artículo 8, numeral 9 y artículo 48 del Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que en cumplimiento de la Ley 190 de 1995, mediante Resolución No. 1025 del 02 de Abril de 1997, se creó el Grupo de Quejas, Reclamos e Información de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

2. Que el citado Grupo en la práctica ha desempeñado una labor de recepción y compilación de quejas, pero se hace necesario establecer un esquema más amplio que de cobertura a todos los aeropuertos del país buscando relaciones de coordinación más apropiada con las dependencias centrales de la Entidad.

3. Que si bien de conformidad con lo dispuesto en la Ley 190 de 1995, la dependencia a cargo de las quejas y reclamos debe ocuparse esencialmente de aquellas relacionadas con los servicios que presta la Entidad, existe también un gran número de quejas relativas a los servicios aéreos comerciales y a los prestados en los aeropuertos.

4. Que en aplicación de los principios de economía y eficiencia, es necesario consolidar en un solo Grupo las dos especies de quejas y reclamos presentadas por los particulares.

5. Que la experiencia hasta el momento ha demostrado que las quejas de los ciudadanos se orientan a deficiencias en los aeropuertos y en los servicios de las aerolíneas, por lo cual es conveniente cambiar la actual dependencia de dicho Grupo de la Dirección Administrativa a la Dirección de Supervisión Aeroportuaria, la cual tiene dentro de sus funciones la vigilancia y control de los servicios que se prestan dentro de los aeropuertos del país. Además, se requiere un vínculo de coordinación con la Oficina de Transporte Aéreo en lo relacionado con las quejas presentadas por deficiencias de las aerolíneas.

6. Que además de las quejas y reclamos, se considera necesario complementar la atención al usuario, estableciendo servicios de información al público en los aeropuertos del país, a fin de brindar orientación sobre el funcionamiento y desarrollo de la prestación del servicio de transporte aéreo y demás aspectos afines.

En mérito de lo expuesto, este Despacho

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Reorganizar el Grupo de Quejas, reclamos e Información, creado mediante resolución No. 01025 de 1997, como una dependencia de apoyo a la gestión administrativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que dependerá directamente de la Dirección de Supervisión Aeroportuaria de la Entidad.

ARTÍCULO SEGUNDO: CONFORMACIÓN DEL GRUPO: El Grupo de que trata la presente resolución estará bajo la coordinación de la Dirección de Supervisión Aeroportuaria y estará conformado así:

Un (1) Jefe

Una (1) secretaria.

PARÁGRAFO: El Jefe del Grupo de Quejas, Reclamos e Información devengará la prima de que trata el artículo 67 del Decreto 1647 de 1991 y en artículo 14 del Decreto 248 de 1994, a partir del momento en que exista Disponibilidad Presupuestal.

ARTÍCULO TERCERO: OBJETIVOS: El Grupo de Quejas, Reclamos e Información de la Dirección de Supervisión Aeroportuaria, tendrá los siguientes objetivos:

a) Garantizar la observancia de las leyes, reglamentos y directrices relacionados con el derecho que tiene todo ciudadano de recibir adecuadamente respuesta a una solicitud o requerimiento.

b) Facilitar la comunicación con los usuarios de la Aeronáutica Civil, mediante la participación ciudadana,

c) Establecer mecanismos propios de verificación, evaluación y examen crítico, que den cuenta de la marcha y desarrollo de los procesos de atención de quejas y reclamos.

d) Estandarizar una metodología ágil y eficiente a nivel de toda la organización, para conceptuar sobre la calidad, nivel de confianza, eficacia y eficiencia del trámite de las quejas y reclamos, por las diferentes áreas de la organización, como parte del componente del mismo proceso.

e) Facilitar a los usuarios de los servicios prestados en los aeropuertos y de los servicios aéreos comerciales, mecanismos de reclamación y quejas para garantizar la calidad de tales servicios, ya sea que se presten en aeropuertos a cargo de particulares o bajo la administración de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO CUARTO: FUNCIONES. El Grupo de Quejas, Reclamos e Información de la Entidad, tendrá las siguientes funciones:

1. Recibir mensualmente de los Servicios de Atención e Información de todos los aeropuertos copia de las quejas y reclamos que se presenten, distintas de las recibidas por deficiencias en los servicios aéreos comerciales de las aerolínea (que serán tramitadas por la Oficina de Transporte Aéreo - División de Fiscalización), a fin de compilarlas, clasificarlas y elaborar informes periódicos que permitan determinar las principales causales de inconformidad de los usuarios.

2. Tramitar las quejas que no sean competencia de las Gerencias o administraciones de aeropuertos, ni de la Oficina de Transporte Aéreo -

División de Fiscalización, remitiéndolas a la dependencia competente en el nivel central y haciendo seguimiento.

3. Presentar a la Dirección de Supervisión Aeroportuaria reportes mensuales sobre los informes de quejas recibidos y coordinar con dicha área la adopción de medidas preventivas necesarias para prestar un mejor y adecuado servicio en los aeropuertos.

4. Proyectar para la firma del Director General, previa revisión del Director de Supervisión Aeroportuaria, el informe compilado que la Entidad debe presentar trimestralmente a la Comisión Ciudadana de Lucha contra la Corrupción, sobre las principales quejas y reclamos, así como el trámite y solución que se le dio a las mismas.

5. Seleccionar semestralmente las quejas o reclamos relativos a la misión de la Entidad, o a las actuaciones de sus dependencias o funcionarios y con base en las mismas elaborar un informe que será remitido a la Oficina de Control Interno de la Entidad, para que dicha dependencia cumpla lo ordenado en el artículo 53 de la Ley 190 de 1995.

6. Preparar en coordinación con las áreas competentes en el trámite, un manual de procedimiento sobre la atención de las quejas e información al usuario, el cual una vez adoptado se publicará en el portal de lnternet de la Aeronáutica Civil.

7. Las demás que las normas legales, resoluciones internas y/o el jefe inmediato le asignen.

ARTÍCULO QUINTO: SERVICIO DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN AL USUARIO. Con el fin de garantizar un eficaz y eficiente desarrollo para el cumplimiento de los objetivos del sistema de quejas, reclamos e información de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, es responsabilidad de todos los Directores, Gerentes o Administradores de aeropuertos, según corresponda, establecer un servicio de Atención e información al Usuario, que dependerá directamente del Gerente, Administrador o Director del aeropuerto.

Así mismo, los aeropuertos que no sean administrados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, deberán disponer de un Centro de Atención e Información al Usuario que cumplirá las mismas funciones señaladas en el artículo sexto de la presente resolución.

El Director Regional de la Jurisdicción respectiva, verificará y coordinará con tales aeropuertos el cabal cumplimiento de esas funciones.

PARÁGRAFO: La Dirección de Supervisión Aeroportuaria de la Secretaría Aeroportuaria ejercerá un control y vigilancia en todos los aeropuertos públicos del país sobre el adecuado funcionamiento de los servicios de atención e información al usuario.

ARTÍCULO SEXTO: FUNCIONES DEL SERVICIO DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN AL USUARIO. El Gerente, Director o Administrador, directamente o a través de las dependencias y/o personal que disponga prestará el Servicio de Atención e Información al Usuario de los aeropuertos, desarrollando las siguientes actividades:

a. Recibir, tramitar y resolver las quejas y reclamos que los ciudadanos formulen y que se relacionen con el incumplimiento a las normas aeroportuarias o deficiencias en la prestación de los servicios del respectivo aeropuerto. Las normas aeroportuarias, tales como aquellas relativas a:

- Las operaciones terrestres de las aeronaves dentro del área de movimiento (rampas y áreas de maniobras).
- La operación segura y eficiente de los vehículos que por uno u otro motivo se desplazan dentro de las rampas y áreas de maniobras.
- Las actividades que se realizan en los muelles de pasajeros, así como en los de carga, con el propósito de prestar un servicio ágil y seguro.
- Controles especiales en áreas restringidas.
- Diseño y manejo de los planes de emergencia, salvamento y extinción de incendios, etc.

b. Recibir y remitir a la Oficina de Transporte Aéreo-División de Fiscalización, por correo electrónico, vía fax o correo normal cuando no se disponga del correo electrónico, las quejas relacionadas con la prestación de servicios por parte de las aerolíneas y en general aquellas referentes a las actividades aéreas comerciales.

c. Operar la línea telefónica gratuita destinada a la recepción de quejas, reclamos, recomendaciones, denuncias o críticas que formule la ciudadanía en relación con la gestión de la Unidad y de sus funcionarios, cuando esté disponible.

d. Presentar mensualmente al Grupo de Quejas y Reclamos de la Dirección de Supervisión Aeroportuaria, el informe relacionado con las

quejas presentadas y tramitadas en el aeropuerto y la gestión adelantada por el administrador o gerente frente a ellas.

e. Suministrar información a los ciudadanos, particularmente sobre:

- Organización de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
- Misión, Funciones, Procesos y procedimientos
- Localización de las áreas y servicios del Aeropuerto

PARÁGRAFO: COORDINACIÓN DE FUNCIONES. Para desarrollar las actividades señaladas en el presente artículo, los Servicios de Atención e Información al Usuario de los aeropuertos se podrán apoyar en el portal de lnternet de la Aeronáutica Civil y en la información y gestión de las dependencias del nivel central de la Entidad, así:

a. La Oficina de Transporte Aéreo, especialmente en lo relacionado con las quejas sobre la prestación de servicio de transporte por parte de las aerolíneas e información sobre las actividades aéreas comerciales, derechos de los usuarios del transporte aéreo, etc.

b. La Dirección de Telecomunicaciones en lo referente a la instalación de los centros de información telefónica (Cali Center) y nuevos desarrollos tecnológicos que faciliten el acceso a la información.

c. La Gerencia o Administración del aeropuerto en lo referente a la disponibilidad de personal necesario para atender al usuario dentro del horario del respectivo aeropuerto.

d. El Grupo de Quejas y Reclamos en cuanto a la aplicación del Manual de procedimientos sobre la atención de las quejas e información al usuario y en general cualquier otro aspecto relacionado con el trámite de las mismas.

e. Cualquier otra dependencia, cuando en desarrollo de sus funciones se requiera de su apoyo.

ARTÍCULO SÉPTIMO: DEL PROCEDIMIENTO DE QUEJAS, RECLAMOS E INFORMACIÓN. En el desarrollo de atención de las quejas, Reclamos e información se distinguen las siguientes etapas:

1. Recepción de la queja o reclamo.
2. Clasificación y evaluación de la queja o reclamo.
3. Solución a la queja por parte de la Gerencia del aeropuerto respectivo o Remisión a la dependencia competente si hubiera lugar

(Oficina de Transporte Aéreo - División de Fiscalización o Grupo de Quejas, Reclamos e Información de la Dirección de Supervisión - Aeroportuaria).

4. Seguimiento y respuesta a la queja.
5. Elaboración de Informes.

PARÁGRAFO: El trámite de las quejas se asimilará para todos los efectos a un derecho de petición y por lo tanto las dependencias encargadas deberán cumplir los términos previstos para el mismo, sin perjuicio de los términos y procedimiento previstos cuando de la queja se derive una investigación administrativa.

ARTÍCULO OCTAVO: FORMAS DE PRESENTACIÓN DE LAS QUEJAS. La formulación de quejas, reclamos y solicitudes de Información podrá hacerse de las siguientes formas:

- Telefónicas
- Verbales
- Escritas
- Correo Electrónico

1. Telefónicas. A través de las líneas gratuitas que se dispongan para tal efecto, las llamadas serán grabadas, debiéndose establecer en lo posible nombre del peticionario, identificación, dirección telefónica, motivo de la queja, reclamo o sugerencia, contra qué dependencia, funcionario o servicio va dirigida, el día, la fecha y hora en que ocurrieron los hechos y posteriormente deberá transcribirse a un escrito.

2. Verbales. Cuando el peticionario se hace presente en las instalaciones de la dependencia y narra los hechos. Para este caso se transcribirá la información en el formato electrónico (página lnternet de la Aerocivil) o manual respectivo, que será diligenciado en su totalidad por el funcionario.

3. Escritas. Cuando se recibe directamente un documento en las instalaciones de la dependencia, a través del correo, por traslado de otra dependencia, por buzón o por cualquier otro medio.

4. Correo Electrónico. A través del portal de lnternet de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (www.aerocivil.gov.co) o las direcciones que sean registradas y publicadas al efecto.

Las Quejas por deficiencias en el servicio de transporte prestado por las aerolíneas deberán remitirse vía correo electrónico a la Oficina de Transporte Aéreo - División de Fiscalización, utilizando el formulario establecido para el efecto en la página de la Entidad y sólo se remitirán manualmente cuando no se disponga de dicho medio.

Si quien presenta la queja, reclamo o urgencia afirma no saber o no poder escribir, le será recibida por el funcionario encargado, solicitándole al peticionario la impresión de la huella dactilar.

Cuando la queja, reclamo, sugerencia, solicitud de información no reúna todos los requisitos de información mínimos para atenderla, se le indicará al solicitante hacer claridad al respecto en el caso de ser presencial. Si insiste en que se radique, se le recibirá la queja o reclamo, dejando constancia expresa de las advertencias que le fueron hechas.

Cuando las quejas o reclamos sean remitidos a una dependencia diferente a la encargada de llevar a cabo el proceso sancionatorio a que pudiera haber lugar, ésta tendrá la obligación de remitir la comunicación el mismo día de la recepción a más tardar el día hábil siguiente, a la dependencia correspondiente.

ARTÍCULO NOVENO: En el trámite de las quejas, reclamos, sugerencias, consultas e información, se tendrán en cuenta los principios generales establecidos en el Código Contencioso Administrativo y en la Resolución 4528 de Diciembre de 2000, sobre el Derecho de Petición.

En todo caso, los procesos sancionatorios que se iniciasen por deficiencia en la prestación del servicio de transporte de las aerolíneas o de los servicios aeroportuarios, se surtirán de conformidad con lo previsto en la parte séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

ARTÍCULO DÉCIMO: La falta de atención a las quejas, reclamos, solicitudes de información, e inobservancia de los principios enunciados, constituirán causal de mala conducta para el funcionario competente y dará lugar a las sanciones disciplinarias previstas en el Estatuto Único Disciplinario.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: Derogar expresamente el literal c) del artículo 31 de la resolución No. 001 del 31 de enero de 1994.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación, deroga y sustituye la resolución

No.01025 de 1997, al igual que todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C. a los cuatro (4) días del mes de mayo de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VELÉZ URIBE
Director General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01668
(11 MAYO 2001)

"Por la cual se crea el Grupo de Trabajo Sanidad Aeroportuaria de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil"

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de las facultades legales consagradas en los artículos 8º, numeral 9º y 48 del Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993 y,

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el numeral 9 del artículo 5 del Decreto 2724 de 1993, corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, reglamentar y supervisar la prestación de los servicios aeroportuarios, bien sea que los aeropuertos sean propios, descentralizados o privados.

2. Que corresponde a la Secretaría Aeroportuaria garantizar la prestación de los servicios aeroportuarios en los aeropuertos que administra, entre los cuales se cuenta el de sanidad Aeroportuaria.

3. Que en cumplimiento a los establecido en el Decreto 1601 de 1984, por el cual se reglamentan parcialmente los títulos III, V y VIl de la ley 9 de 1979, en cuanto a sanidad portuaria y vigilancia epidemiológica en naves y vehículos terrestres, se requiere la creación de un grupo de trabajo para tal fin.

4. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Crear el Grupo de Trabajo de Sanidad Aeroportuaria, dependiente de Secretaría Aeroportuaria responsable de atender las funciones que le competen a la Aeronáutica Civil de conformidad con lo establecido en el Decreto 1601 de 1984 y demás normas que lo modifiquen o adicionen.

ARTÍCULO 2º. Serán funciones del Grupo de Trabajo de Sanidad Aeroportuaria, respecto de los aeropuertos que se encuentran bajo la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil las siguientes:

1. Coordinar con las autoridades sanitarias la elaboración, implementación y actualización de planes y programas de vigilancia epidemiológica y de control sanitario para los aeropuertos públicos del país.

2. Elaborar, ejecutar y supervisar proyectos orientados a la contratación de los servicios médicos o de enfermería, la adquisición de medicamentos, equipos o instrumental médico y ambulancias y el mantenimiento y conservación de instalaciones a la sanidad, los equipos y ambulancias en todos los aeropuertos administrados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

3. Supervisar el cumplimiento de las obligaciones de sanidad aeroportuaria por parte de los aeropuertos concesionarios y los administrados por entes gubernamentales de carácter departamental o municipal y contribuir a la coordinación de acciones entre dichos aeropuertos y las autoridades sanitarias tendientes a la vigilancia epidemiológica y al control sanitario.

4. Supervisar el cumplimiento de los aspectos técnicos-sanitarios por parte de los explotadores de aeronaves en sus áreas operacionales y aeronaves.

5. Realizar las acciones necesarias para garantizar la dotación de espacios con servicios públicos para las autoridades sanitarias en los aeropuertos públicos del país.

6. Representar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en los Comités Intersectoriales de Sanidad Portuaria.

7. Realizar las gestiones requeridas para garantizar la capacitación idónea de los funcionarios que laboren en actividades de sanidad aeroportuaria de los aeropuertos administrados por la Unidad.

8. Elaborar con la asesoría de la División de Organización y Procedimientos de la Oficina de Planeamiento, el manual de procedimientos para la prestación adecuada de los servicios de sanidad aeroportuaria.

9. Llevar en forma discriminada las estadísticas relacionadas con los servicios presentados por las dependencias de sanidad aeroportuaria de todos los aeropuertos públicos del país.

10. Las demás funciones que le sean asignadas por el Secretario Aeroportuario y que correspondan con la naturaleza del servicio de sanidad aeroportuaria.

ARTÍCULO 3º. El Jefe de Grupo de Sanidad Aeroportuaria, devengará la Prima de Dirección que trata el Artículo 14 del Decreto 248 de 1994, a partir del momento en que exista Disponibilidad Presupuestal certificada, sin retroactividad.

ARTÍCULO 4º. Envíase copia de la presente providencia a la Dirección de Recursos Humanos, para efectos del reconocimiento de la Prima de Dirección, previa certificación de la respectiva Disponibilidad Presupuestal.

ARTÍCULO 5º. La presente Resolución rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D. C. a los once (11) días del mes de mayo de dos mil uno (2001).

JUAN CARLOS VELEZ URIBE
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 02387
(28 JUNIO 2001)

Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el segundo semestre de 2001 en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

1. Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, celebró el contrato de concesión No. 001-CON-97, para la administración y explotación económica del aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla, con la Sociedad Aeropuertos del Caribe S.A.

2. Que de conformidad con la cláusula vigésima del contrato, el concesionario percibirá como ingresos, entre otros, las tarifas por servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria), las cuales deben ser ajustadas semestralmente, durante todo el período de concesión, correspondiéndole a la Aerocivíl la autorización de dichas tarifas.

3. Que la citada cláusula vigésima del contrato de concesión establece que el reajuste de tarifas, para operaciones nacionales se efectuará con base en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores contados entre el 1º de diciembre de 2000 y el 31 de mayo de 2001, certificado por el DANE, y, para el reajuste de las tarifas para operaciones internacionales expresadas en dólares de los Estados Unidos de América, se convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa del Mercado certificada por la Superintendencia Bancaria, al final de cada período semestral, esto es al 31 de mayo de 2001, y, en el evento de que el IPC supere las tasas de devaluación del semestre que se compara se procederá al reajuste correspondiente.

4. Que la citada cláusula vigésima del contrato de concesión establece que el reajuste de tarifas, para operaciones nacionales se efectuará con base en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores contados entre el 1º de diciembre de 2000 y el 31 de mayo de 2001, certificado por el DANE, y, para el reajuste de las tarifas para operaciones internacionales expresadas en dólares de los Estados Unidos de América, se convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa del Mercado certificada por la

Superintendencia Bancaria, al final de cada período semestral, esto es al 31 de mayo de 2001, y, en el evento de que el IPC supere las tasas de devaluación del semestre que se compara se procederá al reajuste correspondiente.

5. Que el DANE ha certificado una variación porcentual acumulada del Índice de Precios al Consumidor, del 6,62%, entre el 1º de diciembre de 2000 y 31 de mayo de 2001, la cual debe aplicarse a las tarifas vigentes para operaciones nacionales.

6. Que de acuerdo con las Tasas Representativas del mercado, diarias certificadas por la Superintendencia Bancaria, el promedio semestral para los períodos comprendidos entre junio 01/00 a noviembre 30/00 y noviembre 01 de 2000 a mayo 31 de 2001, fueron respectivamente de $2.165.69 y $2.271.06, por dólar de los Estados Unidos de América.

7. Que de acuerdo con los promedios citados en el numeral anterior tasas representativas de mercado diarias, el índice de devaluación del semestre fue del 4.87%, que, comparado con el IPC (6.62%), arroja un índice diferencial de (-1.67%), motivo por el cual, no procede reajuste en las tarifas internacionales.

8. Que la estructura tardaría vigente en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla, de conformidad con la resolución No. 04890 del 22 de diciembre de 2000 es la siguiente:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**
Derechos de Aeródromo	$2.58790 /Ikgr	US $0.00459 /Kgr
Cargo por hora de parqueo adicional	$0.12943 /Kgr	US $0.00023 /Kgr
Tasa Aeroportuaria	$7.000.00 / pasajero	US $28 pasajero

9. Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Autorizar el reajuste de las tarifas por servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria) para operaciones nacionales y mantener las tarifas actuales en operaciones internacionales para el segundo semestre de 2001 en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla las cuales quedarán así:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**

Derechos de Aeródromo	$2.75922 /Kgr	US $0.00459 /Kgr
Cargo por hora de parqueo Adicional	$0.3800 /Kgr	US $0.00023 /Kgr
Tasa Aeroportuaria	$7.500.00 / pasajero	US $28 pasajero

PARÁGRAFO PRIMERO: Las tarifas por derechos de aeródromo se aplican sobre el Peso Bruto Máximo de Operación (P.B.M.O.), de la aeronave que realiza la operación.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Por efectos prácticos, la tarifa de la tasa aeroportuaria nacional se aproxima a la centena más próxima, y la internacional al entero más próximo.

PARÁGRAFO TERCERO: Las operaciones nocturnas para cobro de derechos de aeródromo tendrán un recargo del 20%.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Notificar la presente resolución a través de la Dirección Legal de conformidad con el artículo primero, literal a) de la resolución 2038 del 3 de abril de 1995, al señor Femando Mario Arteta García, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8.679.976 de Barranquilla, en su calidad de representante legal de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A., o a quien haga veces, a la calle 66 No. 67-123 de la ciudad de Barranquilla (Atlántico), en los términos de artículo 44 y siguientes de Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO TERCERO.- Comunicar el contenido de la presente resolución, a través de la Sociedad Aeropuertos del Caribe S.A., a las diferentes aerolíneas y agencias de viajes que operan en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla.

ARTÍCULO CUARTO.- Remitir copia de la presente resolución a través de la Secretaría General a las Direcciones Financiera y de Supervisión Aeroportuaria.

ARTÍCULO QUINTO.- Contra la presente resolución procede el recurso de reposición ante el Director general, dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación.

ARTÍCULO SEXTO.- La presente resolución será publicada en el Diario Oficial, deroga la Resolución No. 04890 del 22 de diciembre de 2000 y rige a partir de la fecha de ejecutoria.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá D.C., a los veintiocho (28) días del mes de junio de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 02388
(28 JUNIO 2001)

"Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el segundo semestre de 2001 en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

1. Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, celebró el contrato de concesión No. 0186-96, para la administración y explotación económica del aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena, con la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., modificado según contrato No. 002-99.

2. Que de conformidad con la cláusula vigésima tercera del contrato, el concesionario percibirá como ingresos, entre otros, las tarifas por servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria), las cuales, deben ser ajustadas semestralmente, durante todo el período de la concesión, correspondiéndole a la Aerocivil la autorización de dichas tarifas.

3. Que la cláusula primera del contrato modificatorio No. 002-99, modifica el inciso quinto de la cláusula vigésima del contrato 0186-96, así: "los niveles tarifarios para operaciones tanto nacionales como internacionales para los servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria) serán reajustados semestralmente en los meses de enero y julio, durante todo período de la concesión con base en el Índice de

Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores. Cada período semestral se contará entre el 1º de diciembre y el 31 de mayo y, el 1º de junio y el 30 de noviembre", de acuerdo con las fórmulas establecidas en el citado contrato modificatorio.

4. Que el DANE ha certificado una variación porcentual acumulada del Índice de Precios al Consumidor, del 6.62% entre el 01 diciembre /00 a 31 de mayo/01, la cual debe aplicarse a las tarifas para operaciones nacionales, vigentes para la concesión.

5. Que de acuerdo con las Tasas Representativas del mercado diarias, certificadas por la Superintendencia Bancaria, los promedios entre el 01 de junio /00 a 31 de mayo /01, fueron de $2.165.69 y $2.271.06, por dólar de los Estados Unidos de América, respectivamente.

6. Que de acuerdo con los promedios anteriores, el Índice de Devaluación del semestre fue de 4.87% que, comprado con el IPC (6.62%), arroja un índice diferencial de -1.67%, motivo por el cual no procede el reajuste en las tarifas internacionales.

7. Que la estructura tarifaria vigente en el aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, de conformidad con la resolución 04889 del 22 de diciembre de 2000 es la siguiente:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**
Derechos de Aeródromo	$2.66903 /Kgr	US $0.00509 /Kgr
Cargo por hora de parqueo adicional	$0.13352 /Kgr	US $0.00026 /Kgr
Tasa Aeroportuaria	$8.000 /pasajero	US $29 /pasajero

8. Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Autorizar el reajuste de las tarifas por servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria) para operaciones nacionales y mantener las tarifas actuales para operaciones internacionales, en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena las cuales quedarán así:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**
Derechos de Aeródromo	$2.84572 /Kgr	US $0.0050.9 /Kgr
Cargo por hora de parqueo Adicional	$0.14236 /Kgr	US $0.00026 /Kgr

Tasa Aeroportuaria	$8.500 /pasajero	US $29 /pasajero

PARÁGRAFO PRIMERO. Las tarifas por derechos de aeródromo se aplican sobre el Peso Bruto Máximo de Operación (PB.M.O), de la aeronave que realiza la operación.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Por efectos prácticos, la tarifa de la tasa aeroportuaria nacional se aproxima a la centena más próxima y la internacional al entero más próximo.

PARÁGRAFO TERCERO.- Las operaciones nocturnas para cobro de derechos de aeródromo tendrán un recargo del 20%.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Notificar la presente resolución a través de la Dirección Legal de conformidad con el artículo primero, literal a) de la resolución No. 2038 de abril de 1995, al señor Ramón Pereira Visbal, en su calidad de representante legal de la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., o a quien haga sus veces, en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena, en los términos del artículo 44 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO TERCERO.- Comunicar el contenido de la presente resolución a través de la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., a las diferentes aerolíneas y agencias de viajes que operan en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena.

ARTÍCULO CUARTO.- Remitir copia de la presente resolución a través de la Secretaría General a las Direcciones Financiera, y de Supervisión Aeroportuaria.

ARTÍCULO QUINTO.- Contra la presente resolución procede el recurso de reposición ante el Director General, dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación.

ARTÍCULO SEXTO.- La presente resolución será publicada en el Diario Oficial y deroga la Resolución No. 04889 del 22 de diciembre de 2000 y rige a partir de su ejecutoria.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá D. C., a los veintiocho (28) días del mes de junio de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 02432
(03 JULIO 2001)

Por la cual se modifica el artículo primero de la resolución 02387 del 28 de junio de 2001

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

1. Que en la resolución 02387 del 28 de junio/01 no se reajustó la tarifa por el Derecho de Aeródromo para las operaciones aéreas internacionales causadas en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla para el segundo semestre del año 2001.

2. Que el índice de Devaluación del semestre fue de 4.87% y comparado con el IPC (6.62%) arroja un índice diferencial del 1.67%.

3. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar parcialmente el artículo primero de la resolución 02387 del 28 de junio /01; quedando de la siguiente manera:

Autorizar el reajuste de las tarifas por servicios para las operaciones nacionales e internacionales causadas en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla para el segundo semestre del año 2001; las cuales quedarán así:

CONCEPTO	NACIONAL	INTERNACIONAL
Derechos de Aeródromo	$2.75922 /Kgr	US $0.00467 /Kgr
Cargo por hora de parqueo Adicional	$0.13800 /Kgr	US $0.00023 /Kgr
Tasa Aeroportuaria	$7.500 /pasajero	US $29 /pasajero

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su ejecutoria.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C. a los tres (03) días del mes de julio del dos mil uno (2001)

Cr. ALVARO MARTÍNEZ MELO
Director General (E)

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 02433
(03 JULIO 2001)

Por la cual se modifica el artículo primero de la resolución 02388 del 28 de junio del 2001

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

1. Que en la resolución 02388 del 28 de junio/01 no se reajustó la tarifa por el Derecho de Aeródromo para las operaciones aéreas internacionales causadas en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena para el segundo semestre del año 2001.

2. Que el índice de Devaluación del semestre fue de 4.87% y comparado con el IPC (6.62%) arroja un Índice Diferencial del 1.67%.

3. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar parcialmente el artículo primero de la resolución 02387 del 28 de junio/01; quedando de la siguiente manera:

Autorizar el reajuste de las tarifas por servicios para las operaciones nacionales e internacionales causadas en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena para el segundo semestre del año 2001; las cuales quedarán así:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**

Derechos de Aeródromo $2.84572 /Kgr US $0.00518 /Kgr

Cargo por hora de parqueo Adicional $0.14236 /Kgr US $0.00026 /Kgr

Tasa Aeroportuaria $8.500 /pasajero US $29.00 /pasajero

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su ejecutoria.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C. a los tres (03) días del mes de julio del dos mil uno (2001)

Cr. ALVARO MARTÍNEZ MELOMÓNICA NARANJO MESA
Director General (E) Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 02561
(12 JULIO 2001)

"Por la cual se adiciona el artículo 1º de la Resolución No. 00199 de enero 24 de 1994 y 2º de la Resolución 2867 de agosto 01 de 1997"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial de las conferidas por la Ley No. 105 de diciembre de 1993, Título IV, artículo 48 parágrafo 2, los artículos 2º y 5º numerales 5, 9 y 16 y 8º numeral 3 del Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993 y por el artículo 1815 del Código de Comercio, y

CONSIDERANDO:

1. Que el Decreto 264 de febrero 6 de 1988, por el cual se modifica la destinación del inmueble nacional aeropuerto "Olaya Herrera", señaló en su artículo 1º que: "Destínase el área donde actualmente funciona el Aeropuerto Olaya Herrera para un aeroparque público del mismo nombre, que cumpla funciones recreacionales, culturales y de conservación del ambiente de una parte, y de otra, que sirva para el funcionamiento de la aviación general y la operación regular secundaria".

2. Que en desarrollo de dicho Decreto, la Autoridad Aeronáutica expidió las Resoluciones No. 01466 de febrero 16 de 1988, 00199 de 24 de Enero de 1994, 03943 de junio 24 de 1994 y 2867 de 01 de Agosto de 1997, reglamentando las operaciones aéreas y las condiciones de funcionamiento del Aeropuerto Olaya Herrera.

3. Que la Resolución No. 2867 de Agosto 01 de 1997, efectuó algunas modificaciones al régimen de operaciones aéreas en el aeropuerto Olaya Herrera y actualizó las regiones permitidas para la operación de transporte aéreo regular secundario hacia y desde dicho aeropuerto.

4. Que la gerencia del aeropuerto Olaya Herrera mediante oficio 0482 de Mayo 2 de 2001 solicitó incluir nuevas rutas secundarias que permitan a los habitantes de otras regiones poder acceder desde y hacia la ciudad de Medellín, especialmente las ciudades de Buenaventura y Tuluá, en el departamento del Valle, y Cúcuta y Bucaramanga, capitales de los departamentos de Norte de Santander y Santander, con el fin de realizar contactos comerciales, industriales y la utilización de los servicios financieros, de salud y telecomunicaciones en una forma segura, ágil, oportuna y a costos asequibles.

5. Que si bien el aeroparque Olaya Herrera ha alcanzado altos niveles de tráfico derivados de un crecimiento permanente en sus operaciones aéreas, lo que ha motivado la aplicación de políticas restrictivas respecto a la autorización de nuevas operaciones aéreas en dicho aeródromo, en los últimos meses se han venido cancelando operaciones regulares desde y hacia el aeroparque Olaya Herrera por las aerolíneas comerciales que actualmente lo sirven, creando una demanda de transporte insatisfecha que debe atenderse. Por lo anterior, se hace necesario modificar la política restrictiva que se había venido aplicando hacia el aeroparque, en lo referente a las rutas regulares secundarias dentro de la reglamentación autorizada, teniendo en cuenta que este es precisamente uno de los usos del aeropuerto previstos en el Decreto 264 de 1988.

6. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Adicionar las siguientes ciudades, al artículo 1º de la resolución 0199 de enero 24 de 1994, y 2º de la resolución 2867 de agosto 01 de 1997, como regiones para la operación

de transporte aéreo regular secundaria hacia y desde el aeropuerto Olaya Herrera de Medellín: Bucaramanga en el departamento de Santander, Cúcuta en Norte de Santander y Tuluá y Buenaventura en el departamento del Valle.

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los doce (12) días del mes de julio del dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	GLORIA TRIVIÑO VALENZUELA
Director General	Secretaria General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 02681
(23 JULIO 2001)

Por la cual se le asigna nombre a un aeropuerto

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales otorgadas en los artículos 5º y 8º del Decreto 2724 de 1993 y

CONSIDERANDO:

Que la Asamblea Departamental del Valle del Cauca mediante comunicación del 05 de julio de 2001 ha acompañado una proposición respaldada por el Gobernador del Departamento donde se solicita a la AEROCIVIL el cambio de nombre o razón social del Aeropuerto de la Ciudad de Buenaventura.

Que en dicha comunicación la Asamblea propone que se designe el nombre de "**GERARDO TOBAR LÓPEZ**", como "reconocimiento a un destacado hijo de Buenaventura ya fallecido, quien fue en vida un reconocido profesional del derecho y ciencias jurídicas, destacado hombre público de trayectoria transparente y diáfana. Que además ocupó destacadas posiciones en el sector público y fue un líder cívico que

trabajó incansablemente por el desarrollo de Buenaventura como primer puerto de Colombia".

Que a su vez, el Concejo Municipal de Buenaventura, según comunicación aportada a la entidad presentó la proposición No. 1 de fecha 5 de julio de 2001 aprobada en la misma fecha, en la se acordó solicitar a la AEROCIVIL asignar al Aeropuerto de Buenaventura el nombre de "**GERARDO TOBAR LÓPEZ**", "como un merecido y póstumo homenaje a este ilustre hijo de Buenaventura, que con su amplia trayectoria de servicio y entrega desinteresada para sus coterráneos, en especial de las clases menos favorecidas, dejó una huella imborrable en el corazón de los bonarenses".

Que de conformidad con el artículo 1815 del Código de Comercio, en concordancia con el artículo 10º de la Convención de Chicago, corresponde a la Autoridad Aeronáutica la reglamentación sobre los aeródromos, debiendo publicar sus características en las reglamentaciones aeronáuticas.

Que por las anteriores consideraciones se considera conveniente acceder a la petición de las autoridades del Departamento del Valle y del Municipio de Buenaventura.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Designar con el nombre de **GERARDO TOBAR LÓPEZ** el Aeropuerto de la ciudad de Buenaventura, Departamento del Valle del Cauca, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Ordénese la incorporación de este nombre en el Manual de normas, rutas y procedimientos ATS y en la publicación de información aeronáutica AIP, así como en las demás disposiciones reglamentarias.

ARTÍCULO TERCERO.- La presente Resolución rige a partir de su expedición.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, a los veintitrés (23) días del mes julio de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE MÓNICA NARANJO MESA
Director General Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 02903
(06 AGOSTO 2001)

Por la cual se fijan las tarifas de los documentos del sistema de identificación aeroportuario

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por los numerales 8 del artículo 5º y 4 del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993 y

CONSIDERANDO:

Que compete a la Dirección General expedir los actos administrativos que fijan las tasas y derechos por concepto de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios que presta la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil,

Que la Aerocivil ha venido implementando equipos para la producción y control de los documentos de identificación utilizados para el ingreso a las áreas restringidas en los aeropuertos y se hace necesario fijar los derechos que deben sufragar los usuarios de estos documentos,

Que se hace necesario garantizar los ingresos a las áreas restringidas del personal y los vehículos de los organismos del Estado que realizan funciones bien sea en forma permanente o transitoria al interior de las áreas restringidas de los aeropuertos públicos del país mediante la expedición ágil y oportuna de los documentos de identificación correspondientes,

Que es necesario diferenciar las tarifas para aquellos aeropuertos que no cuentan con los nuevos equipos de producción y control de los documentos de identificación,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Fijar como tarifa para la expedición por primera vez del permiso permanente de persona (carné) o de vehículo, en los aeropuertos que cuentan con medios digitalizados y material tipo P.V.C., la suma de 1.5 salarios mínimo diario legal vigente.

PARÁGRAFO PRIMERO. En el evento en que en el permiso permanente de persona se consignen las autorizaciones de pase aeroportuario y/o licencia para operación de puente de abordaje, se deberá sufragar adicionalmente la suma de 1 salario mínimo diario legal vigente por cada una de las autorizaciones en mención.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La reexpedición del documento por vencimiento del término de vigencia tendrá el mismo costo de la expedición por primera vez.

PARÁGRAFO TERCERO. La reexpedición del permiso permanente de persona (carné) o de vehículo por pérdida o deterioro no atribuible a la calidad de los materiales utilizados para su elaboración, tendrá un costo de 2 salarios mínimos diarios legales vigentes.

En el evento en que el nuevo permiso permanente de persona incluya la reexpedición de las autorizaciones de pase aeroportuario y/o licencia para la operación de puentes de abordaje, deberá sufragarse en forma adicional la suma equivalente a 1.5. salario mínimo diario legal vigente por cada una de las mismas.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Fijar como tarifa para la expedición del permiso transitorio de persona (autoadhesivo) en los aeropuertos que cuentan con medios digitalizados e imprimen la fotografía digital del usuario, la suma de 0.315 salario mínimo diario legal vigente cuando su vigencia sea máximo de un (1) día.

PARÁGRAFO PRIMERO. En los eventos en que el permiso transitorio se expida para una vigencia mayor a un (1) día y menor de treinta (30) días, el costo que deberá sufragar el usuario es de 0.5 salarios mínimo diario legal vigente y cuando la vigencia sea superior a treinta (30) días, el costo será el equivalente a un (1) salario mínimo diario legal vigente.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La reexpedición del permiso transitorio de persona por pérdida o deterioro no atribuible a la calidad de los materiales utilizados para su elaboración, tendrán un costo 1.5 salario mínimo diario legal vigente, sin importar la vigencia para la cual fue expedido el inicial.

ARTÍCULO TERCERO.- Fijar como tarifa para la expedición del permiso transitorio de vehículo en los aeropuertos que cuentan con medios digitalizados para la expedición y control de tales documentos, la

suma equivalente a cero punto cinco (0.5) salario mínimo diario legal vigente cuando su vigencia sea máximo de un (1) día.

PARÁGRAFO PRIMERO. En los eventos en que el permiso transitorio se expida para una vigencia mayor a un (1) día y menor de treinta (30) días, el costo que deberá sufragar el usuario es el equivalente a un (1) salario mínimo diario legal vigente y cuando la vigencia sea superior a treinta (30) días, el costo será el equivalente a uno punto cinco (1.5) salario mínimo diario legal vigente.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La reexpedición del permiso transitorio de vehículo por pérdida o deterioro no atribuible a la calidad de los materiales utilizados para su elaboración, tendrá un costo equivalente a dos (2) salarios mínimos diarios legales vigentes, sin importar la vigencia para la cual fue expedido el inicial.

ARTÍCULO TERCERO. Fijar, como costos de expedición y reexpedición de los permisos permanentes o transitorios de personas y vehículos, en los aeropuertos que no cuenten con medios digitalizados para la producción y control de los documentos, la suma equivalente a la mitad de las tarifas consignadas en los artículos primero y segundo.

ARTÍCULO CUARTO. Fijar como tarifa cero (0) para los permisos que se expidan a los funcionarios o vehículos públicos, a los miembros o vehículos de la Fuerza Pública y a los miembros o vehículos de misiones diplomáticas u organismos de carácter internacional con tal categoría, cuando realicen sus funciones al interior de las áreas restringidas de los aeropuertos públicos o cuando deban ingresar transitoriamente a las mismas en razón exclusiva de sus funciones.

PARÁGRAFO PRIMERO. En el evento de que un funcionario público o cualquier miembro de la Fuerza Pública o de misión diplomática deba ingresar a un área restringida por razones distintas a las de sus funciones, deberá sufragar los costos establecidos.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Para la reexpedición de los documentos expedidos a los funcionarios públicos o miembros de la Fuerza Pública por pérdida o deterioro no atribuible a la calidad de los materiales utilizados para su elaboración, el solicitante deberá cancelar el equivalente a dos (2) salarios mínimos diarios legales vigentes.

ARTÍCULO QUINTO. Fijar el costo de la reexpedición del carné institucional de la Aeronáutica Civil por pérdida o deterioro no atribuible

a la calidad de los materiales utilizados para su elaboración, la suma equivalente a dos (2) salarios mínimos diarios legales vigentes.

ARTÍCULO SEXTO. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los seis (6) días del mes de agosto de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 03307
(05 SEPTIEMBRE 2001)

"Por medio de la cual se establece la Zona Restringida SK(R)-27 dentro del FIR Bogotá – Sector A-VILLAVICENCIO"

EL DIRECTOR GENERAL

En uso de las facultades legales conferidas en el artículo 8º numerales 2, 3 y 11 del Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993, concordante con el artículo 1778 del Código de Comercio, y;

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el Artículo 1777 del Código de Comercio, la República de Colombia tiene soberanía plena, completa y exclusiva sobre su espacio aéreo nacional; entendiéndose como tal, aquel que queda comprendido entre una base constituida por el territorio de que trata el artículo 101 de la Constitución Política y la prolongación vertical de los límites de dicho territorio y sus aguas jurisdiccionales.

2. Que según lo normado en el artículo 1778 del Código de Comercio, el gobierno se encuentra facultado para prohibir, condicionar o restringir, por razones de interés público la utilización de los espacios, la navegación aérea sobre determinadas regiones, el uso de ciertas aeronaves o el transporte de determinadas cosas.

3. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 8º numeral 1 y 3 del Decreto 2724 de 1993, el Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil está facultado para dictar las posiciones necesarias que garanticen la administración, regulación y control de uso del espacio aéreo de la república de Colombia.

4. Que el Jefe de Operaciones Aéreas de la **Fuerza Aérea Colombia FAC,** mediante oficio número 1183-JOA-DICOM-292 del 18 de mayo de 2001, solicita establecer una zona restringida sobre la Base Aérea de Tres Esquinas, ubicada en el departamento de Caquetá.

5. En la División de Procedimientos ATS, por medio del oficio número 181-00471 del 22 de agosto de 2001, conceptuó que el establecimiento de la zona restringida sobre la Base Aérea de Tres Esquinas (Caquetá) no presenta incidencia desfavorable ni inconvenientes operacionales sobre la aviación civil, razón por la cual le imparte su aprobación.

6. Que se entiende como zona restringida el espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio y las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves de acuerdo con determinadas condiciones específicas.

7. Que en mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

Artículo 1º. Establecer como **Zona Restringida SK(R) - 27 dentro del FIR Bogotá - Sector A - VILLAVICENCIO,** entre los siguientes límites:

a. Límites Laterales: Espacio aéreo en sentido de las manecillas del reloj a partir de **N** 01º 106´47.19" / **w** 75º40´41.87" en arco DME de treinta y cinco millas náuticas (35MN) con centro en el VOR de Tres Esquinas a **N** 01º18'48.97" / **W** 75º40'41.87" en arco DME de veinticinco millas náuticas (25 MN) con el centro en el VOR al punto de origen.

b. Límites Verticales: Desde la superficie del terreno (GND) hasta seis mil pies (6.000 ft) de altura.

Parágrafo: En la zona delimitada anteriormente se restringe el vuelo de aeronaves civiles las cuales pueden ser objeto de interceptación.

Artículo 20. El uso de la Zona Restringida **SK (R) - 27** dentro del FIR Bogotá - Sector A - VILLAVICENCIO es de tipo militar

exclusivamente y su horario de operación es de veinticuatro (24) horas diarias y permanentes.

Parágrafo: Los procedimientos para entrada o salida de la Zona Restringida **SK (R) - 27** dentro del FIR Bogotá – Sector A - VILLAVICENCIO, serán establecidos en forma conjunta entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea Colombiana.

Artículo 4º. Remítase copia de la presente resolución a la Dirección de Operaciones Aéreas y a la División de Procedimientos ATS para que se elabore los procedimientos de entrada y salida de esta zona restringida y efectúe las publicaciones respectivas en el AlP y en el Manual de Normas Rutas y Procedimientos.

Artículo 5º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C. a los cinco (5) días del mes de septiembre de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 03509
(20 SEPTIEMBRE 2001)

"Por la cual se reclasifican los Aeropuertos Administrados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, los Concesionados y los Administrados por Entes gubernamentales de carácter Departamental o Municipal, de acuerdo con el Decreto 1601 de 1984, expedido por el Ministerio de Salud"

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 5º y 8º del decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

Que se hace necesario reclasificar los Aeropuertos Administrados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, los Concesionados y los Administrados por Entes Gubernamentales de carácter Departamental o Municipal en categoría I, II y III, de acuerdo con el Decreto 1601 de 1984 y la Ley 9a. de 1979, títulos III, V y VII y la Resolución No. 1668 del 11 de mayo de 2001, para la prestación de los servicios integrales de la sanidad aeroportuaria.

Que mediante resolución 05849 del 7 de septiembre de 1994 se categorizaron los aeropuertos de acuerdo a las exigencias del Decreto 1601 de 1984, sin haber considerado ni el número de pasajeros movilizados y número de horas de operación del terminal aéreo, de conformidad con el ANEXO 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y al documento 9137/AN/898, Parte 8.

Que de acuerdo con los documentos precedentemente citados se hace necesario recategorizar los aeropuertos para garantizar la eficaz prestación de los servicios de sanidad aeroportuaria, de la siguiente manera:

Categoría I: Aeropuertos con más de 600.000 pasajeros transportados anualmente y 24 horas de operación diaria.

Categoría lI: Aeropuertos entre 50.000 a 599.999 pasajeros transportados anualmente y/o de 9 a 20 horas de operación diaria.

Categoría III: Aeropuertos con menos de 50.000 pasajeros transportados anualmente y menos de 9 horas de operación diaria.

Que en mérito de lo expuesto:

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- De conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución se ordena reclasificar los aeropuertos administrados por la unidad, los Concesionados y los administrados por Entes Departamentales o Municipales de la siguiente manera:

EN CATEGORÍA I

- Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C.
- Aeropuerto José María Córdoba de la ciudad de Rionegro, Antioquia

- Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la Ciudad de Palmira Valle
- Aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena
- Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Islas
- Aeropuerto Ernesto Cortissoz de la Ciudad de Barranquilla

EN CATEGORÍA II:

- Aeropuerto Olaya Herrera de la ciudad de Medellín
- Aeropuerto Vanguardia de la Ciudad de Villavicencio
- Aeropuerto Palonegro de la Ciudad de Lebrija, Santander
- Aeropuerto El Alcaraban de la ciudad de Yopal
- Aeropuerto Perales de la Ciudad de lbagué
- Aeropuerto Benito Salas de la Ciudad de Neiva
- Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta
- Aeropuerto El Edén de la Ciudad de Armenia
- Aeropuerto los Garzones de la Ciudad de Montería
- Aeropuerto Simón Bolívar de la Ciudad de Santa Marta
- Aeropuerto Matecaña de la ciudad de Pereira
- Aeropuerto El Caraño de la ciudad de Quibdó
- Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de la ciudad de Arauca
- Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo de la Ciudad de Leticia
- Aeropuerto la Nubia de la ciudad de Manizales
- Aeropuerto Almirante Padilla de la ciudad de Riohacha
- Aeropuerto Antonio Nariño de la ciudad de Pasto
- Aeropuerto Guillermo León Valencia de la Ciudad de Popayán
- Aeropuerto de Gustavo Artunduaga Paredes en la ciudad de Florencia
- Aeropuerto Alfonso López de la ciudad de Valledupar
- Aeropuerto San Luis de la ciudad de Ipiales
- Aeropuerto Las Brujas de la Ciudad de Corozal
- Aeropuerto Yariguies de la Ciudad de Barrancabermeja

EN CATEGORÍA III

- Aeropuerto Jorge González de San José del Guaviare
- Aeropuerto Gonzalo Mejía de Turbo, Antioquia
- Aeropuerto Navas Pardo de Chaparral, Tolima
- Aeropuerto de Mariquita, Tolima

- Aeropuerto Juan José Rondón de Paipa, Boyacá
- Aeropuerto Guaymaral de Bogotá
- Aeropuerto Alberto Jaramillo de Otú - Remedios Antioquia
- Aeropuerto San Vicente del Caguán, Caquetá
- Aeropuerto de la Jagua, de Garzón Huila
- Aeropuerto El Espino, de El Espino Boyacá
- Aeropuerto Mandinga, de Condoto, Chocó
- Aeropuerto Alí Piedrahita de Urrao Antioquia
- Aeropuerto Reyes Murillo de Nuquí, Chocó
- Aeropuerto Morela, de Puerto Berrío Antioquia
- Aeropuerto Amalfi, de Amalfi Antioquia
- Aeropuerto José Celestino Mutis, de Bahía Solano, Chocó
- Aeropuerto Cimitarra, de Cimitarra Santander
- Aeropuerto Montelíbano, de Montelíbano, Córdoba
- Aeropuerto San Marcos, de San Marcos Sucre
- Aeropuerto de Berástegui, de Ciénaga de Oro, Córdoba
- Aeropuerto Fundación, de Fundación Magdalena
- Aeropuerto El Plato, de Plato Magdalena
- Aeropuerto Las Flores, del Banco Magdalena
- Aeropuerto Baracoa, de Magangué, Bolívar
- Aeropuerto San Bernardo, de Mompox Bolívar
- Aeropuerto Tolú, de Tolú Sucre
- Aeropuerto Carmen de Bolívar, de Carmen de Bolívar, Bolívar
- Aeropuerto Hacaritama, de Aguachica Cesar
- Aeropuerto El Embrujo de Providencia (1)
- Aeropuerto Pitalito de Pitalito, Huila
- Aeropuerto Puerto Estrella, de Uribia, Guajira
- Aeropuerto La Florida, de Tumaco, Nariño
- Aeropuerto Buenaventura, de Buenaventura, Valle
- Aeropuerto Guapi, de Guapi, Cauca
- Aeropuerto Tame, de Tame, Arauca
- Aeropuerto Aguas Claras, de Ocaña, Norte de Santander
- Aeropuerto El Troncal, de Arauquita, Arauca
- Aeropuerto Cravo Norte, de Cravo Norte, Arauca
- Aeropuerto Saravena, Saravena, Arauca
- Aeropuerto Mitú, de Mitú Vaupés

- Aeropuerto Trinidad, de Trinidad, Casanare
- Aeropuerto Hato Corozal, de Hato Corozal Casanare
- Aeropuerto Puerto Carreño, de Puerto Carreño, Vichada
- Aeropuerto San Martín, de San Martín Meta
- Aeropuerto Paz de Ariporo, de Paz de Ariporo, Casanare
- Aeropuerto de Tablón de Támara, de Tablón de Támara Casanare.

PARÁGRAFO ÚNICO: Las cifras numéricas señaladas en la parte considerativa de la presente resolución corresponden al movimiento de pasajeros del año 2000, por lo tanto dichas cifras deberán actualizarse cada dos (2) años, en un porcentaje igual al promedio de crecimiento del movimiento de pasajeros de los aeropuertos respectivos.

Igualmente se actualizará el número de horas de operación de cada aeropuerto.

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente Resolución rige a partir de su publicación y deroga la Resolución No. 05849 del 7 de septiembre de 1994 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veinte (20) días del mes de septiembre de dos mil uno (2001).

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 03532
(21 SEPTIEMBRE 2001)

"Por la cual se asigna nombre al aeropuerto de San Vicente del Caguán

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de las facultades legales, en especial las conferidas por la Ley 105 de diciembre de 1993, los artículos 5º y 8º del Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993 y el artículo 1.815 del Código de Comercio.

CONSIDERANDO:

1. Que mediante oficio número 8164 del 30 de Junio de 2000, la Asesora de la Secretaría Privada de la Presidencia de la República, remitió copia de la comunicación D.A. 0591 de Junio 1 de 2000, suscrita por el señor Alcalde Municipal de San Vicente del Caguán, con el cual se adjunta fotocopia del Acuerdo número 010 de 2000, del Honorable Consejo Municipal, en el que esa corporación define un nombre para el Aeropuerto del Municipio de San Vicente del Caguán.

2. Que mediante oficio número 2533 de Agosto 08 de 2001, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, informó al señor Alcalde del citado municipio, que el referido aeropuerto es un bien inmueble de propiedad de la Unidad y que en tal sentido le corresponde determinar el nombre con que ha de designarse el aeropuerto, sin detrimento de aceptar sugerencias de las autoridades locales donde se encuentra dicho aeropuerto; para lo cual efectivamente se acostumbra honrar la memoria de personajes oriundos de la región que han contribuido notablemente a su desarrollo o al desarrollo de la aviación, requiriendo información biográfica del señor **EDUARDO FALLA SOLANO.**

3. Que mediante oficio número 1187 de 6 de octubre de 2000, el señor Alcalde del Municipio San Vicente del Caguán, remite la información biográfica solicitada; la cual, una vez evaluada se considera meritoria, toda vez que el señor **EDUARDO FALLA SOLANO,** realizó obras importantes para el desarrollo de la aviación particularmente en lo concerniente a la aviación de esa región; además, en tierras que fueron de su propiedad construyó el actual aeropuerto de San Vicente del Caguán.

4. Que por lo expuesto anteriormente y considerando conveniente acceder a la petición de las autoridades locales del municipio de San Vicente del Caguán, Departamento del Caquetá.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Asignar al aeropuerto del Municipio de San Vicente del Caguán del Departamento de Caquetá, el nombre de Aeropuerto **EDUARDO FALLA SOLANO.**

ARTÍCULO SEGUNDO: Una vez publicada la presente Resolución, ordénese la incorporación de su contenido en el Manual de

Normas, Rutas y Procedimientos ATS y en la publicación de información aeronáutica AIP, así como en las demás disposiciones reglamentarias.

ARTÍCULO TERCERO: La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiún (21) días del mes de septiembre de 2001.

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 03842
(09 OCTUBRE 2001)

Por medio de la cual se autoriza un incremento en las tarifas de transporte aéreo nacional e internacional

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

en uso de las facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 5º, numerales 2, 5 y 11; y por el artículo 8º, numeral 2, del Decreto 2724 de 1993; y

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el numeral 11 del artículo 5º del Decreto 2724 de 1993, es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo, nacional e internacional y sancionar su violación.

2. Que con ocasión de los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil acaecidos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, las Compañías de Seguros a nivel internacional han notificado a las aerolíneas tanto de carga como de pasajeros, un incremento generalizado e inmediato en el costo de las primas de seguros por casco y responsabilidad civil contra terceros, por daños derivados de terrorismo y

guerra. Este incremento es aplicable para los vuelos de pasajeros como un sobrecosto por pasajero embarcado tanto en vuelos nacionales como internacionales; y para el caso de los vuelos de carga como nuevos cobros por ciclo o por aeronave.

3. Que adicionalmente, los mencionados actos de terrorismo han hecho necesario adoptar medidas de seguridad aeroportuaria más rigurosas, tanto en los procedimientos de embarque de pasajeros como de carga, para prevenir actos de terrorismo e interferencia ilícita que puedan afectar a las empresas de transporte aéreo y la aviación civil en general, todo lo cual se traduce en sobrecostos adicionales.

4. Que estos sobrecostos tienen una incidencia directa e inmediata en la estructura de costos totales de operación de las empresas aéreas.

5. Que se hace por tanto necesario autorizar a las aerolíneas un incremento en las tarifas de transporte aéreo vigentes, tanto en el mercado nacional como internacional de pasajeros y carga, para compensar los sobrecostos mencionados en los numerales 2 y 3 anteriores.

6. Que esta nueva situación que se ha generado en el mundo obedece a unas condiciones de carácter excepcional, por lo cual es pertinente adoptar un mecanismo temporal que permita cubrir los sobrecostos mencionados.

7. Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Autorizar un incremento máximo en las tarifas de transporte aéreo regular de pasajeros, como un cobro adicional aplicable por trayecto, sobre las tarifas autorizadas, así:

a) Hasta $7.700 para tiquetes nacionales.

b) Hasta US$7,70 para tiquetes internacionales.

ARTÍCULO 2º. Autorizar un incremento máximo en las tarifas de transporte aéreo de carga aplicable como un cobro adicional sobre las tarifas autorizadas así:

a) Hasta $230 por kilo para fletes nacionales.

b) Hasta US$0,10 por kilo para fletes internacionales.

ARTÍCULO 3º. Los incrementos autorizados en los artículos anteriores constituyen un sobrecosto que se sumará al valor del tiquete o

flete respectivo y deberán discriminarse como un rubro aparte de la tarifa básica correspondiente.

PARÁGRAFO. Las aerolíneas que pretendan aplicar los incrementos autorizados en la presente resolución deberán informar previamente, por escrito, a la Oficina de Transporte Aéreo de la Aerocivil el monto respectivo.

ARTÍCULO 4º. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación y estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2001.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los nueve (09) días del mes de octubre de dos mil uno (2001).

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 03971
(19 OCTUBRE 2001)

"Por la cual se modifica la resolución No. 04368 del 15 de Noviembre de 2000"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de las facultades legales y en especial las que le confiere los artículos 5º y 8º del Decreto 2724 de 1993; y

CONSIDERANDO:

- Que la Resolución No. 04368 de noviembre 15 de 2000 estableció el procedimiento interno para el estudio de solicitudes de adjudicación o renovación de contratos de arrendamiento de bienes inmuebles de propiedad o administrados por la Entidad ubicados en los diferentes Aeropuertos del país.

- Que en la parte resolutiva de la citada Resolución se establecieron los requisitos que deben llenar todas las personas naturales o jurídicas interesadas en tomar en arrendamiento los bienes inmuebles ubicados en

los diferentes Aeropuertos del país de propiedad o administrados por la AEROCIVIL.

- Que los peticionarios o interesados en arrendar áreas o inmuebles ubicados en los diferentes aeropuertos del país, han expresado los inconvenientes que se presentan para cumplir con el lleno de los requisitos que exige la Entidad para la adjudicación de los mismos.

- Que se hace necesario modificar los requerimientos con los que debe cumplir tanto las personas naturales como jurídicas, interesadas en la adjudicación en arrendamiento de un bien inmueble, de acuerdo con la situación específica de cada uno de los Aeropuertos del país, como con la destinación del inmueble solicitado.

- Que la destinación de los inmuebles de propiedad o administrados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil sobre los cuales pueden recaer los contratos de arrendamiento, comodato, concesión y demás convenciones jurídicas que tengan por objeto el otorgamiento a particulares o a otras Entidades Estatales del goce y uso, total o parcial, se encuentran clasificados en la resolución No. 03379 de junio 3 del año 1996, en su artículo 11, como sigue:

a. ÁREAS DESTINADAS AL SERVICIO AERONÁUTICO
   - Despachos y oficinas para líneas aéreas
   - Salones de personajes importantes - VIP
   - Oficinas y Despachos para servicios aeronáuticos a terceros
   - Salas de pilotos y tripulaciones
   - Bodegas
   - Hangares y talleres de mantenimiento
   - Parqueaderos de asociaciones del sector aeronáutico
   - Oficinas de asociaciones del sector aeronáutico
   - Áreas destinadas para el suministro de combustible de aviación y vehicular
   - Áreas para construcción de hangares.

b. ÁREAS DESTINADAS AL SERVICIO NO AERONÁUTICO
   - Tiendas libres de impuesto “In Bond”
   - Bodegas para destinación “In Bond”
   - Locales destinados al funcionamiento de establecimientos de comercio abiertos al público

- Oficinas
- Locales y oficinas para entidades estatales
- Bodegas particulares y almacenes de depósito
- Terrenos de pastoreo
- Áreas para parqueadero público
- Áreas para publicidad
- Áreas para que transiten vehículos expendedores de servicio a bordo.

• Que en razón a la infraestructura existente en los aeropuertos y la importancia que tienen estos dentro de cada una de las Regionales, se consideran especiales en materia de arrendamientos, los aeropuertos de: EL DORADO (BOGOTÁ D.C.), JOSÉ MARÍA CÓRDOBA (RIONEGRO), ERNESTO CORTISSOZ (BARRANQUILLA), CAMILO DAZA (CÚCUTA), ALFONSO BONILLA ARAGÓN (CALI), PALONEGRO (BUCARAMANGA), RAFAEL NÚÑEZ (CARTAGENA), y VANGUARDIA (VILLAVICENCIO)

• Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Modifícase en su integridad el Artículo Primero de la Resolución No. 04368 de noviembre 15 de 2000, en los términos de lo señalado por los artículos segundo, tercero y cuarto de la presente resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Para efectuar el estudio económico, financiero y jurídico por parte de la Dirección Financiera y Grupo Administración de lnmuebles, sobre la adjudicación de áreas en arrendamiento de los aeropuertos EL DORADO (BOGOTÁ D.C.), JOSÉ MARÍA CÓRDOBA (RIONEGRO), ERNESTO CORTISSOZ (BARRANQUILLA), CAMILO DAZA (CÚCUTA), ALFONSO BONILLA ARAGÓN (CALI), PALONEGRO (BUCARAMANGA), RAFAEL NÚÑEZ (CARTAGENA), y VANGUARDIA (VILLAVICENCIO) y cualquiera sea la destinación del área, los interesados deberán adjuntar, junto con la solicitud, los siguientes documentos y requisitos:

1. Estados Financieros del último período fiscal Balance General y Estado de resultados (Pérdidas y Ganancias).

Los resultados financieros, si corresponden a persona jurídica, deben estar certificados por el Representante Legal y por un contador público con tarjeta profesional vigente, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 37 de la Ley 222/95. Si se trata de persona natural, deben estar certificados por el mismo solicitante.

2. Certificado de existencia y representación legal (persona jurídica) o registro mercantil (persona natural), expedido por la Cámara de Comercio con una antelación no mayor a (90) días calendario, a la fecha de solicitud.

3. Formato de Clientes Nuevos debidamente diligenciado, el cual será entregado en el Grupo Administración de lnmuebles oficina 310 del Aeropuerto El Dorado, o en la Gerencia o Administración del Terminal aéreo donde se encuentra ubicado el inmueble solicitado.

4. Dos referencias bancarias (verificables).

5. Dos referencias comerciales (verificables).

6. Un (1) codeudor que posea finca raíz, o dos (2) que acrediten solvencia económica, quienes igualmente deberán aportar los documentos antes enumerados. Si la obligación va a ser avalada por un codeudor poseedor de finca raíz, debe presentar el Certificado de Tradición y Libertad del inmueble, cuya fecha de expedición no sea superior a un mes, el cual debe estar libre de hipoteca o de afectación patrimonial familiar.

PARÁGRAFO. Los mismos requisitos se exigirán para efectuar el estudio económico, financiero y jurídico por parte de la Dirección Financiera y grupo Administración de lnmuebles, tratándose del arrendamiento de áreas ubicadas en los aeropuertos del País que no hubieren sido nombrados en el presente artículo y que estén destinadas a servicios aeronáuticos.

ARTÍCULO TERCERO.- Para efectuar el estudio económico, financiero y jurídico por parte de la Dirección Financiera y Grupo Administración de lnmuebles, sobre el arrendamiento de áreas ubicadas en los aeropuertos del País que no hubieran sido nombrados en el artículo inmediatamente anterior y que estén destinadas a servicios aeroportuarios o no aeronáuticos, los interesados deberán adjuntar a su solicitud los siguientes documentos:

1. Registro de matrícula mercantil, expedido por la respectiva Cámara de Comercio.

2. Formato de Clientes Nuevos, debidamente diligenciado, el cual será entregado en el Grupo Administración de lnmuebles Oficina 310 del Aeropuerto El Dorado, o en la gerencia o Administración del terminal aéreo donde se encuentre ubicado el inmueble solicitado.

3. Una (1) referencia comercial verificable.

4. Una (1) referencia personal verificable.

5. Un (1) codeudor que posea finca raíz, quien debe presentar el Certificado de Tradición y Libertad del inmueble, cuya fecha de expedición no sea superior a un mes, al igual que debe estar libre de hipoteca o de afectación patrimonial familiar.

ARTÍCULO CUARTO.- La falta de cualquiera de los documentos y requisitos mencionados en los artículos segundo y tercero de la presente resolución, dará lugar al rechazo de la solicitud por parte de la Entidad.

ARTÍCULO QUINTO.- Los demás artículos de la resolución No. 04368 del 15 de noviembre del año 2000, que no se modifican o adicionan con la presente Resolución, continúan vigentes.

ARTÍCULO QUINTO.- La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los diecinueve (19) días del mes de octubre de dos mil uno (2001)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 04757
(05 DICIEMBRE 2001)

Por la cual modifican los artículos Décimo Séptimo y Décimo Octavo de la Resolución número 03239 del 6 de septiembre de 2000 que reglamenta el Sistema de Identificación del Aeropuerto El Dorado

EL DIRECTOR GENERAL

En uso de las facultades legales, en especial las que le confiere el artículo 5º numerales 5, 9 y 12, el artículo 8º numerales 3 y 4 y el artículo 48 del Decreto 2724 de 1993; y

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: El artículo décimo séptimo de la resolución 03229 del 6 de septiembre de 2000 quedará así: **PERSONAS A QUIENES SE LES EXPIDE EL PERMISO PERMANENTE (CARNÉ).** Se expedirá permiso permanente (carné), por un término mínimo de dos (2) meses máximos de dos (2) años, a las personas que por razón de sus funciones desarrollen labores permanentes dentro de las áreas restringidas del aeropuerto El Dorado bien sean funcionarios de la Aerocivil, de los organismos de seguridad del Estado, de la Fuerza Pública, de las Entidades del Sector Público y a los empleados contratados por las empresas de aviación, las empresas de servicios aeroportuarios especializados y talleres aeronáuticos autorizados para operar en el aeropuerto El Dorado y a los arrendatarios de locales comerciales o de áreas que se encuentren localizadas al interior de las áreas restringidas del aeropuerto El Dorado.

Para el control de loteros, equipajeros y demás personas que laboren en las áreas públicas del aeropuerto El Dorado, se autoriza la expedición de un carné de uso exclusivo en dichas áreas cuyo diseño será distinto a los carnés administrativos y de áreas restringidas. Este documento no tendrá códigos de barras, ni barras de colores y contendrá el oficio que desarrolla la persona y el nombre de la asociación a la que pertenece.

También se expedirá permiso permanente a los miembros de las misiones diplomáticas con sede en Bogotá a efectos de optimizar los trámites que deben efectuar en las áreas restringidas del aeropuerto, previa solicitud que en tal sentido realice la Cancillería de Colombia.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para efectos del trámite de los permisos permanentes a los miembros de las misiones diplomáticas con sede en Bogotá la Gerencia Aeroportuaria acordará con la Cancillería de Colombia el número de estos permisos por cada misión y la Cancillería enviará la solicitud de los documentos acordados con los datos correspondientes de las personas a quienes se les otorgarán y garantizarán que éstas concurran a la toma de la fotografía respectiva y al curso sobre uso y porte de los documentos de identificación.

PARÁGRAFO SEGUNDO: A través de este sistema y mientras la División de Personal de la Unidad cuente con los recursos necesarios, se expedirán los carnés de identificación de los funcionarios de la Aeronáutica Civil pero en ningún momento este tipo de documento podrá ser utilizado para el ingreso, a las áreas restringidas de los aeropuertos. Este carné contendrá el cargo del funcionario y permitirá no sólo la identificación interna y ante cualquier autoridad sino también el ingreso a las áreas administrativas de la Aerocivil en todos los aeropuertos del país.

Los diseños y el contenido del carné de identificación de la Aerocivil serán propuestos por el Gerente Aeroportuario de Santafé de Bogotá al Director de Recursos Humanos de la Unidad para su aprobación y serán distintos a los utilizados para el ingreso a las áreas restringidas del aeropuerto El Dorado a fin de evitar equívocos.

ARTÍCULO SEGUNDO: El artículo décimo octavo de la resolución 03239 del 6 de septiembre de 2000 quedará así: **PERSONAS A QUIENES SE LES EXPIDE EL PERMISO TRANSITORIO:** Se expedirá permiso transitorio, por un término de un (1) día y hasta por un lapso de dos (2) meses, a las personas que por razón de sus funciones desarrollen funciones transitorias u ocasionales al interior de las áreas restringidas del aeropuerto o de los edificios administrativos, bien sean funcionarios de la Aerocivil, de los organismos de seguridad del Estado, de la Fuerza Pública, de las Entidades del Sector Público, personal de misiones diplomáticas y de organismos internacionales con sede en Bogotá no contemplados en el artículo anterior, escoltas de personajes importantes, inspectores internacionales y a los empleados o contratistas contratados por la Aerocivil, por las empresas de aviación, las empresas de servicios aeroportuarios especializados y talleres aeronáuticos autorizados para operar en el aeropuerto El Dorado o por los arrendatarios de locales comerciales o de áreas que se encuentren localizadas al interior de las áreas restringidas del aeropuerto El Dorado.

También se expedirá este documento a los visitantes, cuando a juicio del Jefe de la División de Seguridad Aeroportuaria o del Gerente Aeroportuario, medien razones suficientes para autorizar su ingreso transitorio a las áreas restringidas.

ARTÍCULO TERCERO. La presente resolución rige a partir de la fecha de publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santa Fe de Bogotá, a los cinco (5) días del mes de diciembre de 2001.

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 04966
(14 DICIEMBRE 2001)

"Por la cual se dictan normas complementarias sobre funcionamiento de las Agencias de viajes, Intermediarios y Operadores de viajes colectivos"

EL DIRECTOR DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas en el libro quinto, parte segunda del Código de Comercio y en los artículos 5º, numeral 5 y 8º, numeral 3 del Decreto 2724 de 1993; y

CONSIDERANDO QUE:

1. El artículo 1868 del Código de Comercio señala que la inspección de la autoridad aeronáutica con el fin de garantizar la estabilidad de la industria aérea y los intereses del público, se extiende a los agentes de viaje, intermediarios u operadores de viajes colectivos, que usualmente explotan la industria del turismo en colaboración o en conexión con servicios aéreos.

2. Mediante comunicación No. 1030 del 30 de noviembre de 2001, la Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo "ANATO" solicitó estudiar la posibilidad de modificar el artículo 51 de la resolución 02743 de 1988, contemplando una reducción en los plazos para el pago de los reportes de venta.

3. La empresa AVIANCA mediante comunicación de fecha 7 de diciembre de 2001 presentó propuesta en el mismo sentido, considerando que de esta manera se lograría una disminución del riesgo y por consiguiente una reducción del valor asegurado solicitado.

4. Con fundamento en lo anterior, las aerolíneas AVIANCA-SAM y las agencias de viajes suscribieron un acuerdo para la modificación de los períodos de presentación y pago de los reportes de venta nacionales.

5. Por lo anterior y con el fin de mantener un esquema flexible en las relaciones entre aerolíneas y agencias de viaje, esta Dirección acoge la propuesta de permitir que las partes pacten fechas diferentes a las previstas en el artículo 50 de la resolución No. 02743 de 1988.

En mérito de lo expuesto, este Despacho

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Mediante acuerdo escrito, las aerolíneas y las agencias de viajes, podrán pactar fechas diferentes a las señaladas en el artículo 50 de la resolución 02743 de 1988 para efectuar los pagos de los reportes de ventas. En tal caso, deberán previamente comunicarlo a la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dada en Bogotá D.C., a los catorce (14) días del mes de diciembre de 2000

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 05089
(21 DICIEMBRE 2001)

"Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el primer semestre de 2002 en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena"

EL DIRECTOR DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de sus facultades legales en especial las que le confiere el numeral 4 del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993; y

CONSIDERANDO:

1. Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, celebró el contrato de concesión No. 0186-96, para la administración y explotación económica del aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena con la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., modificado según contrato No. 002-99.

2. Que de conformidad con la cláusula vigésima tercera del contrato, el concesionario percibirá como ingresos, entre otros, las tarifas por servicios básicos (derechos de aeródromos y tasas aeroportuarias) las cuales, deben ser ajustadas semestralmente, durante todo el período de la concesión, correspondiéndole a la Aerocivil la autorización de dichas tarifas.

3. Que la cláusula primera del contrato modificatorio No. 002-99, modifica el inciso quinto de la cláusula vigésima del contrato 0186-96, así: "los niveles tarifarios para operaciones tanto nacionales como internacionales para los servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria) serán reajustados semestralmente en los meses de enero y julio, durante todo el período de la concesión con base en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores. Cada período semestral se contará entre el 10 de diciembre y el 31 de mayo y, el 1º de junio y el 30 de noviembre", de acuerdo con las fórmulas establecidas en el citado contrato modificatorio.

4. Que el DANE ha certificado una variación porcentual acumulada del Índice de Precios al Consumidor, del 1.09% entre el 01 de junio/01 a 30 de noviembre/01, la cual debe aplicarse a las tarifas para operaciones nacionales, vigentes para la concesión.

5. Que de acuerdo con las Tasas Representativas del mercado diarias, certificadas por la Superintendencia Bancaria, los promedios entre el 01 de diciembre /00 a 31 de mayo /01 y del 01 de junio /01 y el 30 de noviembre/01, fueron de $2.271,06 y $2.309,13, por dólar de los Estados Unidos de América, respectivamente,

6. Que de acuerdo con los promedios anteriores, el índice de devaluación del semestre fue de 1,68%, que comparado con el IPC (1,09%), arroja un índice diferencial de -0,58%, motivo por el cual no procede el reajuste en las tarifas internacionales.

7. Que la estructura tarifaria vigente en el aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena de conformidad con las resoluciones Nos, 02388 del 28 de junio de 2001 y 02433 del 03 de julio de 2001 es la siguiente:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**
Derechos de Aeródromo	$2,84572 /kgr	US $0,00518 /kgr
Cargo por hora de parqueo Adicional	$0,14236 /kgr	US $0,00026 /kgr
Tasa Aeroportuaria	$8.500 /pasajero	US $29,00 /pasajero

8. Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Autorizar el reajuste de las tarifas por servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria) para operaciones nacionales y mantener las tarifas actuales para operaciones internacionales, en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena las cuales quedarán así:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**
Derechos de Aeródromo	$2,87674 /kgr	US $0,00518 /kgr
Cargo por hora de parqueo Adicional	$0,14391 /kgr	US$0,00026 /kgr
Tasa Aeroportuaria	$8.600 /pasajero	US$29,00 /pasajero

PARÁGRAFO PRIMERO.- Las tarifas por derechos de aeródromo se aplican sobre el Peso Bruto Máximo de Operación (P.B.M.O), de la aeronave que realiza la operación.

PARÁGRAFO SEGUNDO.- Por efectos prácticos, la tarifa de la tasa aeroportuaria nacional se aproxima a la centena más próxima y la internacional al entero más próximo.

PARÁGRAFO TERCERO.- Las operaciones nocturnas para cobro de derechos de aeródromo tendrán un recargo del 20%.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Notificar la presente resolución a través de la Dirección Legal de conformidad con el artículo primero, literal a) de la resolución No. 2038 de abril de 1995, al señor Ramón Pereira Visbal, en su calidad de representante legal de la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., o a quien haga sus veces, en el aeropuerto Rafael Núñez de la

ciudad de Cartagena, en los términos del artículo 44 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO TERCERO.- Comunicar el contenido de la presente resolución a través de la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., a las diferentes aerolíneas y agencias de viajes que operan en el aeropuerto Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena.

ARTÍCULO CUARTO.- Remitir copia de la presente resolución a través de la Secretaría General a las Direcciones Financiera, y de Supervisión Aeroportuaria.

ARTÍCULO QUINTO.- Contra la presente resolución procede el recurso de reposición ante el Director General, dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación.

ARTÍCULO SEXTO.- La presente resolución será publicada en el Diario Oficial y deroga las resoluciones Nos. 02388 del 28 de junio de 2001 y 02433 del 03 de julio de 2001 y rige a partir de su ejecutoria.

PUBLÍQUESE, NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá D.C., a los veintiún (21) días del mes de diciembre de 2001.

JUAN CARLOS VELÉZ URIBE HUGO MORENO CANO
Director General Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial
RESOLUCIÓN NÚMERO 05096
(21 DICIEMBRE 2001)

Por la cual se autoriza el reajuste de las tarifas básicas por derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria para el primer semestre de 2002 en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla"

EL DIRECTOR DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993; y

CONSIDERANDO:

1. Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, celebró el contrato de concesión No. 001-CON-97, para la administración y explotación económica del aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla, con la Sociedad Aeropuertos del Caribe S.A

2. Que de conformidad con la cláusula vigésima del contrato, el concesionario percibirá como ingresos, entre otros, las tarifas por servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria), las cuales deben ser ajustadas semestralmente, durante todo el período de concesión, correspondiéndole a la Aerocivil la autorización de dichas tarifas.

3. Que la citada cláusula vigésima del contrato de concesión establece que el reajuste de tarifas, para operaciones nacionales se efectuará con base en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de los seis (6) meses anteriores contados entre el 1º de junio de 2001 y el 30 de noviembre de 2001, certificado por el DANE, y, para el reajuste de las tarifas para operaciones internacionales expresadas en dólares de los Estados Unidos de América, se convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa del Mercado certificada por la Superintendencia Bancaria, al final de cada período semestral, esto es al 30 de noviembre de 2001, y, en el evento de que el IPC supere las tasas de devaluación del semestre que compara se procederá al reajuste correspondiente.

4. Que el DANE ha certificado una variación porcentual acumulada del índice de Precios al Consumidor, del 1.09%, entre el 1º de junio de 2001 y 30 de noviembre de 2001, la cual debe aplicarse a las tarifas vigentes para operaciones nacionales.

5. Que de acuerdo con las Tasas Representativas del mercado, diarias certificadas por las Superintendencia Bancaria, el promedio semestral para los períodos comprendidos entre diciembre 1 de 2000 a mayo 31 de 2001 y junio 1 de 2001 a noviembre 30 de 2001, fueron respectivamente de $2.271,06 y $2.309,13 por dólar de los Estados Unidos de América.

6. Que de acuerdo con los promedios citados en los numerales anteriores, el índice de devaluación del semestre fue del 1.68%, que, comparado con el IPC (1.09%), arroja un índice diferencial de -0.58%, motivo por el cual, no procede reajuste en las tarifas internacionales.

7. Que la estructura tarifaria vigente en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla, de conformidad con las resoluciones Nos. 02387 del 28 de junio de 2001 y la 02432 del 3 de julio de 2001 es la siguiente:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**
Derechos de Aeródromo	$2.75922 /kgr	US$0.00467/kgr
Cargo por hora de parqueo adicional	$0.13800 /kgr	US$0.00023/kgr
Tasa Aeroportuaria	$7.500.00/ pasajero	US$28.00/pasajero

8. Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Autorizar el reajuste de las tarifas por servicios básicos (derechos de aeródromo y tasa aeroportuaria) para operaciones nacionales y mantener las tarifas actuales en operaciones internacionales para el primer semestre de 2002 en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla las cuales quedarán así:

CONCEPTO	**NACIONAL**	**INTERNACIONAL**
Derechos de aeródromo	$2.78930/kgr	US$0.00467/Kgr
Cargo por hora de parqueo adicional	$0.13950/kgr	US$ 0.00023/kgr
Tasa Aeroportuaria	$7.600.00/pasajero	US$28.00/pasajero

PARÁGRAFO PRIMERO.- Las tarifas por derechos de aeródromo se aplican sobre el Peso Bruto Máximo de Operación (P.B.M.O.), de la aeronave que realiza la operación.

PARÁGRAFO SEGUNDO.- Por efectos prácticos, la tarifa de la tasa aeroportuaria nacional se aproxima a la centena más próxima y la internacional al entero más próximo.

PARÁGRAFO TERCERO.- Las operaciones nocturnas para cobro de derechos de aeródromo tendrán un recargo del 20%.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Notificar la presente resolución a través de la Dirección Legal de conformidad con el artículo primero, literal a) de la resolución 2038 del 3 de abril de 1995, al señor RAÚL RIVEIRA MOLINARES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 7.420.582 de Barranquilla, en su calidad de representante legal de la sociedad

Aeroportuaria del Caribe S.A., o quien haga veces, al Aeropuerto Ernesto Cortissoz – 4º Piso en la ciudad de Barranquilla (Atlántico), en los términos del artículo 44 y siguientes de Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO TERCERO.- Comunicar el contenido de la presente resolución, a través de la Sociedad Aeropuertos del Caribe S.A., a las diferentes aerolíneas y agencias de viajes que operan en el aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla.

ARTÍCULO CUARTO.- Remitir copia de la presente resolución a través de la Secretaría General a las Direcciones Financiera y de Supervisión Aeroportuaria.

ARTÍCULO QUINTO.- Contra la presente resolución procede el recurso de reposición ante el Director General, dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación.

ARTÍCULO SEXTO.- la presente resolución será publicada en el Diario Oficial y deroga las resoluciones Nos. 02387 del 28 de junio de 2001 y 02432 del 03 de julio de 2001 y rige a partir de su ejecutoria.

APLÍQUESE, NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá D.C., a los veintiún (21) días del mes de diciembre de 2001.

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	HUGO MORENO CANO
Director General	Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 05277
(28 DICIEMBRE 2001)

Por medio de la cual se modifica y prorroga la vigencia de la Resolución 3842 del 9 de octubre de 2001, por la cual se autorizó un incremento en las tarifas de transporte aéreo nacional e internacional

EL DIRECTOR DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 5º, numerales 2, 5 y 11; y por el artículo 8º, numeral 2, del Decreto 2724 de 1993; y

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el numeral 11 del artículo 5º del Decreto 2724 de 1993, es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, UAEAC, desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo, nacional e internacional y sancionar su violación.

2. Que con el fin de cubrir los costos adicionales e imprevistos en las primas de seguro de las aerolíneas, originados en los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil acaecidos en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la UAEC expidió la Resolución 03842 del 9 de octubre de 2001, autorizando, hasta el 31 de diciembre de 2001, incrementos máximos en las tarifas de transporte aéreo regular de pasajeros y de carga, como un cobro adicional aplicable por trayecto sobre las tarifas autorizadas.

3. Que con dicho incremento en las tarifas de transporte aéreo vigentes, tanto en el mercado nacional como internacional de pasajeros y carga, se pretendía además de compensar los nuevos costos mencionados, permitir a las aerolíneas recaudar recursos adicionales para cubrir las cuotas anticipadas exigidas por las compañías de seguros a nivel internacional.

4. Que mediante oficio fechado 3 de diciembre de 2001, la Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos, ATAC, solicitó a la Dirección General de la UAEAC, prorrogar por término indefinido la vigencia del recargo establecido en la Resolución citada, argumentando que el proyecto de Ley que crearía el Fondo de Seguridad Aérea continúa aún en estudio por parte de los diferentes Ministerios y recordando, además, que en el mes de enero de 2002 vence otro de los plazos para el pago de las pólizas de los seguros de responsabilidad civil a terceros por actos de guerra y terrorismo, siendo indispensable que las aerolíneas cuenten con el flujo de caja necesario para afrontar los inmuebles sobrecostos y reducción de ingresos que se han generado desde la crisis.

5. Que paralelamente, mediante oficios PRE 333 y PRE 336, del 19 y 26 de diciembre de 2001 respectivamente, la Asociación Colombiana

de Exportadores de Flores, ASOCOLFLORES, solicitó a la Dirección General de la UAEAC no prorrogar el incremento establecido de US$0.10 por kilo de carga (en referencia a la carga de exportación), por cuanto dicho aumento es significativo comparado con el valor del flete (un 15% aproximadamente) y la medida se extendió a aerolíneas extranjeras que han recibido subsidios directos de sus gobiernos, por lo cual se ha encarecido el flete de las flores tornando más difícil la situación económica de este sector, agravada recientemente con el vencimiento de las preferencias arancelarias establecidas en el ATPA.

6. Que a fin de contar con mayores elementos de juicio para decidir sobre estas solicitudes, la UAEAC mediante oficios fechados el 17 de diciembre de 2001 solicitó a las aerolíneas colombianas que se acogieron al incremento de las tarifas mencionado, información referente a los resultados de la aplicación de este sobreprecio, en particular los ingresos obtenidos, los pagos efectivamente efectuados a las aseguradoras, la programación de pagos pendientes y las coberturas de responsabilidad civil a terceros por guerra y terrorismo efectivamente pactadas.

7. Que con base en las respuestas recibidas, y hecha la evaluación correspondiente de la información, la UAEAC ha llegado a las siguientes conclusiones:

a) En el caso de la tarifa adicional autorizada para los servicios regulares de pasajeros, las aerolíneas que se acogieron al cobro han obtenido un nivel de recaudo satisfactorio que les ha permitido percibir ingresos adicionales para cubrir los pagos anticipados exigidos por las aseguradoras. Sin embargo, de acuerdo con la programación de pagos pendientes, las aerolíneas aún deben cubrir cuotas adicionales por este concepto durante el transcurso del año 2002, por lo cual se hace necesario mantener el recargo en las tarifas establecidas en la Resolución 03842 del 9 de octubre de 2001, por un tiempo prudencial dentro del cual se examinará el comportamiento de los recaudos.

b) En el caso de la tarifa adicional autorizada para los servicios de carga, se observa que ésta resultó innecesaria para los vuelos nacionales, dado que ninguna aerolínea en esta modalidad se acogió a la misma. Para los vuelos internacionales, el recargo autorizado ha permitido cubrir con más de la mitad del costo adicional de la prima de seguros. Por lo tanto, en este último caso se hace necesaria una reducción del incremento autorizado a un nivel que permita cubrir los pagos futuros pendientes.

8. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Autorizar un incremento máximo en las tarifas de transporte aéreo regular de pasajeros, como un cobro adicional aplicable por trayecto, sobre las tarifas autorizadas así:

a) Hasta $7.700 para tiquetes nacionales.

b) Hasta US $ 7.70 para tiquetes internacionales

ARTÍCULO 2º. Autorizar un incremento máximo en las tarifas de transporte aéreo de carga aplicable como un cobro adicional sobre las tarifas autorizadas hasta de US $0,03 por kilo para fletes internacionales.

En todo caso, para hacer efectivo este recargo, la aerolínea interesada deberá demostrar ante la UAEAC que no ha recibido de parte de otra autoridad gubernamental, nacional o extranjera, ayudas, subsidios o cualquier otra contribución similar, como consecuencia de los hechos de terrorismo sucedidos el 11 de septiembre de 2001. Para el efecto, la UAEAC podrá adelantar las verificaciones que estime procedentes y requerir información que sustente razonablemente los hechos.

ARTÍCULO 3º. Los incrementos autorizados en los artículos anteriores constituyen un sobrecosto que se sumará al valor del tiquete o flete respectivo y deberán discriminarse como un rubro aparte de la tarifa básica correspondiente.

PARÁGRAFO. Sin perjuicio de lo establecido en el inciso segundo del artículo 2 de la Resolución, las aerolíneas que pretendan aplicar los incrementos autorizados deberán informar previamente, por escrito, a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC el monto respectivo.

ARTÍCULO 4º. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación, deroga la Resolución 3842 del 9 de octubre de 2001 y estará vigente hasta el 31 de marzo de 2002.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiocho (28) días del mes de diciembre de 2001

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE HUGO DADEY MORENO
Director General Secretario General

AÑO 2002

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00230
(23 ENERO 2002)

"Por la cual se fijan las tarifas y se reglamentan los servicios que se prestan en los Aeropuertos y Estaciones de Radiocomunicaciones de propiedad de la Aeronáutica Civil, mediante su Red de Fibra Óptica"

EL DIRECTOR GENERAL

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los artículos 5º y 8º del Decreto 2724 de 1993.

CONSIDERANDO:

1. Que corresponde a la Aeronáutica Civil, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 2724 de 1993, artículo 5 numeral 13 establecer las tasas y tarifas que deben pagarse por los servicios que preste.

2. Que la Aeronáutica Civil suministra a los usuarios de áreas aeronáuticas y no aeronáuticas en los diferentes Aeropuertos y Estaciones de Radiocomunicaciones de su propiedad, los servicios esenciales para el desarrollo de las comunicaciones regulares, como: Fibra óptica.

3. Que se hace necesario reglamentar las tarifas de servicios de Red de Fibra óptica a costos razonables con la naturaleza del servicio y de conformidad con las tarifas por el gobierno nacional.

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. El servicio de Red de Fibra óptica, sólo podrá ser prestado a los arrendatarios, Comodatarios, Concesionarios y arrendatarios de los aeropuertos concesionarios, en los diferentes aeropuertos del País por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, mediante equipos e instalaciones propios de ésta.

ARTÍCULO 2. Fijar las clases de servicios, categorías y tarifas de instalación, de cargo básico y de consumo mensual, por la utilización del servicio a que se refiere el artículo anterior así:

1. RED DE FIBRA ÓPTICA RFO

Arrendamiento para utilización en forma exclusiva por parte del USUARIO de un (1) canal de conexión en fibra opaca Tx-Rxf

(transmisión y recepción) propiedad de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

1.1. Las tarifas por el alquiler permanente de un (1) canal de conexión de fibra óptica opaca Tx-Rx son:

1.1.1. Por INTERCONEXIÓN de:

1.1.1.1. 2 Nodos X dos (2) fibras	30.0 S.M.D.V
1.1.1.2. Nodo adicionad x dos (2) fibras	30.0 S.M.D.V
1.1.2. Por CARGO FIJO mensual de canal	15.0 S.M.D.V

2. SERVICIOS ADICIONALES: La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, cobrará por los servicios enumerados a continuación las siguientes tarifas:

2.1.	Cesión de derechos del USUARIO	2.6 S.M.D.V
2.2.	Reinstalación	6.0 S.M.D.V
2.3.	Reconexión	2.0 S.M.D.V
2.4.	Canal temporal (por día)	4.5 S.M.D.V
2.5.	Suspensión temporal a solicitud del USUARIO	0.3 S.M.D.V

ARTÍCULO 3. La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil reajustará las tarifas de conformidad con las fluctuaciones que se produzcan en las tarifas fijadas por las empresas de telefonía locales.

ARTÍCULO 4. Los usuarios de áreas con destinación aeronáutica y no aeronáutica no podrán instalar fibras ópticas para conexiones internas o externas, sin previa y expresa autorización de la Dirección de telecomunicaciones por intermedio del Grupo de Servicios Telefónicos; de no tenerlo, éste procederá de inmediato a ordenar su retiro, pudiendo incluso suspender el servicio, en caso de renuencia.

Parágrafo: Las instalaciones adicionales pasarán a ser de propiedad de la Aeronáutica Civil correspondiéndole a ella su administración.

ARTÍCULO 5. Cualquier servicio de las empresas de telefonía locales, deberá contar con la aprobación de la Dirección de Telecomunicaciones por intermedio del Grupo de Servicios Telefónicos para su instalación.

ARTÍCULO 6. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, elaborará con el USUARIO el respectivo contrato de

arrendamiento individual para cada servicio, de acuerdo con la reglamentación existente para el efecto.

ARTÍCULO 7. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, elaborará la respectiva factura de cobro con una periodicidad de un mes, con el detalle de los servicios suministrados y la remitirá al USUARIO para su respectiva cancelación dentro de los quince (15) días siguientes.

ARTÍCULO 8. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, por intermedio del Grupo de Servicios Telefónicos, suspenderá el servicio a aquellos usuarios que se encuentren en mora por el pago de los servicios de que trata la presente resolución, cuando el plazo para la cancelación fijado en la presente resolución, exceda dos (2) meses; para tal efecto la Dirección Financiera confirmará lo correspondiente.

ARTÍCULO 9. Los usuarios no podrán efectuar traslados de equipos conectados a canales telefónicos o telegráficos conectados a conmutadores o líneas aisladas de propiedad de la Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO 10. Los derechos y obligaciones correspondientes a los servicios de Red de fibra óptica, no podrán ser objeto de traspaso a terceros, sin aprobación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y el respectivo pago de lo estipulado en el Artículo 2 de la presente resolución.

ARTÍCULO 11. Facúltase a: la Dirección de Telecomunicaciones, Grupo de Servicios Telefónicos, para adelantar los trámites correspondientes a estudios, autorización, órdenes de ingreso y contratos de servicios de que tratan los artículos 1 y 2 de la presente resolución.

ARTÍCULO 12. Los usuarios no podrán bajo ninguna circunstancia contratar los servicios del personal Técnico de la Aeronáutica Civil en forma particular, para ninguna labor relacionada con los servicios de que trata la presente resolución.

ARTÍCULO 13. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C., a los veintitrés (23) días del mes de enero de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE MÓNICA NARANJO MESA

Director General Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00620
(18 FEBRERO 2002)

Por la cual se delegan unas funciones y se modifica un acto administrativo

EL DIRECTOR GENERAL (E) DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales que le confiere el artículo 8 del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que según lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 2 del Decreto 2724 de 1993, es competencia de la Unidad, reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país y administrar directa e indirectamente los aeropuertos de su propiedad o de la Nación.

2. Que conforme lo dispone el numeral 9 del artículo 8 del Decreto 2724 de 1993, es función del Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, dirigir la marcha organizacional de la Entidad, distribuyendo y delegando funciones.

3. Que atendiendo los principios que rigen la descentralización administrativa, la Entidad considera necesario para garantizar la buena marcha en materia de administración de inmuebles delegar en la Dirección Regional Norte Santander, la administración de los inmuebles de propiedad de la Aerocivil, ubicados en los aeropuertos que conforman dicha Regional.

4. Que los aeropuertos que conforman actualmente la regional Norte de Santander, son los siguientes:

- Camilo Daza - Cúcuta
- Palonegro - Bucaramanga
- Yarigüies - Barrancabermeja
- Santiago Pérez - Arauca
- El Troncal - Arauquita

- Cravo Norte - Cravo Norte
- Aguas Claras - Ocaña
- Los Colonizadores - Saravena
- Gabriel Vargas Santos - Tame

5. Que atendiendo las anteriores consideraciones se requiere modificar la resolución No. 03379 del 3 de junio de 1996, en los artículos pertinentes que permitan hacer efectiva la delegación antes mencionada.

6. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Delegar en el Director Regional Norte de Santander, las siguientes funciones relacionadas con la administración de los bienes inmuebles ubicados en los aeropuertos que conforman dicha Regional:

a. La aprobación de las solicitudes de áreas destinadas a arrendamiento y su correspondiente adjudicación.

b. Celebración, ejecución, terminación, modificación, adición del valor y plazo, liquidación cuando haya lugar y demás actos inherentes a la actividad contractual respecto de los contratos sobre los bienes inmuebles de los aeropuertos que conforman la Regional Norte de Santander, que requiera celebrar la AEROCIVIL, y cuyo valor sea igual o inferior al doble del monto fijado por la ley a la AEROCIVIL para que el contrato sea de menor cuantía.

c. La aprobación de las solicitudes de renovación de contratos de arrendamiento.

d. La aprobación y adjudicación de solicitudes de áreas relacionadas con comodato, celebración del contrato correspondiente, ejecución, terminación, modificación, adición de plazo, renovación, aprobación de pólizas y demás actos inherentes a la actividad contractual.

Los contratos de comodato se celebrarán a título precario y en todo caso deberá regirse por las disposiciones contenidas en el ARTÍCULO 38 de la Ley 9ª de 1989 y demás disposiciones sobre la materia.

e. Autorización y celebración de las demás convenciones jurídicas que tengan por objeto la concesión a particulares o a otras entidades estatales, del goce y el uso total o parcial de bienes inmuebles ubicados en los aeropuertos que conforman la regional Norte de Santander, así como las relaciones jurídicas derivadas de la mismas.

PARÁGRAFO PRIMERO: La presente delegación se extenderá y aplicará a los contratos, convenios y autorizaciones que se hallen en ejecución.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La Secretaría General de la Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil, continuará ejerciendo las funciones a que hace referencia el presente artículo con respecto a los demás bienes inmuebles de propiedad o administrados por la Unidad, en el resto del país y cuya administración no haya sido objeto de delegación anterior.

ARTÍCULO 2º. Excluir del artículo 3 de la resolución No. 03379 de 1996, que trata sobre las funciones del Grupo de Administración de Inmuebles, las relacionadas con los Aeropuertos que conforman la Regional Norte de Santander.

PARÁGRAFO: El grupo de Administración de Inmuebles adscrito a la Secretaría General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, continuará ejerciendo las funciones a que hace referencia el presente artículo, con respecto a los demás bienes inmuebles de propiedad o administrados por la Unidad, en el resto del país y cuya administración no haya sido objeto de delegación anterior.

ARTÍCULO 3º. La Dirección Financiera de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, establecerá los mecanismos necesarios para la facturación y el recaudo de los ingresos generados por los contratos celebrados sobre los bienes inmuebles ubicados en los Aeropuertos que conforman la Regional Norte de Santander.

ARTÍCULO 4º. El Director de la Regional Norte de Santander deberá enviar a la Secretaría General Informes trimestrales sobre la gestión realizada en ejercicio de la delegación objeto del presente acto administrativo.

ARTÍCULO 5º. Las demás disposiciones y competencias contenidas en la Resolución 03379 del 3 de junio de 1996 vigentes a la fecha, continúan rigiendo.

ARTÍCULO 6º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C., a los dieciocho (18) días del mes de febrero de dos mil dos (2002)

CR. ÁLVARO MARTÍNEZ MELO	MÓNICA NARANJO MESA
Director General (E)	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00738
(27 FEBRERO 2002)

"Por la cual se fijan las tasas Aeroportuarias nacionales e internacionales, y se establecen procedimientos"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del artículo 8 del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 4 del decreto 2724 de 1993 establece que "Constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:

Las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza, tales como comunicaciones aeronáuticas, protección al vuelo, o por las operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas".

2. Que el artículo 5 del mismo decreto establece las funciones de la Aerocivil, "Para el cumplimiento de su objetivo, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil tendrá las siguientes funciones:

NUMERAL 13. Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generan por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial".

3. Que existe un rezago en la actualización tarifaria, considerando que para el año 2000 no hubo Incremento en las tasas aeroportuarias tanto

Nacional como Internacional siendo imprescindible y necesaria su actualización.

4. Que los costos relacionados con la implementación de medidas de seguridad aeroportuaria y las primas de los seguros para proteger la infraestructura en los aeropuertos públicos del país se han visto incrementados por el aumento significativo de las amenazas y hechos ocurridos a partir de los actos de interferencia ilícita por parte de grupos terroristas en el mundo y particularmente en Colombia como consecuencia del rompimiento del proceso de paz, por lo que se hace indispensable garantizar el Incremento en los controles de seguridad para proteger la vida y bienes de los usuarios de transporte aéreo.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: El monto de la Tasa Aeroportuaria Nacional será de SIETE MIL SEISCIENTOS PESOS ($7.600.00) moneda corriente, por pasajero embarcado en vuelos Nacionales, en empresas de transporte aéreo público comercial regular o no regular en los aeropuertos de las siguientes ciudades: SANTAFÉ DE BOGOTÁ (EL DORADO), BUCARAMANGA, CÚCUTA, RIONEGRO, SAN ANDRÉS, SANTA MARTA, ARAUCA, ARMENIA, BARRANCABERMEJA, EL YOPAL, FLORENCIA, IBAGUÉ, IPIALES, LETICIA, MONTERÍA, NEIVA, PASTO, POPAYÁN, QUIBDÓ, RIOHACHA, TUMACO, VALLEDUPAR y VILLAVICENCIO.

PARÁGRAFO PRIMERO: En los Aeropuertos de las ciudades de APARTADÓ CONDOTO, COROZAL, GIRARDOT GUAPI, MAGANGUÉ, OCAÑA, OTU, PROVIDENCIA, PUERTO ASÍS, PUERTO CARREÑO, SARAVENA, TAME, PUERTO BERRÍO y TURBO el monto de la Tasa Aeroportuaria Nacional será de TRES MIL OCHOCIENTOS PESOS ($3.800.00) moneda corriente.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En los Aeropuertos de las ciudades de BUENAVENTURA, CIMITARRA, MITÚ, NUQUI, SAN VICENTE DEL CAGUÁN, URRAO, CRAVO NORTE y PAZ DE ARIPORO el monto de la Tasa Aeroportuaria Nacional será de DOS MIL SETECIENTOS PESOS ($2.700.00) moneda corriente.

PARÁGRAFO TERCERO: A los pasajeros embarcados en los Aeropuertos de las ciudades de IPIALES, PASTO, PUERTO ASÍS,

TUMACO y POPAYÁN, con destino a los Aeropuertos de IBARRA, ESMERALDAS, NUEVA LOJA (LAGO AGRIO) y TULCÁN en la República del ECUADOR, se les aplicará una tasa de SIETE MIL SEISCIENTOS PESOS ($7.600.00)

PARÁGRAFO CUARTO: De conformidad con los acuerdos vigentes entre las Repúblicas de Colombia y Perú, los pasajeros embarcados en el Aeropuerto de "Vásquez Cobo" de Leticia con destino al Aeropuerto de Iquitos en el Perú, cancelarán una tasa aeroportuaria de SIETE MIL SEISCIENTOS PESOS ($7.600.00) moneda corriente.

ARTÍCULO SEGUNDO: El monto de la Tasa Aeroportuaria Internacional para los pasajeros que viajen fuera del país por vía aérea será de VEINTIOCHO DÓLARES de los Estados Unidos de América (US$28) o en pesos colombianos y será cancelada por el pasajero al momento de efectuar el chequeo en la aerolínea. A excepción de las personas contempladas en los parágrafos 3o. y 4o. del artículo anterior.

PARÁGRAFO: Para el recaudo y pago de la Tasa Aeroportuaria Internacional por parte de las compañías aéreas y de los particulares a la U.A.E. de Aeronáutica Civil, se tendrá en cuenta el tipo de cambio denominado "Tasa de Cambio Representativa del Mercado" certificado por la Superintendencia Bancaria para los días 14 y 28 de cada mes; y regirá para los recaudos que se realicen en la Quincena inmediatamente siguiente, los cuales serán informados por la Dirección Financiera a través del Grupo de Servicios Aeroportuarios mediante circulares.

El Resultado de la conversión de los dólares a pesos Colombianos se ajustará a la UNIDAD DE MIL más próxima.

ARTÍCULO TERCERO: Según lo dispuesto en la Ley 2a. de 1976, y la Ley 20 de 1979, la salida del país por vía aérea y marítima de Colombianos y extranjeros residentes en Colombia causará un impuesto de Timbre Nacional cuyo valor lo fija el Gobierno Nacional mediante Decreto.

CAPÍTULO PRIMERO
EXENCIONES

ARTÍCULO CUARTO: Tienen derecho a la exención al pago de la Tasa Aeroportuaria Nacional en los únicos casos que se enumeran a continuación las siguientes personas:

a. Pasajeros en Tránsito. (Entiéndase por pasajero en tránsito por conexión a las personas que llegan y salen por vía aérea en la misma fecha con destino diferente al de su origen).

b. Los tripulantes de aeronaves de Empresas Colombianas de Transporte Aéreo que viajen en ejercicio exclusivo de su cargo.

c. El personal de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional que viajen en misión oficial.

d. Los menores de dos (2) años de edad.

e. Funcionarios de la AEROCIVIL que viajen en misión oficial, (se incluyen los Aeropuertos que no sean de propiedad de la AEROCIVIL y los administrados por concesión).

El pasajero beneficiario de la exención debe acreditar los requisitos exigidos e identificarse previamente; la exoneración es intransferible y no extensiva a la familia.

ARTÍCULO QUINTO: Tienen derecho a la exención al pago de la Tasa Aeroportuaria Internacional en los únicos casos relacionados a continuación las siguientes personas:

a. Los pasajeros en tránsito.

b. Las Delegaciones Deportivas oficiales acreditadas por el Gobierno Nacional.

c. Los funcionarios de la U.A.E.A.C. que viajen en misión oficial.

d. Personas Deportadas o inadmitidas. Previa certificación del DAS.

e. Los miembros de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional en servicio activo que viajen en misión oficial.

f. Los miembros de las tripulaciones regulares de las empresas de transporte aéreo cuando viajen en ejercicio exclusivo de su cargo.

g. Las valijas diplomáticas y los Instrumentos musicales que ocupen silla en una aeronave.

h. Los menores de dos (2) años de edad.

PARÁGRAFO: Se incluyen los Aeropuertos que no son propiedad de la Aerocivil y los administrados por concesión.

ARTÍCULO SEXTO: De acuerdo con los términos del ordinal 29 del Artículo 26 de la Ley 2ª de 1976, están exentos de pagar el impuesto

de timbre nacional por salida del país las siguientes personas y en los únicos casos relacionados a continuación:

a. Caso 1.

1. Los empleados o funcionarios del servicio del Gobierno Central o del sector descentralizado, cuando viajen en misión oficial, previa presentación de la autorización del Gobierno.
2. Los colombianos que adelanten estudios en el exterior con becas o préstamos del Instituto colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior y los estudiantes que viajen por cuenta de universidades reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.
3. Los funcionarios y Trabajadores de Empresas de Transporte Internacional Terrestre, Marítimo y Aéreo que por razón de su oficio viajen al exterior, siempre que la empresa acredite la prestación del servicio de transporte internacional y el funcionario o trabajador presente ante la Aeronáutica Civil la certificación del Jefe de Personal de la Empresa en el cual conste el cargo ocupado y el objeto del viaje.
4. Los residentes en el Archipiélago de San Andrés y Providencia cuando viajen a un país Centroamericano por un término no mayor a 10 días.
5. Las Delegaciones Deportivas Oficiales acreditadas por el Gobierno Nacional.

b. Caso 2

1. Los turistas extranjeros de visita o tránsito en Colombia, cuando la permanencia en el país no exceda de sesenta (60) días.
2. Los pasajeros en tránsito.
3. Los que efectúen tráfico dentro de las zonas fronterizas legalmente definidas como tales, siempre que se sometan a las reglamentaciones aduaneras.
4. Los colombianos residentes en el exterior de visita o tránsito en Colombia cuando la permanencia en el país no exceda de ciento ochenta (180) días.
5. Los que viajen con pasaporte diplomático.
6. Los menores de cinco (5) años y

7. Las tripulaciones regulares de naves y aeronaves de empresas colombianas de transporte marítimo y aéreo.
8. Las valijas diplomáticas y los instrumentos musicales que ocupen silla en una aeronave.

c. Si la exoneración está incluida en el caso 1 debe ser tramitada con anticipación al viaje ante el Jefe del Grupo de Servicios Aeroportuarios de la División de Tesorería o sus Delegados, adjuntando la documentación exigida según el caso:

1. Carta expedida por el ICETEX o por la respectiva Universidad en la cual conste que el beneficiario es becario o prestario del Instituto o que viaja por cuenta de la Universidad, con fecha y número de providencia en que se hace el reconocimiento.
2. Copia de la providencia mediante la cual fue conferida a comisión oficial.
3. Constancia del Jefe de personal de la Entidad en la que preste sus servicios y en la cual conste el cargo ocupado y el objeto del viaje.
4. Copia de la resolución del Instituto Colombiano de la Juventud y el Deporte Coldeportes.

d. Si la exención está contemplada en el caso 2 se debe presentar el tiquete aéreo y según el caso la siguiente documentación:

1. Pasaporte vigente debidamente sellado por inmigración DAS.
2. Pasaporte diplomático.
3. Visa o tarjeta de residente en el exterior.

e. Si la solicitud de exención es formulada por un particular debe cancelar en las cajas de Aerocivil el 10% del valor del impuesto a exonerar.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Los pasajeros en tránsito por conexión en vuelos internacionales son las personas que llegan y salen por vía aérea y su estadía no excede las veinticuatro (24) horas y su destino sea diferente al de origen.

CAPÍTULO SEGUNDO
PROCEDIMIENTOS PARA TASAS AEROPORTUARIAS

ARTÍCULO OCTAVO: El recaudo de la Tasa Aeroportuaria Nacional, internacional e impuesto de Timbre Nacional por salida del

país se efectuará a través de las compañías aéreas y se regirá por el siguiente procedimiento:

En el informe Movimiento diario de pasajeros embarcados - Tasa Aeroportuaria Nacional, Internacional e Impuesto de Timbre cuyo modelo se incorpora como parte de la presente resolución, será utilizada en cada uno de los Aeropuertos contemplados en esta resolución y deben elaborarse y controlarse en la siguiente forma:

a. Código del Aeropuerto
b. Fecha Día - Mes - Año
c. Código de la Empresa Aérea
d. Aeronave - Matrícula No.
e. Vuelo No.
f. Columna 1- Cantidad de pasajeros que pagan Tasa Nacional
g. Columna 2 - Cantidad de pasajeros exentos de pagar Tasa Aeroportuaria Nacional (únicamente para los beneficiarios de la exención).
h. Columna 3 - 1 + 2 - (Total pasajeros locales).
i. Columna 4 - Tránsitos.
j. Columna 5 - Total pasajeros nacionales embarcados.
k. Módulo 1 - Cantidad de pasajeros internacionales que pagan Tasa Aeroportuaria en pesos colombianos y en dólares americanos y cantidad de pasajeros que pagan timbre en pesos colombianos y en dólares americanos.
l. Módulo 2 - Cantidad de pasajeros exentos de tasa Aeroportuaria y de Timbre Nacional.
m. Módulo 3 - Total pasajeros locales.
n. Módulo 4 - Cantidad de pasajeros que viajan en tránsito.
o. Módulo 5 – Total pasajeros embarcados en cada vuelo.
p. Destino - (Sigla OACI del Aeropuerto de destino).

PARÁGRAFO PRIMERO: Los datos correspondientes al presente artículo, literales a - b - c - d - e - f - g - h - i - j - k - l -m - n - o - p, serán tomados diariamente del manifiesto de peso y balance, lista de pasajeros, tiquetes de vuelo y/o pasabordos, exenciones debidamente autorizadas por el Jefe de Servicios Aeroportuarios o sus delegados, recibos de pago de la Tasa Aeroportuaria Internacional y del Impuesto de Timbre

Nacional en pesos y en dólares, que cada empresa aérea debe suministrar en cada Aeropuerto donde opere al funcionario designado por la Aeronáutica Civil. El dato de los vuelos efectuados por cada aerolínea será confrontado con los Informes ATC producidos a diario por la Torre de Control del respectivo Aeropuerto.

Esta información debe ser suministrada por los representantes de las compañías aéreas a más tardar al día siguiente de efectuados los vuelos, en las primeras horas, a fin de analizarlos y elaborar el movimiento diario de pasajeros embarcados oportunamente y en caso de incumplimiento o demora, la Aeronáutica Civil tomará como dato oficial la información de la Torre de Control y facturará el total de las sillas de la aeronave que efectuó el vuelo o vuelos No reportados.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Los pasajeros en tránsito que no sean debidamente comprobados por las compañías aéreas no serán tenidos en cuenta como tales y se tomarán como pasajeros locales para efectos de la facturación respectiva.

Para ello se debe diligenciar un formulario que contenga la siguiente información:

- Fecha
- Aerolíneas que intervienen en la conexión
- Números de Vuelo de Origen y destino
- Fecha y Hora de llegada y salida
- Nombre del pasajero
- Número del tiquete
- Aeropuertos de origen y destino
- Firmas de los representantes de las aerolíneas que transportan al pasajero.

Este formulario es aplicable únicamente a pasajeros internacionales que cambien de aerolínea en el aeropuerto de conexión.

PARÁGRAFO TERCERO: Las operaciones realizadas por las compañías de transporte aéreo no regular (aerotaxis), deberán presentar los manifiestos de peso y balance al Jefe del Grupo de Servicios Aeroportuarios en El Dorado o en el aeropuerto que corresponda. Las empresas dispondrán de cinco (5) días calendario, posteriores al cierre de quincena para reportar dichos manifiestos a la Aerocivíl, si el quinto día

coincide con un sábado, domingo o festivo, el reporte se puede presentar el siguiente día hábil.

ARTÍCULO NOVENO: Los funcionarios de la U.A.E.A.C. encargados del control de las tasas aeroportuarias en cada Aeropuerto deberán analizar diariamente los vuelos reportados por las aerolíneas y elaborarán el formato Movimiento diario de pasajeros embarcados en original y una copia. El movimiento de cada empresa aérea se debe hacer en formularios separados y cada uno de estos informes debe estar firmado por:

1. El funcionario asignado por la Aeronáutica Civil para llevar dicho control quien elabora el documento.

2. Por el Administrador o Gerente del Aeropuerto respectivo quien lo aprueba o del funcionario de servicios aeroportuarios asignado para tal fin.

3. Por el representante autorizado de cada empresa aérea del respectivo aeropuerto quien lo acepta; este documento debe ir con fecha de elaboración, aprobación y la aceptación.

Para los aeropuertos que no cuenten con sistema el original deberá enviarse quincenalmente al Grupo de Servicios Aeroportuarios en cada Regional según corresponda y la primera copia entregada a la empresa aérea respectiva, una copia deberá archivarse junto con los documentos soportes de cada vuelo en el aeropuerto donde se origino la operación.

PARÁGRAFO PRIMERO: Cuando una aerolínea no tenga movimiento en determinado día en un Aeropuerto esta situación debe quedar registrada en el control que cada aeropuerto debe llegar para este fin.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Con base en la información contenida en los movimientos diarios de pasajeros embarcados, el Grupo de Servicios Aeroportuarios de la División de Tesorería facturará quincenalmente a cada empresa aérea los correspondientes valores por concepto de Tasa Aeroportuaria Nacional, Internacional e Impuesto de Timbre Nacional recaudados.

ARTÍCULO DÉCIMO: El procedimiento para el pago de los valores recaudados por concepto de tasas aeroportuarias y del impuesto de Timbre Nacional será el siguiente:

a. Los quince y último de cada mes, las empresas aéreas efectuarán el corte de la quincena respectiva, tomando como base la cantidad de pasajeros embarcados en cada vuelo.
b. Las empresas dispondrán de cinco (5) días calendario para consignar en las cuentas de la Aerocivil de los respectivos aeropuertos los recaudos efectuados en cada quincena, si el día de vencimiento del período de pago coincide con un sábado, domingo o festivo, la consignación se puede realizar el siguiente día hábil.
c. La Aeronáutica Civil controlará las facturas quincenales con el recibo de ingreso de sus cuentas, correspondiente a los valores pagados quincenalmente por las empresas aéreas y se establecerán las diferencias.

   Los valores faltantes deberán ser consignados en las Tesorerías en los cinco (5) días siguientes a la fecha de recibo de las relaciones y notas del caso. Los mayores valores depositados por las aerolíneas serán acreditados en cuentas y deducidos de la próxima factura del cobro.
d. Si las empresas aéreas consideran que existen diferencias entre los valores facturados con sus registros y consignaciones quincenales, procederán a presentar las reclamaciones pertinentes ante el Jefe del Grupo de Servicios Aeroportuarios de la División de Tesorería, únicamente dentro de los quince días siguientes a la fecha de la correspondiente factura. Estudiado el reclamo y fallado será notificada la empresa reclamante.

   Las aerolíneas no están facultades para deducir suma alguna de los valores a depositar.
e. Para poder tramitar un reclamo es requisito indispensable la cancelación de la factura correspondiente.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: Por el recaudo de la Tasa Aeroportuaria Nacional las empresas tendrán derecho a un descuento del cinco por ciento (5%) y por el recaudo de la Tasa Aeroportuaria Internacional el descuento será del seis por ciento (6%). Este descuento aplica únicamente para los recaudos efectuados en los Aeropuertos administrados directamente por la Aeronáutica Civil.

Las empresas aéreas que depositen los valores recaudados después de vencidos los términos fijados perderán dichos descuentos.

PARÁGRAFO PRIMERO: La mora en el reintegro por parte de las empresas aéreas de los valores recaudados por concepto de la tasa aeroportuaria nacional, internacional e impuesto de timbre nacional que regirá conforme a las fechas y plazos fijados en esta providencia, causará unos intereses moratorios establecidos por la U.A.E.A.C.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las deudas por concepto de Tasa Aeroportuaria Nacional, Internacional e Impuesto de Timbre Nacional no son financiabas.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: Conforme al Manual de Reglamentos Aeronáuticos vigente, el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, suspenderá el permiso de operación a la empresa aérea que se encuentre en mora en el reintegro de los valores recaudados por concepto de tasas y timbres; suspensión que se hará efectiva 30 días después que el usuario haya recibido la factura respectiva.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: La presente Resolución rige a partir de su publicación en el diario oficial y se derogan los artículos vigésimo séptimo, vigésimo octavo, vigésimo noveno, trigésimo, trigésimo primero, trigésimo segundo, trigésimo tercero, trigésimo cuarto, trigésimo quinto, trigésimo sexto, trigésimo séptimo, trigésimo octavo, de la Resolución No. 04484 del 24 de diciembre de 1997, y artículos décimo quinto y décimo sexto de la Resolución No. 00299 del 30 de enero de 2002 y las demás normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C. a los veintisiete (27) días del mes de Febrero de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MARÍA MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00793
(05 MARZO 2002)

Por la cual se delegan unas funciones y se modifica un acto administrativo

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales que le confiere el artículo 8 del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que según lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 2 del Decreto 2724 de 1993, es competencia de la Unidad, reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país y administrar directa e indirectamente los aeropuertos de su propiedad o de la Nación.

2. Que conforme lo dispone el numeral 9 del artículo 8 del Decreto 2724 de 1993, es función del Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, dirigir la marcha organizacional de la Entidad, distribuyendo y delegando funciones.

3. Que atendiendo los principios que rigen la descentralización administrativa, la Entidad considera necesario para garantizar la buena marcha en materia de administración de inmuebles delegar en la Dirección Regional Atlántico, la administración de los inmuebles de propiedad de la Aerocivil, ubicados en los aeropuertos que conforman dicha Regional.

4. Que los aeropuertos que conforman actualmente la Regional Atlántico, son los siguientes:

- Tolú – Tolú
- Carmen de Bolívar – Carmen de Bolívar
- Las Brujas – Corozal
- San Marcos – San Marcos
- El Banco – El Banco
- Haricatama – Aguachica
- San Bernardo – Mompox
- Baracoa – Magangué
- Simón Bolívar – Santa Marta

- Fundación – Fundación
- Las Flores – Plato
- Almirante Padilla – Valledupar
- Gustavo Rojas Pinilla – San Andrés
- El Embrujo – Providencia

5. Que atendiendo las anteriores consideraciones se requiere modificar la Resolución No. 03379 del 3 de junio de 1996, en los artículos pertinentes que permitan hacer efectiva la delegación antes mencionada.

6. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Delegar en el Director Regional Atlántico, las siguientes funciones relacionadas con la administración de los bienes inmuebles ubicados en los aeropuertos que conforman dicha Regional:

a. La aprobación de las solicitudes de áreas destinadas a arrendamiento y su correspondiente adjudicación.

b. Celebración, ejecución, terminación, modificación, adición del valor y plazo, liquidación cuando haya lugar y demás actos inherentes a la actividad contractual respecto de los contratos sobre los bienes inmuebles de los aeropuertos que conforman la Regional Atlántico, que requiera celebrar la AEROCIVIL, y cuyo valor sea igual o inferior al doble del monto fijado por la ley a la AEROCIVIL para que el contrato sea de menor cuantía.

c. La aprobación de las solicitudes de renovación de contratos de arrendamiento.

d. La aprobación y adjudicación de solicitudes de áreas relacionadas con comodato, celebración del contrato correspondiente, ejecución, terminación, modificación, adición del plazo, renovación, aprobación de pólizas y demás actos inherentes a la actividad contractual.

Los contratos de comodato se celebrarán a título precario y en todo caso deberá regirse por las disposiciones contenidas en el ARTÍCULO 38 de la Ley 98 de 1989 y demás disposiciones sobre la materia.

e. Autorización y celebración de las demás convenciones jurídicas que tengan por objeto la concesión a particulares o a otras entidades

estatales, del goce y el uso total o parcial de bienes inmuebles ubicados en los aeropuertos que conforman la Regional Atlántico, así como las relaciones jurídicas derivadas de la mismas.

PARÁGRAFO PRIMERO: La presente delegación se extenderá y aplicará a los contratos, convenios y autorizaciones que se hallen en ejecución.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La Secretaría General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, continuará ejerciendo las funciones a que hace referencia el presente artículo, con respecto a los demás bienes inmuebles de propiedad o administrados por la Unidad, en el resto del país y cuya administración no haya sido objeto de delegación anterior.

ARTÍCULO 2º. Excluir del artículo 3 de la Resolución No. 03379 de 1996, que trata sobre las funciones del Grupo de Administración de lnmuebles, las relacionadas con los Aeropuertos que conforman la Regional Atlántico.

PARÁGRAFO: El Grupo de Administración de Inmuebles adscrito a la Secretaría General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, continuará ejerciendo las funciones a que hace referencia el presente artículo, con respecto a los demás bienes inmuebles de propiedad o administrados por la Unidad, en el resto del país y cuya administración no haya sido objeto de delegación anterior.

ARTÍCULO 3º. La Dirección Financiera de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, establecerá los mecanismos necesarios para la facturación y el recaudo de los ingresos generados por los contratos celebrados sobre los bienes inmuebles ubicados en los Aeropuertos que conforman la Regional Atlántico.

ARTÍCULO 4º. El Director de la Regional de Atlántico deberá enviar a la Secretaría General Informes trimestrales sobre la gestión realizada en ejercicio de la delegación objeto del presente acto administrativo.

ARTÍCULO 5º. Las demás disposiciones y competencias contenidas en la Resolución 03379 del 3 de junio de 1996 vigentes a la fecha, continúan rigiendo.

ARTÍCULO 6º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C., a los cinco (5) días del mes de marzo de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE MÓNICA NARANJO MESA
Director General Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00858
(07 MARZO 2002)

Por la cual se modifica la Resolución número 0820 del 10 de marzo de 2000

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas en el libro quinto, parte segunda del Código de Comercio y en los artículos 5º, numeral 5 y 8 numeral 3, del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. El artículo 333 de la Constitución Política señala que la actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común y que la libre competencia es un derecho de todos que supone responsabilidades.

El mismo artículo dispone que el Estado debe evitar y controlar cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. Seguidamente, el artículo 334 de la Constitución estipula que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, quien intervendrá, por mandato de la ley, entre otras actividades, en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y la distribución equitativa de las oportunidades y beneficios del desarrollo.

2. En concordancia con los anteriores preceptos constitucionales, la ley ha dispuesto la facultad de intervención del Estado en las actividades del transporte. En efecto, la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, formuló los principios rectores

del mismo, señalando como un período fundamental la intervención del Estado, indicando que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

3. Específicamente en el caso del transporte aéreo, la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte, en su artículo 68 indicó que el modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (Libro quinto, capítulo preliminar y segunda parte), por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los tratados, acuerdos, convenios y prácticas internacionales debidamente adoptadas o aplicadas por Colombia.

4. El artículo 1868 del Código de Comercio señala que la inspección de la autoridad aeronáutica con el fin de garantizar la estabilidad de la industria aérea y los intereses del público, se extiende a los agentes de viaje, intermediarios u operadores de viajes colectivos, que usualmente explotan la industria del turismo en colaboración o en conexión con servicios aéreos.

5. La Resolución número 0820 de 2000 modificó la Resolución número 2743 de 1988, adoptando un esquema más flexible, estableciendo un nivel mínimo de comisión del diez por ciento (10%), que se va reduciendo gradualmente un punto cada seis meses, hasta llegar en enero del año 2002 a una comisión mínima equivalente al seis por ciento (6%).

6. Evaluada la aplicación del nuevo esquema, la autoridad aeronáutica observa que si bien ha permitido mayor competitividad y flexibilidad en el mercado, persisten diferencias entre los agentes de viaje y las aerolíneas.

Esto ha dado lugar a que las partes hayan presentado diversas propuestas de modificación del esquema vigente, sin lograr un consenso. Inclusive, el tema ha sido puesto a consideración de otras instancias del poder público, como el Congreso de la República, donde las partes han expuesto sus argumentos en el marco de varios debates sobre el tema.

7. Lo anterior además, ha conllevado acciones contenciosas argumentando que la autoridad aeronáutica no tiene competencia para regular el tema.

Recientemente se despejó el conflicto jurídico con el fallo del honorable Consejo de Estado en sentencia del 6 de septiembre de 2001, en la cual ratificó dicha competencia, argumentando entre otros puntos lo siguiente: "... También le corresponde, (refiriéndose a la autoridad aeronáutica) dentro de este ámbito, la adopción de las medidas necesarias para prevenir abusos, buscando un equilibrio que redunde en beneficio de los usuarios directos del servicio público".

Consideró también el honorable Consejo de Estado que: "En lo que toca con las comisiones por venta de tiquetes internacionales, dichas comisiones fueron modificadas con la expedición de la Resolución número 0820 de 2000, pretendiendo establecer rebajas graduales en esos porcentajes y, en general, condiciones más flexibles para que los agentes económicos efectúen sus operaciones comerciales en un ambiente de mayor competitividad o menor intervención, ***pero siempre en la búsqueda constante del equilibrio y de la estabilidad del sector"*** (Subrayado fuera del texto).

Además, señaló la alta Corporación: "Las facultades de regulación que tiene la UAE, como suprema autoridad aeronáutica y de intervención directamente asignada por la Constitución Política, le permiten adoptar las medidas que considere necesarias para garantizar el equilibrio en el mercado...".

8. Conforme a todo lo anterior, esta Dirección, en aras de garantizar el equilibrio en el mercado, considera procedente modificar el esquema adoptado en la Resolución número 0820 de 2000, estableciendo un nivel mínimo de comisión intermedio entre el diez por ciento (10%) preexistente y el seis por ciento (6%) previsto en la Resolución 0820 de 2000.

El nuevo nivel mínimo de comisión establecido en un punto intermedio induce eficiencias equitativamente tanto para las aerolíneas como para los agentes de viajes, sin afectar al usuario directo del servicio público del transporte.

En mérito de lo expuesto, este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1º. El artículo 4º de la Resolución 02743 del 11 de marzo de 1988, modificado por el artículo 1º de la Resolución número 0820 del 10 de marzo de 2000, quedará así:

"Artículo 4º. A partir del 16 de marzo de 2002, la comisión aplicable por concepto de venta y promoción de tiquetes u órdenes de canje (MCO) en rutas internacionales no podrá ser inferior al ocho por ciento (8%)".

Parágrafo. La anterior disposición no puede ser interpretada en el sentido que lleve implícita la facultad de modificar unilateralmente las comisiones expresamente acordadas entre las partes, siempre que se ajusten a lo previsto en esta resolución.

Artículo 2º. La presente resolución rige a partir de su publicación en el ***Diario Oficial*** y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C., a los siete (7) días del mes de marzo de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01148
(21 MARZO 2002)

"Por la cual se modifica la resolución número 05277 del 28 de diciembre de 2001, con la cual se modificó y prorrogó la vigencia de la Resolución 3842 del 9 de Octubre de 2001"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial la conferida por el artículo 5º, numerales 2.5 y 11 y por el artículo 8º, numeral 2, del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el numeral 11 del artículo 5º del Decreto 2724 de 1993, es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil UAEAC, desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo, nacional e internacional y sancionar su violación.

2. Que con el fin de cubrir los costos adicionales e imprevistos en las primas de seguros de las aerolíneas, originados en los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil acaecidos en Estados Unidos el 11 de Septiembre de 2001, la UAEAC expidió las Resoluciones Nos. 03842 del 9 de octubre de 2001 y 05277 de 28 de diciembre de 2001, autorizando un incremento máximo en las tarifas de transporte aéreo regular de pasajeros y carga, como un cobro adicional aplicable por trayecto sobre las tarifas autorizadas.

3. Que con dicho incremento en las tarifas de transporte aéreo vigentes, tanto en el mercado nacional como internacional de pasajeros y carga, se pretendía además de compensar los nuevos costos mencionados, permitir a las aerolíneas recaudar recursos adicionales para cubrir las cuotas anticipadas exigidas por las compañías de seguros a nivel internacional.

4. Que mediante oficio fechado 18 de marzo de 2002, la Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos, ATAC, solicitó a la Dirección General de la UAEAC, prorrogar por término indefinido o hasta que las aerolíneas hayan recuperado los costos en los cuales han tenido que incurrir por los aumentos en los seguros después de los eventos del 11 de septiembre del año pasado. Lo anterior habida consideración que las medidas que el Gobierno de Colombia puede llegar a tomar en relación con el sobrecosto en los seguros aún están en estudios en los diferentes Ministerios (Proyecto de Ley que crearía el Fondo de Seguridad Aérea).

5. Que la UAEAC ha continuado recopilando información por parte de las aerolíneas colombianas que se acogieron al incremento de tarifas mencionado, particularmente en lo concerniente a los resultados de la aplicación de este sobreprecio, los ingresos obtenidos, los pagos reales efectuados a las aseguradoras, la programación de pagos pendientes y las coberturas de responsabilidad civil a terceros por guerra y terrorismo efectivamente pactadas.

6. Que la U.A.E.A.C. con base en la información aportada por las aerolíneas y realizada la evaluación pertinente, ha llegado a las siguientes conclusiones:

a) En el caso de la tarifa adicional autorizada para los servicios regulares de pasajeros, las aerolíneas que se acogieron al cobro han obtenido un nivel de recaudo satisfactorio que les ha permitido ingresos

adicionales para cubrir los pagos anticipados exigidos por las aseguradoras, y se ha encontrado que el nivel de recaudo frente al monto total del sobrecosto de las pólizas para algunas empresas es del 100% y para otras es un porcentaje que oscila aproximadamente entre el 60% y 84%, por lo cual se hace necesario mantener el recargo en las tarifas establecido en la resolución No. 05277 del 28 de diciembre de 2001, por un tiempo prudencial dentro del cual se examinará el comportamiento de los recaudos. Además, de acuerdo con la programación de pagos pendientes, las aerolíneas aún deben cubrir cuotas adicionales por este concepto durante el transcurso del año 2002.

b) En el caso de la tarifa adicional autorizada en los servicios de carga, para vuelos internacionales, el recargo ha permitido cubrir aproximadamente un 85% del costo adicional de la prima de seguros. Por lo tanto, en este caso igualmente se hace necesario mantener el incremento de US$0.03 por kilo para fletes internacionales, durante un tiempo prudencial.

7. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Autorizar un incremento máximo en las tarifas de transporte aéreo regular de pasajeros, como un cobro adicional aplicable por trayecto, sobre las tarifas autorizadas, así:

a) Hasta $7.00 para tiquetes nacionales.

b) Hasta US$7.70 para tiquetes internacionales

ARTÍCULO SEGUNDO. Autorizar un incremento máximo en las tarifas de transporte aéreo de carga aplicable como un cobro adicional sobre las tarifas autorizadas hasta de US$0.03, por kilo para fletes internacionales.

Para hacer efectivo este recargo, la aerolínea interesada deberá demostrar ante la UAEAC que no ha recibido por parte de otra autoridad gubernamental, nacional o extranjera, ayudas, subsidios o cualquier otra contribución similar, como consecuencia de los hechos de subsidios o cualquier otra contribución similar, como consecuencia de los hechos de terrorismo sucedidos el 11 de septiembre de 2001. Para el efecto, la UAEAC podrá adelantar las verificaciones que estime procedentes y requerir información que sustente razonablemente los hechos.

ARTÍCULO TERCERO. En todo caso, las aerolíneas al momento que hayan cubierto el costo de las primas de seguros de guerra y terrorismo por daños a terceros en la superficie, deberán suspender la aplicación de este sobreprecio. En tal evento, darán aviso por escrito a la UAEAC informando que se cumplió la meta de recaudo y suspende el cobro. El incumplimiento de este artículo dará lugar a una multa que corresponderá al doble del recaudo generado en exceso.

ARTÍCULO CUARTO. Los incrementos autorizados en los artículos anteriores constituyen un sobrecosto que se sumará al valor del tiquete o flete respectivo y deberán discriminarse como un rubro aparte de la tarifa básica correspondiente.

PARÁGRAFO. Sin perjuicio de lo establecido en el inciso segundo del artículo 2 de esta Resolución, las aerolíneas que pretendan aplicar los incrementos autorizados deberán informar previamente, por escrito, a la Oficina de Transporte aéreo de la UAEAC el monto respectivo.

ARTÍCULO QUINTO. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación, deroga la Resolución 05277 del 28 de Diciembre de 2001 y estará vigente hasta el 30 de abril del 2002.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C., a los veintiuno (21) días del mes de marzo de dos mil dos (2002)

CR. ÁLVARO MARTÍNEZ MELO	MÓNICA NARANJO MESA
Director General (E)	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01541
(26 ABRIL 2002)

"Por la cual se modifica la resolución número 01148 del 21 de marzo de 2002"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial la conferida por el artículo 5º, numerales 2.5 y 11 y por el artículo 8º, numeral 2, del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que mediante resolución No. 3842 de octubre 9 de 2001 se autorizó a las empresas de servicios aéreos comerciales el cobro de un sobre-precio en sus tarifas para absorber el ostensible incremento en las primas de los seguros a los cuales están obligadas, como consecuencia de los hechos acaecidos el 11 de septiembre de 2001.

2. Que la mencionada resolución fue modificada y prorrogada su vigencia mediante las resoluciones 05277 del 28 de diciembre de 2001 y No. 01148 de 21 de marzo de 2002.

3. Que la última de las resoluciones mencionadas determinó en su artículo tercero (3) un mecanismo automático de terminación del sobreprecio para cada aerolínea, al señalar que "... las aerolíneas al momento que hayan cubierto el costo total de las primas de seguros de guerra y terrorismo por daños a terceros en la superficie deberán suspender la aplicación de este sobrepercio, ...", por lo cual resulta innecesario fijar un término general de vigencia (a la fecha fijado hasta el 30 de abril de 2002).

4. Que en este mismo sentido, la Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos, ATAC, mediante comunicación número 6-060 del 19 y 22 de abril de 2002, solicita la UAEAC derogar el artículo quinto (5) de la Resolución 01 148 del 21 de marzo de 2002, teniendo en cuenta que en virtud del mecanismo de terminación automática, cada aerolínea en cuenta que en virtud del mecanismo de terminación automática, cada aerolínea está obligada a suspender el cobro una vez cubra la totalidad del sobre-costo,

5. Que en todo caso, la UAEAC requiere disponer de información oportuna que le permita tener conocimiento sobre la aplicación del sobre-precio por parte de las aerolíneas, para lo cual periódicamente éstas deben suministrar dicha información.

6. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Modificar el artículo quinto de la resolución 1148 del 21 de marzo de 2002, el cual quedará así:

"ARTÍCULO QUINTO La presente Resolución *rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución No. 05277 del 28 de diciembre de 2001".*

ARTÍCULO SEGUNDO. Dentro de los primeros diez (10) días de cada mes, cada aerolínea que esté aplicando el sobre-precio autorizado, deberá enviar un informe escrito a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC indicando lo siguiente:

a) Valor anual, en dólares de los EU de América, de la prima de seguro de daños a terceros en la superficie, por guerra y terrorismo, indicando sus reajustes (si los hubiera) respecto al valor estimado según los pronósticos de tráfico considerados en octubre de 2001.

b) Valor recaudado mes a mes, desde la fecha en la cual inició el cobro del sobre-precio, discriminado el número de pasajeros nacionales, internacionales y los kilos de carga, según corresponda. Este valor de recaudo se expresará en pesos colombianos para el sobre-precio aplicado por pasajero nacional y en dólares de los EU de América para el sobre-precio aplicado por pasajero y/o kilo de carga internacional,

c) Fecha y monto (en dólares de EU de América) de cada uno de los pagos efectivamente realizados desde el mes de octubre de 2001 a las compañías aseguradoras por concepto de la prima de seguro de daños a terceros en la aseguradoras por concepto de la prima de seguro de daños a terceros en la superficie, por guerra y terrorismo. De igual manera, programación de los pagos aún pendientes (a la fecha de cada informe), indicando fecha y monto.

ARTÍCULO TERCERO. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Santafé de Bogotá, D.C., a los veintiséis (26) días del mes de abril de dos mil dos (2002).

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE — Director General

MÓNICA NARANJO MESA — Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01640
(06 MAYO 2002)

"Por la cual se fijan unas Tasas Aeroportuarias, se reglamenta su cobro y se deroga el parágrafo del Artículo Primero de la Resolución 00738 del 27 de febrero de 2002"

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del Artículo 8º, del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1º. Que el Artículo 5 del Decreto 2724 de 1993 establece las funciones de la Aerocivil, "Para el cumplimiento de su objetivo, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil tendrá las siguientes funciones:

NUMERAL 13: Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generen por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial".

2º. Que mediante Resolución 00738 del 27 de febrero del año 2002 se fijaron las tasas aeroportuarias nacionales e internacionales para los pasajeros embarcados en vuelos domésticos y los que salen fuera del país, y se establecieron los procedimientos respectivos.

3º Que en Abril 18 de 1990 los gobiernos de las Repúblicas de Colombia y Ecuador suscribieron un convenio sobre tránsito de personas, vehículos, aeronaves, embarcaciones marítimas y fluviales y el considerando No. 11 de este convenio determina el deseo de las partes de dar un tratamiento privilegiado a las zonas de integración fronteriza.

4º Que el Título Ocho, capítulo XXI, de dicho convenio en su artículo 51 estableció "Para los fines de este tratado, se entiende como transporte fronterizo de aeronaves el que se cumple entre los aeropuertos o aeródromos de las ciudades Ecuatorianas de Esmeraldas, Tulcán, Ibarra y Nueva Lonja (Lago Agrio) y Tumaco, Puerto Asís, Cali, Pasto e lpiales en Colombia y viceversa". Y a su vez el Título Diez, disposiciones generales, capítulo XXIII en su Artículo 77 determinó que "Las Tasas Aeroportuarias de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo fronterizo serán iguales a las domésticas".

5º Que en mérito a lo expuesto.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: A los pasajeros embarcados en los Aeropuertos de las ciudades de Cali, lpiales, Pasto, Puerto Asís y Tumaco con destino a los Aeropuertos de Ibarra, Esmeraldas, Nueva Lonja (Lago Agrio) y Tulcán en la República del Ecuador se les aplicará una tasa de SIETE MIL SEISCIENTOS PESOS ($7.600.00).

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga el parágrafo Tercero del Artículo Primero de la Resolución 00738 del 27 de febrero de 2002.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D. C., a los seis (06) días del mes de mayo de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01804
(08 MAYO 2002)

"Por la cual se modifica la Resolución 00362 del 17 de febrero de 1998"

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 8º del decreto 2724 de 1993

CONSIDERANDO:

1. Que mediante resolución 00362 del 17 de febrero de 1998, se adoptó un Sistema de identificación para los inspectores de vuelo de la Oficina de Control y Seguridad Aérea y se dictan otras disposiciones.

2. Que en la citada resolución se dispuso de amplias facultades a los inspectores de la Oficina de Control y Seguridad Aérea, para que desarrollen sus tareas, con acceso a los aeropuertos públicos y privados, incluidas las áreas restringidas; circunstancia que es necesario mantener, estableciendo sin embargo un estricto control en el ingreso de los funcionarios de la U.A.E. AERONÁUTICA CIVIL, a los muelles nacional e internacional, para lo cual se les exigirá portar el carnet de

todas las áreas del Aeropuerto El Dorado o un permiso especial que expedirá el jefe de División de Seguridad Aeroportuaria.

3. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Los inspectores de la Oficina de Control y Seguridad Aérea, cuando vayan a ingresar a los muelles nacional e internacional del Aeropuerto El Dorado, deberán identificarse con el carnet para todas las áreas del aeropuerto o con un permiso especial que expedirá el Jefe de la División de Seguridad Aeroportuaria.

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y modifica en lo pertinente a la Resolución 00362 del 17 de febrero de 1998.

PUBLÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C.,. a los ocho (08) días del mes de mayo de dos mil (2000).

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE — Director General

MÓNICA NARANJO MESA — Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01930
(20 MAYO 2002)

Por la cual se delegan unas funciones y se modifica un acto administrativo

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 8º del decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que según lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 2 del Decreto 2724 de 1993, es competencia de la Unidad, reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país y administrar directa e indirectamente los aeropuertos de su propiedad o de la Nación.

2. Que conforme lo dispone el numeral 9 del artículo 8 del Decreto 2724 de 1993, es función del Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, dirigir la marcha organizacional de la Entidad, distribuyendo y delegando funciones.

3. Que atendiendo los principios que rigen la descentralización administrativa, la Entidad considera necesario para garantizar la buena marcha en materia de administración de inmuebles delegar en la Dirección Regional Meta, la administración de los inmuebles de propiedad de la Aerocivil, ubicados en los aeropuertos que conforman dicha Regional.

4. Que los aeropuertos que conforman actualmente la Regional Meta, son los siguientes:

Villavicencio - Vanguardia

Hato Corozal - Hato Corozal

Mitú - Alberto León Bentley

Paz de Ariporo - Paz de Ariporo

Puerto Carreño - Puerto Carreño

San Martín - San Martín

Tablón de Támara -Tablón de Támara

Trinidad -Trinidad

Yopal - El Yopal

5. Que atendiendo las anteriores consideraciones se requiere modificar la Resolución No. 03379 del 3 de junio de 1996, en los artículos pertinentes que permitan hacer efectiva la delegación antes mencionada.

6. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Delegar en el Director Regional Meta, las siguientes funciones relacionadas con la administración de los bienes inmuebles ubicados en los aeropuertos que conforman dicha regional:

a. La aprobación de las solicitudes de áreas destinadas a arrendamiento y su correspondiente adjudicación.

b. Celebración, ejecución, terminación, modificación, adición del valor y plazo, liquidación cuando haya lugar y demás actos inherentes a

la actividad contractual respecto de los contratos sobre los bienes inmuebles de los aeropuertos que conforman la Regional Meta, que requiera celebrar la AEROCIVIL, y cuyo valor sea igual o inferior al doble del monto fijado por la ley a la AEROCIVIL para que el contrato sea de menor cuantía.

c. La aprobación de las solicitudes de renovación de contratos de arrendamiento.

d. La aprobación y adjudicación de solicitudes de áreas relacionadas con comodato, celebración del contrato correspondiente, ejecución, terminación, modificación, adición de plazo, renovación, aprobación de pólizas y demás actos inherentes a la actividad contractual.

Los contratos de comodato se celebrarán a título precario y en todo caso deberá regirse por las disposiciones contenidas en el Artículo 38 de la Ley 91 de 1989 y demás disposiciones sobre la materia.

e. Autorización y celebración de las demás convenciones jurídicas que tengan por objeto la concesión a particulares o a otras entidades estatales, del goce y el uso total o parcial de bienes inmuebles ubicados en los aeropuertos que conforman la Regional, Meta, así como las relaciones jurídicas derivadas de las mismas.

PARÁGRAFO: La presente delegación se extenderá y aplicará a los contratos, convenios y autorizaciones que se hallen en ejecución.

ARTÍCULO 2º. Derogar los artículos 1 y 3 de la Resolución No. 03379 de 1996, salvo los literales C, J y K de este último artículo, que seguirán siendo competencia del Grupo de Administración de lnmuebles del nivel central.

ARTÍCULO 3º. La Dirección Financiera de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, establecerá los mecanismos necesarios para la facturación y el recaudo de los ingresos generados por los contratos celebrados sobre los bienes inmuebles ubicados en los Aeropuertos que conforman la Regional Meta.

ARTÍCULO 4º. El Director de la Regional Meta deberá enviar a la Secretaría General Informes trimestrales sobre la gestión realizada en ejercicio de la delegación objeto del presente acto administrativo.

ARTÍCULO 5º. Las demás disposiciones y competencias contenidas en la Resolución 03379 del 3 de junio de 1996 vigentes a la fecha, continúan rigiendo.

ARTÍCULO 6º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veinte (20) días del mes de mayo de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 03253
(24 JUNIO 2002)

Por la cual se declara un acto administrativo

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de las facultades legales que le confiere el artículo 8º del decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que mediante la Resolución No. 00793 del 5 de marzo de 2002, se delegaron unas funciones en el director Regional Atlántico y se modificó la Resolución No. 3379 del 3 de junio de 1996.

2. Que en el considerando No. 4 de la citada resolución se enumeraron los aeropuertos que conforman la Regional Atlántico, incluyéndose uno que pertenece a la Regional 2.

3. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Aclarar el considerando 4 de la Resolución No. 00793 del 5 de marzo de 2002, el cual quedará así:

4. Que los Aeropuertos que conforman actualmente la Regional Atlántico, son los siguientes:

- Tolú – Tolú
- Carmen de Bolívar – Carmen de Bolívar

- Las Brujas – Corozal
- Hacaritama – Aguachica
- San Bernardo – Mompox
- Baracoa – Magangué
- Simón Bolívar – Santa Marta
- Fundación – Fundación
- Las Flores – El Banco
- Plato – Plato
- Almirante Padilla – Riohacha
- Alfonso López – Valledupar
- Gustavo Rojas Pinilla - San Andrés
- El Embrujo - Providencia

ARTÍCULO 2º. Las demás disposiciones contenidas en la Resolución No. 00793 del 5 de marzo de 2002, continúan vigentes.

ARTÍCULO 3º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veinticuatro (24) días del mes de junio de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 03737
(26 JULIO 2002)

"Por la cual se actualizan las tarifas por Derechos de Pista para vuelos nacionales e internacionales en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá"

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 11 del artículo 5º y numeral 4º del artículo 8 del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad y en desarrollo de la ley 80 de 1993 y de la ley 105 de 1993, el 18 de julio de 1995 la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) celebró el Contrato de Concesión No. 0110-O.P. con la firma CODAD S.A. ("CODAD S.A. "o" el Concesionario") para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado y obras complementarias, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos, y el mantenimiento de la segunda pista, de las obras complementarias y de la pista existente.

2. Que en dicho contrato se estipuló como contraprestación a favor del concesionario por el cumplimiento de las obligaciones que éste asume como tal, la cesión por parte de la UAEAC de los ingresos por derechos de pista, que abarcan la operación de aterrizaje y despegue y uso de ayudas visuales de aproximación, a partir de la Etapa de Mantenimiento y hasta la fecha de terminación, todo según se define en el contrato de Concesión.

3. Que mediante resolución 126 de Enero 17 de 2002, la Aeronáutica Civil actualizó las tarifas por derechos de pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Bogotá, para el primer semestre de 2002.

4. Que se deben actualizar las tarifas conforme lo establecido en el numeral 17.4 de la cláusula decimoséptima del contrato de concesión.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: lndexar los componentes de las tarifas por "Derecho de Pista" en vuelos nacionales e internacionales, que se realicen en el aeropuerto El Dorado, para el segundo semestre del año 2002, las cuales quedarán así:

a. OPERACIONES NACIONALES

GRUPO	COMPONENTE COL $	COMPONENTE US$
1n	$2.006	US$4,36
2n	$6.045	US$13,1 0
3n	$12.088	US$26,11
4n	$20.166	US$43,57
5n	$32.227	US$69,69
6n	$52.392	US$113,26
7n	$76.543	US$165,49

8n	$104.731	US$226,46
9n	$140.996	US$304,87
10n	$280.173	US$605,76

Los explotadores de aeronaves de bandera Colombiana en vuelos nacionales cancelarán en pesos Colombianos por derechos de pista, los anteriores componentes a la tasa representativa del mercado (TRM) del día de pago.

b. OPERACIONES INTERNACIONALES

GRUPO	COMPONENTE US$	COMPONENTE COL$
1 i	US$26,01	$12.035
2i	US$78,03	$36.078
3i	US$130,05	$60.148
4i	US$208,09	$96.253
5i	US$338,14	$156.401
6i	US$494,21	$228.558
7i	US$676,30	$312.776
8i	US$910,40	$421.064
9i	US$1.604,28	$741.969

Los explotadores de aeronaves de bandera Colombiana o extranjera en vuelos internacionales cancelarán por derechos de pista, en pesos Colombianos o en Dólares de los Estados Unidos de América, según los anteriores componentes a la Tasa Representativa del mercado (TRM) de la fecha de pago.

ARTÍCULO SEGUNDO. A partir del primero (1) de Enero del año 2003, las tarifas señaladas en la presente resolución se entenderán automáticamente ajustadas con la variación de los índices de precios al consumidor para los Estados Unidos de América y la República de Colombia, correspondientes al semestre inmediatamente anterior.

PARÁGRAFO 1º. Mientras se conocen los índices a que se refiere este artículo y se publica la resolución, se facturará el servicio por los derechos de pista conforme a los términos de la presente resolución. Una vez publicado el Acto Administrativo los usuarios deberán pagar la diferencia que resulte de la indexación, previa factura del concesionario CODAD S.A.

PARÁGRAFO 2°. El pago de estas diferencias será hecho por los operadores de aeronaves que realizan operaciones regulares, conforme a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de la factura anterior en la que se realizó el pago parcial, siempre y cuando cumplan con el plazo de pago que tenga la nueva factura. En caso contrario, es decir, si el operador se atrasa en este pago, deberá realizar el pago de la nueva factura, a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de pago, más los intereses de mora que se hayan generado.

PARÁGRAFO 3°. Para las operaciones no regulares, este cobro será realizado tan pronto se publiquen las nuevas tarifas, mediante la emisión de una factura al operador por parte del concesionario CODAD S.A., que deberá ser cancelada a la tasa representativa del mercado (TRM) del día en que se efectuó la operación, al igual que en el caso anterior, si el operador se atrasa en este pago, deberá realizar el pago de la nueva factura a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de pago, más los intereses de mora que se hayan generado.

ARTÍCULO TERCERO. Las operaciones de carga efectuadas en el aeropuerto El Dorado, entre las 21:00 HL y las 6:00 HL, tendrán un descuento del diez por ciento (10%) sobre las tarifas previstas en la presente resolución.

ARTÍCULO CUARTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de publicación en el diario oficial y deroga la resolución 126 de Enero 17 de 2002.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiséis (26) días del mes de julio de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 03738
(26 JULIO 2002)

"Por medio de la cual se establecen las zonas restringidas SSK R27 y prohibida SK P28 dentro del FIR Bogotá-Sector NEIVA"

EL DIRECTOR GENERAL

En uso de las facultades legales conferidas en el artículo 8º numerales 2, 3 y 11 del Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993, concordante con el artículo 1778 del Código de Comercio, y;

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 1777 del Código de Comercio, la República de Colombia tiene soberanía plena, completa y exclusiva sobre su espacio aéreo nacional; entendiéndose como tal, aquel que queda comprendido entre una base constituida por el territorio de que trata el artículo 101 de la Constitución Política y la prolongación vertical de los límites de dicho territorio y sus aguas jurisdiccionales.

2. Que según lo normado en el artículo 1778 del Código de Comercio, el gobierno se encuentra facultado para prohibir, condicionar o restringir, por razones de interés público la utilización de los espacios, la navegación aérea sobre determinadas regiones, el uso de ciertas aeronaves o el transporte de determinadas cosas.

3. Que conforme a los numerales 2, 3 y 11 del artículo 89 del Decreto 2724 de 1993, corresponde al Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil planear, dirigir y aplicar las políticas particulares de la aviación civil y la administración del espacio aéreo, así como coordinar las actividades en materia de control y seguridad aérea.

4. Que mediante reunión realizada el 16 de marzo de 2002 en la sala de juntas de la Dirección de Operaciones Aéreas entre la División de Procedimientos por parte de la U.A.E.A.C. y la Subdirección de Procedimientos de la Fuerza Aérea Colombiana, se acordó la modificación de la zona restringida SK R27 y la creación de la zona prohibida SK P28 dentro de la zona restringida en mención sobre la base aérea de Tres esquinas, en la FIR Bogotá sector NEIVA, Sector que se denominaba sector A-VILLAVICENCIO en la resolución 5307 de 5 de septiembre de 2001.

5. Que la División de Procedimientos ATS, por medio del oficio número 181-157 del 15 de abril de 2002, previo análisis y estudio correspondiente conceptuó favorablemente la modificación y creación de

las zonas en mención, ya que no presenta incidencia desfavorable ni inconvenientes operacionales sobra la aviación civil.

6. Que se entiende como zona RESTRINGIDA el espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio y las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves de acuerdo con determinadas condiciones específicas.

7. Que se entiende como zona PROHIBIDA el espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de aeronaves.

8. Que en mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Establecer como Zona Restringida SK R27 dentro del FIR Bogotá – Sector Neiva, entre los siguientes límites:

a. LÍMITES VERTICALES: Desde la superficie del terreno (GND) hasta nueve mil pies (9.000 ft) de altitud.

b. LÍMITES LATERALES: Circunferencia formada por un radio de 35 NM con centro en el VOR/DME de TQS., intersecado por un arco DME de 25 NM del VORIDME de FLA. En las siguientes coordenadas:

N 01°1849” / W 075°06’54”

N 01°06’47” / W 075°40’42”

PARÁGRAFO PRIMERO: Tipo de restricción. Riesgo de INTERCEPTACIÓN en caso de penetración inadvertida.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para lo anterior se deben seguir las recomendaciones especiales relativas al método para aplicar dichas maniobras de interceptación que figuran en la Sección 3, adjunto A del anexo 2 OACI. “Reglamento del Aire”, en la eventualidad de que tenga que utilizarse como último recurso. (Adjunto A, 2.1 Anexo 2 OACI Generalidades).”

ARTÍCULO 2º. El área se activará y desactivará previa coordinación entre ACC-BOG y la base aérea de Tres Esquinas, exclusivamente cuando se proceda a entrenamiento militar, por motivos de orden público o por fuerza mayor. Sin estas condiciones se considerará desactivada y en completa disponibilidad de la aviación civil.

ARTÍCULO 3°. Las aeronaves autorizadas mantendrán comunicación con la Base Aérea de Tres Esquinas, en frecuencia 124.5

MHZ., “Esquinas Aproximación” del aeropuerto “ERNESTO ESGUERRA CUBIDES”.

ARTÍCULO 4º. Establecer como zona prohibida SK P28 dentro de la zona restringida SK R27 sobre la Base Aérea Tres Esquinas en la FIR Bogotá Sector NEIVA, entre los siguientes límites:

a. LÍMITES VERTICALES: Desde la superficie del terreno (GND) hasta 9000 pies.

b. LÍMITES LATERALES: Circunferencia formada con centro en el VOR/DME de Tres esquinas (00°44′31.703” N / 075°14’01.486 W), en radio de 10 NM.

PARÁGRAFO PRIMERO: Tipo de restricción: Riesgo de interceptación en caso de penetración inadvertida.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para lo anterior se deben seguir las recomendaciones especiales relativas al método para aplicar dichas maniobras de interceptación que figuran en la Sección 3, adjunto A del anexo 2 OACI “Reglamento del Aire”, en la eventualidad de que tenga que utilizarse como último recurso. (Adjunto A, 2.1 Anexo 2 OACI Generalidades).

ARTÍCULO 5º. El uso de la Zona Prohibida SK P28 dentro de la Zona Restringida SK R27 es de tipo militar exclusivamente y su horario de operación es de veinticuatro horas (24) continuas y permanentes.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los procedimientos para entrada o salida de la Zona Restringida SK R27 y Prohibida SK P28 dentro de la FIR Bogotá-Sector NEIVA, serán establecidos en forma conjunta entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea Colombiana.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La autorización de ingreso a las áreas prohibida y restringida para aterrizar cuando estén activadas, será de la Dirección de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana, a quien deberán dirigirse por escrito las solicitudes de ingreso a la misma.

ARTÍCULO 6°. La zona Restringida SK R27 y la zona Prohibida SK P28, serán susceptibles de ser revisadas y ajustadas de forma bilateral en la medida en que la situación de orden público cambie y siguiendo las recomendaciones OACI en el Plan regional de navegación aérea.

ARTÍCULO 7º. Remítase copia de la presente resolución a la Dirección de Operaciones Aéreas y a la División de Procedimientos ATS para que se elabore los procedimientos de entrada y salida de estas zonas y efectué las publicaciones respectivas en el Al P y en el Manual de Normas Rutas y Procedimientos ATS.

ARTÍCULO 8º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga la resolución 05307 de 5 de septiembre de 2001.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiséis (26) días del mes de julio de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 04184
(16 AGOSTO 2002)

"Por la cual se modifica el artículo undécimo de la Resolución 00738 del 27 de febrero de 2002 y se adiciona el procedimiento para el pago de la comisión por el recaudo de las tasas aeroportuarias nacional e internacional"

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de las facultades legales y en especial la conferida en el numeral 4 del artículo 8 del decreto 2724 de 1993, y;

CONSIDERANDO:

1. Que el numeral 13 del artículo 5 del decreto 2724 de 1993 faculta a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en el cumplimiento de su objetivo, para fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generan por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial y llevar su registro;

2. Que la UNIDAD mediante Resolución No. 00738 del 27 de febrero de 2002, fija las tasas Aeroportuarias Nacional e internacional y

establece en especial en su CAPÍTULO SEGUNDO el procedimiento para el recaudo de estos dineros públicos, que se efectúa a través de las Empresas de Transporte Aéreo Público Comercial Regular y no Regular, otorgándoles unos plazos para el reintegro en las cuentas de LA UNIDAD de los respectivos Aeropuertos, de los recaudos efectuados en cada quincena;

3. Que el Decreto No. 2888 expedido el 27de diciembre de 2001, "por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2002, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos", incluye recursos para el pago de las comisiones que se le reconocen a las empresa de Transporte Aéreo Público Comercial Regular y no Regular por el recaudo de las tasas aeroportuarias nacional e internacional;

4. Que para atender el valor de la comisión que se genera por el recaudo de las tasas Aeroportuarias nacional e internacional la UNIDAD cuenta con la disponibilidad presupuestal, vigencia 2002;

5. Que se hace necesario que las Empresas de Transporte Aéreo Público Comercial Regular y no Regular recaudadoras de las tasas aeroportuarias nacional e Internacional, una vez efectúen el reintegro de los valores recaudados, presenten una factura con el lleno de los requisitos legales, por el valor de la comisión, para el reconocimiento de la misma.

6. Que en mérito de lo expuesto.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar el artículo décimo primero de la Resolución 00738 del 27 de febrero de 2002, así:

"ARTÍCULO DECIMO PRIMERO: Las EMPRESAS AÉREAS por el recaudo de las Tasas Aeroportuarias Nacional e Internacional tendrán derecho a una COMISIÓN, equivalente a un porcentaje del cinco por ciento (5%) del recaudo de la Tasa Aeroportuaria Nacional y el seis por ciento (6%) del recaudo de la Tasa Aeroportuaria Internacional, siempre y cuando efectúen la consignación de los recaudos efectuados en cada quincena en las cuentas de AEROCIVIL de los respectivos Aeropuertos, dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la misma. Si el día de vencimiento del período de pago coincide con un

sábado, domingo o festivo, la consignación se puede realizar el siguiente día hábil.

Vencido el término de los cinco (5) días calendario que se cita el inciso anterior se generan intereses de mora de acuerdo a lo establecido por la U.A.E.A.C., sin que las EMPRESAS AÉREAS RECAUDADORAS pierdan el porcentaje de COMISIÓN del cinco por ciento (5%) del recaudo de la Tasa Aeroportuaria Nacional y el seis por ciento (6%) del recaudo de la Tasa Aeroportuaria Internacional.

El Porcentaje de COMISIÓN disminuirá al DOS POR CIENTO (2%) del recaudo de la Tasa Aeroportuaria Nacional y el TRES POR CIENTO (3%) de la Tasa Aeroportuaria Internacional, pasados treinta (30) días calendario de la fecha de vencimiento de las facturas expedidas por la U.A.E.A.C.;

La COMISIÓN aplica únicamente para los recaudos de Tasas efectuados en los aeropuertos administrados directamente por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Las tasas aeroportuarias y el impuesto de timbre de salida de Pasajeros al exterior constituyen fondos públicos cuyos titulares son la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, respectivamente.

PARÁGRAFO PRIMERO: La mora en el reintegro por parte de las Empresas Aéreas Recaudadoras de los valores recaudados por concepto de las tasas aeroportuaria nacional, internacional e impuesto de timbre de salida de pasajeros al exterior, causará intereses moratorios, la suspensión del permiso de operación y dará lugar a hacer efectiva la garantía Global de acuerdo con lo establecido por la U.A.E.A.C.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las deudas por concepto de Tasas Aeroportuarias Nacional e internacional e Impuesto de timbre de salida de pasajeros al exterior, NO SON FINANCIABLES".

ARTÍCULO SEGUNDO: El procedimiento para el Pago de la COMISIÓN que se causa por el recaudo de las tasas aeroportuarias nacional e internacional, es el siguiente:

Las empresas aéreas recaudadoras que efectúen la consignación de los recaudos efectuados en cada quincena dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la misma, deberán presentar en las oficinas del Grupo Central de Cuentas de la División de Tesorería en el Aeropuerto El

Dorado de Bogotá, D.C., una factura con el lleno de los requisitos exigidos en la Ley, mencionando los números y fechas de los recibos oficiales de caja expedidos por la AEROCIVIL o evidencia de la transferencia electrónica de fondos del reintegro de los valores recaudados por concepto de Tasas Aeroportuarias Nacional e Internacional e Impuesto de Timbre de salida de pasajeros al exterior.

Cuando la consignación de los recaudos efectuados en cada quincena se realice vencido el plazo de los cinco (5) días calendario siguientes a cada quincena, deberá presentarse la factura que se cita en el inciso anterior acompañada de la certificación expedida por el Grupo de Cobranzas de la División de Tesorería.

PARÁGRAFO PRIMERO: El pago de la COMISIÓN que se genera por el recaudo de la Tasa Aeroportuaria Internacional en dólares USA, se efectuará en PESOS COLOMBIANOS, a la Tasa Representativa del Mercado (TRM) del último día de cada quincena del mes calendario.

ARTÍCULO TERCERO: Para el reconocimiento de la COMISIÓN de que trata la presente resolución, la AEROCIVIL cuenta con la disponibilidad presupuestal No. 3143 del 14 de Agosto de 2002, rubro 512, recurso 20 - Ingresos corrientes, vigencia 2002, por un valor total de $3.489.531.406,00 para un término de 12 meses.

La afectación se hará mediante registros presupuestales quincenales a cada Empresa Aérea Recaudadora.

ARTÍCULO CUARTO: La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial, modifica el artículo décimo primero de la Resolución 00738 del 27 de febrero de 2002 y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los dieciséis (16) días del mes de agosto de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 04420

(06 SEPTIEMBRE 2002)

"Por la cual se modifica la resolución No. 3509 del 20 de septiembre de 2001"

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 5º y 8º del Decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución No. 03509 del 20 de septiembre de 2001 se reclasificaron los Aeropuertos administrados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, los Concesionados y los Administrados por Entes Gubernamentales de carácter Departamental o Municipal, de acuerdo con el Decreto 1601 de 1984, expedido por el Ministerio de Salud.

Que se hace necesario incluir dentro de la categoría II el Aeropuerto Antonio Roldán Betancur de la Ciudad de Apartadó.

Que en mérito de lo expuesto:

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Adicionar el Artículo Primero de la Resolución 03509 del 20 de septiembre de 2001, en el sentido de incluir en la categoría II el Aeropuerto Antonio Roldán Betancur de la Ciudad de Apartadó.

ARTÍCULO SEGUNDO: Las demás disposiciones de la Resolución No 03509 del 20 de septiembre de 2001 continúan vigentes.

ARTÍCULO TERCERO: La presente Resolución rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los seis (06) días del mes de septiembre de dos mil dos (2002).

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 04599

(19 SEPTIEMBRE 2002)

Por la cual se establece el Servicio de Atención e Información al Usuario en el aeropuerto El Dorado

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL

En uso de las facultades conferidas en el artículo 8º del Decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO QUE:

1. El artículo 52 de la resolución 1531 del 04 de mayo de 2001 ordena el establecimiento de un Servicio de Atención e Información al Usuario que depende directamente del gerente, administrador o director del aeropuerto y en el artículo 69 del mismo acto administrativo define las funciones de este Servicio.

2. En el segundo trimestre de 2002, el 70% de las quejas recibidas a nivel nacional están relacionadas con la prestación de servicios por parte de las aerolíneas, el 20% con la prestación de servicios del respectivo aeropuerto y el 10% por otras causas.

3. El Servicio de Atención al Usuario, dada la situación particular del aeropuerto El Dorado que concentra el mayor volumen del tráfico aéreo del país y desarrolla la operación aérea a través de dos terminales (Puente Aéreo y Terminal El Dorado), se está prestando con el apoyo de personal adscrito a la Gerencia del Aeropuerto El Dorado, al Grupo de Teléfonos y a la División de Fiscalización.

4. Es necesario que los funcionarios que atienden el Servicio de Atención al Usuario en el aeropuerto El Dorado coordinen adecuadamente su trabajo y además de recibir y tramitar las quejas desempeñen la función de facilitadores entre el usuario del servicio y la aerolínea, la gerencia del aeropuerto o las autoridades involucradas.

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°. Establecer el Servicio de Atención al Usuario (SAU) del aeropuerto El Dorado bajo la responsabilidad de la Gerencia del Aeropuerto, el cual funcionará tanto en el terminal de El Dorado como en el Puente Aéreo.

ARTÍCULO 2º. El SAU tendrá las siguientes funciones:

a. Recibir las quejas y reclamos que los ciudadanos formulen y que se relacionen con el incumplimiento a las normas aeroportuarias o deficiencias en la prestación de los servicios del aeropuerto El Dorado y remitirlas a la Gerencia para que se tramiten y resuelvan. De la misma manera, las quejas que se formulen contra la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, sus dependencias o funcionarios, por incumplimiento de sus obligaciones.

b. Servir de facilitador entre la Aerolínea y el usuario de transporte aéreo, en los casos de deficiencias en la prestación del servicio de transporte aéreo, cuando estos acudan al SAU para obtener información o presentar sus quejas o inquietudes.

c. Recibir y remitir a la Oficina de Transporte Aéreo - División de Fiscalización, por correo electrónico o por los medios alternativos que dicha oficina disponga cuando se presenten fallas en el sistema, las quejas relacionadas con la prestación de servicios por parte de las aerolíneas y en general aquellas referentes a las actividades aéreas comerciales.

d. Presentar semanalmente a la Gerencia del aeropuerto y a la Dirección de Supervisión Aeroportuaria - Grupo de Quejas y Reclamos, informe de las quejas presentadas, atendidas y remitidas a otras dependencia para su trámite.

e. Suministrar información a los ciudadanos, particularmente sobre:

- Organización de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
- Misión, funciones, procesos y procedimientos.
- Localización de las áreas y servicios del aeropuerto El Dorado.

f. Mantener una bitácora en cada uno de los puestos de Servicio de Atención al Usuario, lo mismo que un libro donde se relacionen las quejas recibidas, indicando si fueron atendidas directamente o remitidas a otras dependencias para su trámite. Este libro podrá sustituirse por el sistema de información de quejas que adopte la Dirección de Informática.

g. Las demás que le asigne el Gerente del Aeropuerto y estén relacionadas con la prestación del Servicio de Atención al Usuario.

ARTÍCULO 3º. El Servicio de Atención al Usuario tendrá un coordinador nominado por la dependencia responsable que ejercerá las siguientes funciones:

a. Asignar y supervisar el cumplimiento de las labores asignadas a cada funcionario del SAU en el aeropuerto El Dorado.

b. Establecer los turnos de Servicio de Atención al Usuario tanto en el terminal de pasajeros del aeropuerto El Dorado como el del Puente Aéreo.

c. Elaborar y presentar informes semanales sobre la gestión adelantada.

d. Las demás que le sean asignadas por el Jefe inmediato.

ARTÍCULO TRANSITORIO: Durante la etapa de implementación, el Servicio de Atención al Usuario dependerá de la Oficina de Transporte Aéreo - División de Fiscalización, en concordancia permanente con la Gerencia de El Dorado y la prestación del servicio se realizará con funcionarios de la Gerencia del Aeropuerto El Dorado, el Grupo de Teléfonos y la División de Fiscalización, quienes, deberán acatar los procedimientos establecidos por la coordinación, durante los turnos establecidos.

PARÁGRAFO: La función de resolver las quejas y reclamos que los ciudadanos formulen y que se relacionen con el incumplimiento a las normas aeroportuarias o deficiencias en la prestación de los servicios en el respectivo aeropuerto permanecerán bajo la responsabilidad de la Gerencia del Aeropuerto El Dorado.

ARTÍCULO 4º. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los diecinueve (19) días del mes de septiembre de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

MÓNICA NARANJO MESA
Secretaria General

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 04822
(02 OCTUBRE 2002)

"Por la cual se modifican parcialmente las resoluciones Nos. 1148 y 1541 del 21 de Marzo y 26 de Abril de 2002 respectivamente"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL

En uso de las facultades legales, en especial la conferida por el artículo 5º, numerales 2, 5 y 11; y por el artículo 8º, numeral 2, del Decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

1. Que mediante resolución No. 3842 de octubre 9 de 2001, modificada luego por las resoluciones Nos.1148 del 21 de marzo de 2002 y 1541 del 26 de abril de 2002, se autorizó a las empresas de servicios aéreos comerciales el cobro de un sobre-precio en sus tarifas para absorber el ostensible incremento en las primas de los seguros a los cuales están legalmente obligadas, como consecuencia de los hechos acaecidos el 11 de septiembre de 2001.

2. Que la situación entonces planteada persiste en la medida en que si bien con el sobrecosto autorizado los operadores de servicios aéreos comerciales pudieron absorber el súbito y ostensible incremento en las primas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros en la superficie, derivados de actos de guerra y terrorismo para la vigencia del año 2001 al 2002; los incrementados valores de las primas se mantienen, siendo necesario que puedan disponer de dichos mecanismos para la vigencia de los seguros del año 2002 al 2003 y hasta cuando dichos seguros se reduzcan o se disponga de otro mecanismo financiero para asumir sus costos.

3. Que la Asociación de Transporte Aéreo de Colombia, ATAC, mediante comunicación 6-138 del 3 de septiembre de 2002, solicitó a la UAEAC entre otros puntos, que se expida una nueva Resolución en el sentido de autorizar nuevamente el incremento de las tarifas, teniendo en cuenta que el incremento en las primas de seguros por responsabilidad civil a terceros por actos de guerra y terrorismo se mantiene.

4. Que en merito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Modifícase el artículo tercero de la resolución 1148 de 2002, el cual quedará así: Las aerolíneas al momento que hayan cubierto el costo total de las primas de seguro de guerra y terrorismo, por daños a terceros en la superficie para la correspondiente

vigencia, darán aviso por escrito a la UAEAC informando que se cumplió la meta de recaudo y se suspendió el cobro. En caso de generarse algún excedente será aplicado única y exclusivamente al valor de la póliza para la siguiente vigencia.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifícase el artículo segundo de la resolución No.01541 del 26 de abril de 2002, el cual quedará así:

Dentro de los primeros quince (15) días de cada mes, cada aerolínea que esté aplicando el sobre-precio autorizado, deberá enviar un informe escrito a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC indicando lo siguiente:

a) Valor anual, en dólares de los EU de América, de la prima de seguro de daños a terceros en la superficie, por guerra y terrorismo, indicando sus reajustes (si los hubiera) respecto al valor estimado según los pronósticos de tráfico considerados en la del año inmediatamente anterior, tomado para la vigencia de la póliza.

b) Valor recaudado mes a mes, desde la fecha en la cual inició el cobro del sobre-precio, discriminando el número de pasajeros nacionales, internacionales y los kilos de carga, según corresponda. Este valor de recaudo se expresará en pesos colombianos para el sobre-precio aplicado por pasajero nacional y en dólares de los EU de América para el sobre-precio aplicado por pasajero y/o kilo de carga internacional.

c) Fecha y monto (en dólares de EU de América) de cada uno de los pagos efectivamente realizados desde el mes inicial de la vigencia de la póliza a las compañías aseguradoras por concepto de la prima de seguro de daños a terceros en la superficie, por guerra y terrorismo. De igual manera, programación de los pagos aún pendientes (a la fecha de cada informe), indicando fecha y monto.

ARTÍCULO TERCERO. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y modifica las normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los dos (02) días del mes de Octubre de dos mil dos (2002)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	MÓNICA NARANJO MESA
Director General	Secretaria General

AÑO 2003

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00212
(28 ENERO 2003)

"Por la cual se actualizan las tarifas por Derechos de Pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Bogotá"

EL DIRECTOR GENERAL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 11 del artículo 5º y numeral 4º del artículo 8 del Decreto 2724 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad y en desarrollo de la ley 80 de 1993 y de la ley 105 de 1993, el 18 de julio de 1995 la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) celebró el Contrato de Concesión No. 0110-O.P. con la firma CODAD S.A. ("CODAD S.A. "o" el Concesionario") para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado y obras complementarias, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos, y el mantenimiento de la segunda pista, de las obras complementarias y de la pista existente.

2. Que en dicho contrato se estipuló como contraprestación a favor del concesionario por el cumplimiento de las obligaciones que éste asume como tal, la cesión por parte de la UAEAC de los ingresos por derechos de pista, que abarcan la operación de aterrizaje y despegue y uso de ayudas visuales de aproximación, a partir de la Etapa de Mantenimiento y hasta la fecha de terminación, todo según se define en el contrato de Concesión.

3. Que mediante resolución 3737 de Julio 26 de 2002, la Aeronáutica Civil actualizó las tarifas por derechos de pista para vuelos nacionales e internacionales en el aeropuerto El Dorado de Bogotá, para el segundo semestre de 2002.

4. Que se deben actualizar las tarifas conforme lo establecido en el numeral 17.4 de la cláusula decimoséptima del contrato de concesión.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: lndexar los componentes de las tarifas por "Derecho de Pista" en vuelos nacionales e internacionales, que se realicen en el aeropuerto El Dorado, para el primer semestre del año 2003, las cuales quedarán así:

a. OPERACIONES NACIONALES

GRUPO	COMPONENTE COL $	COMPONENTE US$
1 n	$2.048	US$4,39
2n	$6.172	US$13,17
3n	$12.342	US$26,26
4n	$20.589	US$43,82
5n	$32.903	US$70,08
6n	$53.491	LJS$113,89
7n	$78.148	US$166,41
8n	$106.928	US$227,71
9n	$143.954	US$306,56
10n	$286.051	US$609,13

Los explotadores de aeronaves de bandera colombiana en vuelos nacionales cancelarán en pesos colombianos por derechos de pista, los anteriores componentes a la tasa representativa del mercado (TRM) del día de pago.

b. OPERACIONES INTERNACIONALES

GRUPO	COMPONENTE COL $	COMPONENTE US$
1i	US$26,15	$12.287
2i	US$78,46	$36.835
3i	US$130,77	$61.409
4i	US$299,25	$98.272
5i	US$340,02	$159.882
6i	US$496,96	$233.352
7i	US$630,06	$319.337
8i	US$915,46	$429.896
9i	US$1.613.20	$757.534

Los explotadores de aeronaves de bandera colombiana o extranjera en vuelos internacionales cancelarán por derechos de pista, en pesos colombianos o en Dólares de los Estados Unidos de América, según los

anteriores componentes a la tasa Representativa del Mercado (TRM) de la fecha de pago.

ARTÍCULO SEGUNDO. A partir del primero (1) de Julio del año 2003, las tarifas señaladas en la presente resolución se entenderán automáticamente ajustadas con la variación de los índices de precios al consumidor para los Estados Unidos de América y la República de Colombia, correspondientes al semestre inmediatamente anterior.

PARÁGRAFO 1°. Mientras se conocen los índices a que se refiere este artículo y se publica la resolución, se facturará el servicio por los derechos de pista conforme a los términos de la presente resolución. Una vez publicado el Acto Administrativo los usuarios deberán pagar la diferencia que resulte de la indexación, previa factura del concesionario CODAD S.A.

PARÁGRAFO 2°. El pago de estas diferencias será hecho por los operadores de aeronaves que realizan operaciones regulares, conforme a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de la factura anterior en la que se realizó el pago parcial, siempre y cuando cumplan con el plazo de pago que tenga la nueva factura. En caso contrario, es decir, si el operador se atrasa en este pago, deberá realizar el pago de la nueva factura, a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de pago, más los intereses de mora que se hayan generado.

PARÁGRAFO 3°. Para las operaciones no regulares, este cobro será realizado tan pronto se publiquen las nuevas tarifas, mediante la emisión de una factura al operador por parte del concesionario CODAD S.A., que deberá ser cancelada a la tasa representativa del mercado (TRM) del día en que se efectuó la operación, al igual que en caso anterior, si el operador se atrasa en este pago, deberá realizar el pago de la nueva factura a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de pago, más los intereses de mora que se hayan generado.

ARTÍCULO TERCERO. Las operaciones de carga efectuadas en el aeropuerto El Dorado, entre las 21:00 HL y las 6:00 HL, tendrán un descuento del diez por ciento (10%) sobre las tarifas previstas en la presente resolución.

ARTÍCULO CUARTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de publicación en el diario oficial y deroga la resolución 3737 de Julio 26 de 2002.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiocho (28) días del mes de enero de dos mil tres (2003)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA

Director General Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00521
(17 FEBRERO 2003)

"Por la cual se modifica parcialmente el artículo 1º de la Resolución No. 01769 de mayo 16 de 2001"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y

CONSIDERANDO:

1. Que mediante la resolución No. 01769 del 16 de mayo de 2001 se estableció el valor de los pliegos de condiciones para las licitaciones y de los términos de referencia para los concursos y las contrataciones directas que superaran el 50% de la menor cuantía, en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

2. Que el decreto No. 2170 de septiembre 30 de 2002 en su artículo 11° modifica parcialmente el decreto 855 de 1994 en cuanto a las contrataciones directas de menor cuantía debiendo la entidad efectuarlas mediante convocatoria pública, en cuyo caso, en los términos de referencia deben incluirse unas condiciones mínimas de participación, lo que implica para la administración cuantiosos costos, en razón a la preparación, elaboración y edición de los mismos.

3. Que para recuperar dicha inversión se hace necesario fijar el valor de venta de los términos de referencia para las contrataciones directas de menor cuantía, excepto para aquellas órdenes sin formalidades plenas contempladas en el parágrafo del artículo 39 de la ley 80 de 1993, en los procesos contractuales que adelante la Unidad.

4. Que conforme al ARTÍCULO 24 de la ley 57 de 1985 “La expedición de copias dará lugar al pago de las mismas cuando la cantidad solicitada lo justifique”.

5. Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Modificar parcialmente el artículo 1º de la resolución No. 01769 de mayo 16 de 2001, el cual quedará así:

“Fijar el valor de los términos de referencia para las contrataciones directas de menor cuantía, excepto para aquellas órdenes sin formalidades plenas contempladas en el parágrafo del artículo 39 de la ley 80 de 1993, para participación de proponentes en los procesos de contrataciones directas que adelante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como se especifica en la siguiente tabla:

PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO (EN SMLMV)
Menos de 3.500 y hasta 40.00 SML
VALOR TÉRMINOS DE REFERENCIA EN (SMLMV)
1 por mil del valor del presupuesto

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación, quedando vigente la resolución No. 01769 de mayo 16 de 2001 en lo que le sea contraria.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D. C., a los diecisiete (17) días del mes de febrero de dos mil tres (2003)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA
Director General (E)	Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00706
(03 MARZO 2003)

“Por la cual se fijan las Tarifas por Calibración y Comprobación de Radioayudas, Radares, Comunicaciones Aeronáuticas y Ayudas Visuales para los aeropuertos que no son propiedad o no son administrador por la U.A.E.A.C.”

EL DIRECTOR GENERAL

En uso de las facultades conferidas en el numeral 4º del artículo 8º del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 4º del Decreto 2724 de 1993 establece que "Constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:

4. Las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza, tales como comunicaciones aeronáuticas, protección al vuelo o por las operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas".

2. Que para el cumplimiento de su objetivo, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de conformidad con el artículo 59 del decreto dentro de sus funciones le compete:

"13 Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generen por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, o los que se generan por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial, y llevar su registro".

3. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Fijar la tarifa en Salarios Mínimos Legales Diarios por el Sistema de Calibración y Comprobación de Radioayudas, Radares, Comunicaciones Aeronáuticas y Ayudas Visuales que prestan servicio a los Aeropuertos que no son propiedad o no son administrados por la Aeronáutica Civil, así:

1. RADIOAYUDAS, RADARES Y COMUNICACIONES AERONÁUTICAS

a) Traslado al sitio por hora de vuelo 315 S.M.L.D

b) Calibración y Comprobación por hora de vuelo 349 S.M.L.D

La hora de vuelo incluye:

Combustible y aceite para las aeronaves. Servicio de equipos de inspección a bordo en vuelo y tierra.

2. AYUDAS VISUALES

a) Traslado al sitio por hora de vuelo 228 S.M.L.D

b) Calibración y Comprobación por hora de vuelo 218 S.M.L.D

La hora de vuelo incluye:
Combustible y aceite para las aeronaves
Servicio de equipos de inspección a bordo en vuelo y tierra

Parágrafo Primero: Cuando se establezcan convenios de diferente índole con empresas privadas, públicas y fuerzas militares, en donde se involucró la prestación del servicio de inspección en vuelo de Radioayudas, Radares, Comunicaciones Aeronáuticas y Ayudas Visuales, como contraprestación, las empresas beneficiarias deberán correr con los gastos de combustible y aceite.

Parágrafo Segundo: Para la Calibración y Comprobación de Radioayudas, Radares y Comunicaciones Aeronáuticas y Ayudas Visuales a aeropuertos de países vecinos, se cobrarán en Dólares de los Estados Unidos de América a la tasa Representativa de Mercado en la fecha de pago.

Parágrafo Tercero: la tarifa debe ser cancelada previamente a la prestación del servicio.

Parágrafo Cuarto: El valor del vuelo de traslado se prorrateará en el número de Radioayudas, radares y ayudas visuales que se efectuarán en este viaje, que será determinado por la Dirección de Telecomunicaciones y el Grupo de Vuelos. Si existe traslado adicional de una base diferente a Bogotá, el valor del vuelo será asumido por el aeropuerto solicitante.

ARTÍCULO SEGUNDO: La U.A.E. de Aeronáutica Civil para avalar la operatividad del sistema expedirá un Certificado de calibración de los sistemas de Radioayudas, Radares, Comunicaciones Aeronáuticas y Ayudas Visuales, a través de cada una de las Divisiones de la Dirección de Telecomunicaciones.

ARTÍCULO TERCERO: La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga las demás normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los tres (03) días del mes de marzo de dos mil tres (2003)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA
Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00744
(05 MARZO 2003)

"Por la cual se fija una Tarifa por Derecho de Aeródromo Nacional, Servicio de Protección al Vuelo Nacional, Servicio de Estacionamiento y Tasa Aeroportuaria Nacional"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por el Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que en desarrollo del programa "Vive Colombia" el Gobierno Nacional ha programado las Caravanas Aéreas Turísticas que se desplazarán a las Regiones del país que carecen de la infraestructura y la facilidad de comunicación por vía terrestre o los problemas de orden público lo dificultan, como es el caso de la Cuenca Amazónica, El Archipiélago de San Andrés, Providencia y parte del Litoral Pacífico.

2. Que estas Caravanas son una estrategia para recuperar la confianza de los Colombianos para volver a viajar y una motivación para su desplazamiento hacia esos destinos en beneficio de la reactivación de la economía en esas apartadas regiones.

3. Que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para el desarrollo de las citadas caravanas ha solicitado a la Aeronáutica Civil la fijación de estímulos en los servicios aeroportuarios por los que se cobra Tasa Aeroportuaria, Protección al Vuelo y Derechos de Aeródromo, para los vuelos realizados en los Aeropuertos de Nuquí, San Andrés, Providencia y Bahía Solano.

4. Que la primera Caravana Aérea operará en los citados aeropuertos del 23 de marzo al 09 de Abril del presente año.

5. Que el artículo 4º del Decreto 2724, establece que constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de cualquier naturaleza, tales como comunicaciones aeronáuticas, protección al vuelo, o por las operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas.

6. Que el artículo 5 del mismo decreto establece que corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generan por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: De conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente Resolución, fíjese una tarifa equivalente al veinte (20) por ciento de la tarifa actual señalada en la resolución 00299 del 30 de enero de 2001 por concepto de Servicio de Protección al Vuelo Nacional, Derecho de Aeródromo Nacional y Servicio de Estacionamiento Nacional para las aeronaves propias o explotadas por empresas de transporte aéreo Nacional que se hayan vinculado al programa "Vive Colombia" liderado por la Presidencia de la República que efectúen vuelos desde los Aeropuertos de San Andrés, Providencia y Nuquí en desarrollo de la Primera Caravana Aérea Turística que se realizará entre el 23 de Marzo y el 09 de Abril del presente año.

ARTÍCULO SEGUNDO: Fíjese una tarifa equivalente al veinte (20) por ciento de la tarifa actual fijada en la resolución 00299 del 30 de enero de 2001 por concepto de Servicio de Protección al Vuelo Nacional para las aeronaves propias o explotadas por empresas de transporte aéreo nacional que se hayan vinculado al programa "Vive Colombia" liderado por la Presidencia de la República que efectúen vuelos desde el Aeropuerto de Bahía Solano en desarrollo de la Primera Caravana Aérea Turística que se realizará entre el 23 de Marzo y el 09 de Abril del presente año, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva.

ARTÍCULO TERCERO: De conformidad con las consideraciones de la presente Resolución establece una tarifa de un mil pesos ($1.000) por concepto de Tasa Aeroportuaria Nacional para los pasajeros em-

barcados en vuelos nacionales en los Aeropuertos de San Andrés, Providencia y Nuquí, como beneficiarios de la Primera Caravana Aérea Turística que se realizará entre el 23 de Marzo y el 09 de Abril de 2003 correspondiente al programa "Vive Colombia" liderado por la Presidencia de la República.

ARTÍCULO CUARTO: El explotador del aeropuerto de Bahía Solano podrá establecer tarifas especiales por debajo de las autorizadas por conceptos de Tasa Aeroportuaria Nacional y Derechos de Aeródromo Nacional para las operaciones aéreas que se efectúen en desarrollo de la primera Caravana Aérea Turística que se realizará entre el 23 de Marzo y el 09 de Abril de 2003 correspondiente al programa "Vive Colombia" liderado por la Presidencia de la República.

ARTÍCULO QUINTO: La presente resolución rige a partir de su publicación en el diario oficial.

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D. C., a los cinco (05) días del mes de marzo de dos mil tres (2003)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA
Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 00839
(13 MARZO 2003)

"Por la cual se autoriza un incremento en las tarifas nacionales e internacionales"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales, en especial la conferida por los artículos 5º numerales 2, 5 y 11; y 8º numeral 2 del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el numeral 11 del artículo 5º del Decreto 2724 de 1993, es función de la Unidad

Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo, nacional e internacional y sancionar su violación.

2. Que se ha producido durante los últimos meses un súbito y desproporcionado incremento en el precio de los combustibles en el mundo y en particular de los combustibles de aviación, dada la amenaza de guerra con Irak, lo cual ha afectado el precio de combustible en Colombia, al punto que en último trimestre éste se incrementó en 48%.

3. Que el costo de combustible tiene una incidencia directa en los costos totales de operación de las empresas aéreas "el cual oscila entre el 15% y 25%".

4. Que se hace, por tanto necesario ajustar las tarifas vigentes para el transporte de carga internacional y el transporte de pasajeros nacionales e internacionales, permitiendo un cobro adicional, con el objeto de compensar los sobrecostos que por este concepto vienen enfrentando las líneas aéreas que operan desde el país y "garantizar la prestación de un servicio adecuado".

5. Que en la medida en que la situación que ha generado el alza de combustibles obedece a condiciones de carácter coyuntural, se hace necesario prever un mecanismo que permita revertir el incremento autorizado conforme vayan desapareciendo las circunstancias que la motivaron.

6. Que la Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos - ATAC, solicitó a la Dirección General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se autorice un incremento en las tarifas de los pasajes, por rangos de tarifas en los trayectos nacionales e internacionales, según la variación del precio del combustible J ET A1.

7. Que en mérito lo expuesto

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Autorizar un incremento máximo en las tarifas de pasajes nacionales, como un cobro adicional aplicable por trayecto sobre las tarifas autorizadas, así:

PRECIO JET A1 USD / Galón TARIFAS PROMEDIOS NACIONALES	**TRAYECTOS**	**AUMENTO POR RANGOS**
0.80 -1.00	Trayectos cortos	$8.500
	Trayectos medios	$12.500
	Trayectos largos	$16.500

1.01 -1.20	Trayectos cortos	$10.000
	Trayectos medios	$15.000
	Trayectos largos	$20.000
1.21 -1.40	Trayectos cortos	$11.500
	Trayectos medios	$17.500
	Trayectos largos	$23.000
1.41 -1.60	Trayectos cortos	$13.000
	Trayectos medios	$20.000
	Trayectos largos	$26.500

Parágrafo Primero: El precio base de combustible JET A1 que se tomará como referencia, será el Ingreso al productor publicado por ECOPETROL el primer día hábil del mes en que se expida el correspondiente documento de transporte, más el Impuesto al Valor Agregado sobre dicho Ingreso al Productor.

Parágrafo Segundo: Para la aplicación de los cobros, se entenderá por trayectos: **Cortos**: aquellos cuyas distancias por trayecto estén entre los 0 y los 400 kms, **Medios**: aquellos cuyas distancias oscilen entre 401 y 900 kms, y **Largos**: Aquellos que sobrepasan los 901 kms, de acuerdo a las certificaciones expedidas por la Autoridad Aeronáutica.

ARTÍCULO SEGUNDO: Autorizar un incremento máximo en las tarifas de pasajes internacionales, como un cobro adicional aplicable por trayecto sobre las tarifas autorizadas, así:

PRECIO JET A1 USD / Galón

TRAYECTOS

AUMENTO POR RANGOS TARIFAS PROMEDIOS INTERNACIONALES

0.80 -1.00	Trayectos cortos	US$5.50
	Trayectos medios	US$8.00
	Trayectos largos	US$11.00
1.01 -1.20	Trayectos cortos	US$6.50
	Trayectos medios	US$10.00
	Trayectos largos	US$13.00
1.21 -1.40	Trayectos cortos	US$7.50
	Trayectos medios	US$11.00
	Trayectos largos	US$15.00
1.41 -1.60	Trayectos cortos	US$8.50
	Trayectos medios	US$13.00
	Trayectos largos	US$17.00

Parágrafo Primero: El precio base de combustible JET A1 que se tomará como referencia, será el Ingreso al Productor publicado por ECOPETROL el primer día hábil del mes en que se expida el

correspondiente documento de transporte, más el Impuesto al Valor Agregado sobre dicho Ingreso al Productor.

Parágrafo Segundo: Para la aplicación de dichos cobros, se entenderá por Trayectos: **Cortos**: aquellos cuyas distancias por trayecto estén entre los 0 y los 1.000 kms, **Medios**: aquellos cuyas distancias oscilen entre 1.001 y 2.500 kms, y **Largos**: aquellos que sobrepasan los 2.501 kms, de acuerdo a las certificaciones expedidas por la Autoridad Aeronáutica.

ARTÍCULO TERCERO. Autorizar un incremento máximo en las tarifas de carga internacional, liquidado así:

Por cada 3,5 centavos de dólar de aumento del precio promedio del combustible con referencia a un precio promedio base de 80 centavos de dólar, podrá aplicarse un cobro adicional equivalente a un centavo de dólar por kilogramo.

Parágrafo. El precio base de combustible JET A1 que se tomará como referencia, será el Ingreso al Producto publicado por ECOPETROL el primer día hábil del mes en que se expida el correspondiente documento de transporte, más el Impuesto al Valor Agregado sobre dicho Ingreso al Productor.

ARTÍCULO CUARTO. Los incrementos autorizados en los artículos anteriores constituyen un sobreprecio que se sumará al valor del tiquete o flete respectivo y deberán discriminarse como un rubro aparte de la tarifa básica correspondiente.

Parágrafo. Estos incrementos no podrán cobrarse en aquellos casos en los cuales los documentos de transporte hayan sido expedidos antes de la entrada en vigencia de la presente resolución.

ARTÍCULO QUINTO. Las aerolíneas que pretendan aplicar los incrementos autorizados en la presente resolución, deberán informar por escrito previamente a la Oficina de Transporte Aéreo de la Aeronáutica Civil indicando la fecha en la cual iniciarán la aplicación de dicho cobro y deberán enviar un informe, dentro de los primeros diez días de cada mes, especificando el número de pasajeros nacionales o internacionales y/o los kilos movilizados e indicando claramente el valor recaudado mes a mes por estos conceptos.

ARTÍCULO SEXTO. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial, deroga las resoluciones

15774 y 15775 del 11 de octubre de 1990 y modifica todas aquellas las normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los trece (13) días del mes de marzo de dos mil tres (2003)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA
Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01450
(28 ABRIL 2003)

"Por la cual se adopta el Sistema de Información "A.L.D.I.A." Automatización en Línea de Información Aeronáutica y se establece sus procedimientos"

EL DIRECTOR GENERAL

En uso de sus facultades legales y en especial de las que le confiere el Artículo 8º, numeral 9º del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el artículo 39 del Decreto No. 2724 del 31 de Diciembre de 1993, el Objetivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es garantizar el desarrollo de la aviación civil y de administración del espacio aéreo colombiano en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales.

Que para alcanzar el objetivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se hace necesario contar un Sistema de Información que permita el registro, la consulta y la actualización segura y en línea de la información relacionada con matrículas de aeronaves, aeronavegabilidad de aeronaves, personal aeronáutico, certificados médicos, pistas y permisos de operación y funcionamiento de empresas de aviación, talleres de mantenimiento y centros de instrucción aeronáutica, a fin de garantizar el control y la regulación de la aviación civil en el territorio colombiano.

Que es de alta importancia para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y para los usuarios aeronáuticos, contar con altos niveles de integridad y confiabilidad en la información y disponer en forma ágil y oportuna de la misma.

Que en atención a las consideraciones ya descritas, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil desarrolló e implantó el Sistema de Información "A.L.D.I.A." Automatización en Línea de Información Aeronáutica como una herramienta capaz de brindar información de apoyo a los distintos servicios aeronáuticos que se prestan a los usuarios.

Que la información que reposa en el Sistema de Información "A.L.D.I.A.", es oficial, fidedigna de todas las actividades inherentes a la aeronavegabilidad, actividad de vuelo, suspensión o cancelación de aeronaves que operan en el territorio nacional, expedición de licencias y autorizaciones para el personal aeronáutico, expedición de certificados médicos de aptitud psicofísica y permisos de operación y funcionamiento de empresas de aviación, talleres de mantenimiento y centros de instrucción aeronáutica, accidentes e incidentes y de aeródromos y surte efectos probatorios conforme a los alcances de la ley 527/99.

Que conforme al literal b, del artículo 20 de la Resolución 001 del 31 de enero de 1994 y con el propósito de lograr la transparencia, eficacia y eficiencia en la gestión administrativa de la Subdirección General (Aeródromos y helipuertos), las Oficinas de Control y Seguridad Aérea (Grupo Prevención e Investigación de Accidentes y Grupo Técnico-Material Aeronáutico, División de Licencias y Medicina Aeronáutica), de Transporte Aéreo, de Registro, la Dirección Financiera - Grupo de Cobranzas, Dirección de Operaciones Aéreas y Dirección Legal, efectuaron el levantamiento de la correspondiente plataforma procedimental del Sistema de Información "A.L.D.I.A.", la cual debe adaptarse mediante el correspondiente acto administrativo.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Adoptar el Sistema de Información "A.L.D.I.A." Automatización en Línea de Información Aeronáutica como fuente de información oficial de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para el control de la Aviación Civil en el territorio colombiano.

ARTÍCULO 2º. Adoptar el Sistema de Información "A.L.D.I.A." Automatización en Línea de Información Aeronáutica para las dependencias de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que prestan servicios de apoyo a la navegación, regionales, gerencias y administraciones aeronáuticas, Director General, Subdirector General, Oficina de Transporte Aéreo, Oficina de Control y Seguridad, Oficina de Registro Aeronáutico, Dirección de Operaciones Aéreas, Dirección Financiera, Dirección Legal como fuente de información para la operación y toma de decisiones en su labor diaria, en los aeropuertos con sistema dentro del plan de sistematización de la Unidad.

ARTÍCULO 3º. Adoptar para el servicio en cada una de las dependencias que así lo requieran, el Sistema de Información "A.L.D.I.A" con sus respectivos procedimientos, diagramas de flujo, explicación del diagrama de flujo y políticas los cuales se adjuntan a la presente resolución como anexos, así:

Clave 3.01 "Suspensión de Aeronaves a nivel central"

Clave 3.02 "Suspensión del trámite que se adelanta a empresas aéreas, talleres y centros de instrucción aeronáutica o a personas naturales por morosidad"

Clave 3.03 "Suspensión del permiso de operación de empresas aéreas, talleres y centros de instrucción aeronáutica".

Clave 3.04 "Plan de contingencia para consultar información del Sistema de Información "A.L.D.I.A." en aeropuertos con sistema"

Clave 3.05 "Levantar suspensión de inactividad de vuelo y no aeronavegabilidad de aeronaves con matrículas nacionales y extranjeras"

Clave 3.06 "Levantar suspensión del permiso de operación de empresas aéreas o permiso de funcionamiento a talleres o centros de instrucción aeronáutica"

Clave 3.07 "Levantar suspensión de empresas aéreas, talleres o centros de instrucción aeronáutica o personas naturales por morosidad".

Clave 3.08 "Cancelación de matrículas de aeronaves nacionales"

Clave 3.09 "Suspensión de licencias del personal aeronáutico"

Clave 3.10 “Cancelación de licencias del personal aeronáutico”

Clave 3.11 “Cancelación del permiso de operación de empresas aéreas o cancelación del permiso de funcionamiento de talleres o centros de instrucción aeronáutica”.

Clave 3.12 “Cancelación del certificado médico”

Clave 3.13 “Suspensión del certificado médico”

Clave 3.14 “Levantar suspensión del certificado médico”

ARTÍCULO 4º. Responsables de actualizar la Información: Son responsables de mantener y actualizar la información en el Sistema de Información “A.L.D.I.A.” Automatización en Línea de Información Aeronáutica en el momento en que esta se produzca, las siguientes dependencias:

a. Oficina de Control y Seguridad Aérea y Grupo Técnico y Grupo de Material Aeronáutico, deben actualizar el Sistema de Información “A.L.D.I.A.” con toda la información referente a la certificación de aeronavegabilidad, actividad de vuelo y suspensiones de las aeronaves que operan en el territorio nacional, así como actualizar la información sobre suspensión de permisos de operación y funcionamiento de las empresas, talleres y centros de instrucción aeronáutica por aspectos técnicos.

Grupo de Prevención e Investigación de Accidentes debe actualizar la información correspondiente a la suspensión de aeronavegabilidad, suspensión personal aeronáutico afectando directamente licencias o certificados médicos cuando ello sea necesario con ocasión de un accidente o incidente de aviación.

División de Licencias debe actualizar la información sobre datos personales, expedición, habilitación, adición, chequeos de vuelo, bitácora de vuelo, certificado de estupefacientes, suspensión, cancelación o activación de las licencias al personal aeronáutico.

División de Medicina Aeronáutica debe actualizar toda la información relacionada con datos personales, expedición, suspensión, cancelación o pérdida de vigencia de los certificados médicos.

b. Oficina de Transporte Aéreo debe actualizar la información sobre empresas, escuelas y talleres aeronáuticos con relación a los privilegios de empresas de actividades aeronáuticas controladas por la UAEAC, la

conformación de la sociedad y los cambios que en esto se genere, entre otros por cambio de socios, certificado de brigada, estupefacientes, certificado de existencia y representación legal, cambio modificación o adición de equipos, base, sub-base, rutas y las suspensiones, cancelaciones y sanciones que se genere por el incumplimiento de las normas aeronáuticas.

c. Oficina de Registro Aeronáutico debe actualizar la información relacionada con los actos y contratos sujetos a Registro de conformidad con las normas aplicables para el efecto, además de la información referente a certificados de matrícula, otorgamiento y cancelación de matrículas aeronáuticas, la información sobre seguros de las aeronaves, embargos y demás medidas preventivas o providencias judiciales que limiten la propiedad o explotación sobre aeronaves y disponer la suspensión a que esto diera lugar, así como, las originadas en providencia de tipo administrativo. Así mismo, efectuará la suspensión de actividades de vuelo por estos eventos y los que competen directamente con las funciones que cumple esa Oficina.

d. Dirección de Operaciones Aéreas debe actualizar toda la información relacionada con:

La suspensión de aeronavegabilidad como consecuencia de medida preventiva o investigación administrativa, de acuerdo con el literal c), del numeral 7.1.6.1. de la Parte Séptima del RAC, y levantamiento de la misma.

La Autorización de permanencia de aeronaves extranjeras en Colombia de acuerdo al Numeral 3.6.3.5.11. de la Resolución No. 04693 de 27 de Noviembre de 2001.

e. Dirección Financiera y Grupo de Cobranzas debe actualizar en el momento de ocurrir el evento toda la información pertinente sobre las empresas aéreas, talleres, centros de instrucción y personas naturales que registren deuda o que por el contrario hallan cancelado las obligaciones vencidas con la Entidad, conforme lo establecido en la resolución 4528 de noviembre 28 de 2000 y de acuerdo a los párrafos 52 y 69 del numeral 9 de la parte GEN 4.1-4 del AIP Colombia, reza "... sin perjuicio de las demás acciones pertinentes, como la suspensión de la autorización de los planes de vuelo,..." "La Dirección Financiera... si transcurrido el término

de vencimiento no se cancela la correspondiente factura ... y el Director de la UAEAC podrá ordenar la no-autorización de planes de vuelo...".

f. Dirección Legal debe actualizar diariamente la información correspondiente a fechas de notificación de los actos administrativos que produzcan las diferentes dependencias sobre suspensiones, cancelaciones, recursos de la vía gubernativa de permisos, licencias, certificados y demás autorizaciones que expida la Aeronáutica Civil. Así mismo, ingresar las fechas en que se van produciendo las diferentes etapas de cada proceso, hasta llegar a su ejecutoria de conformidad con los términos legales establecidos.

g. La Subdirección General debe actualizar toda la información correspondiente pistas y aeródromos en especial lo relacionado con permisos de construcción, operación de aeródromos o helipuertos y las suspensiones o cancelaciones de las mismas.

Parágrafo: La responsabilidad de actualizar la información asignada a una dependencia se entiende depositada en cabeza del jefe de la misma quien será responsable por la seguridad, veracidad e integridad de la información.

ARTÍCULO 5º. La coordinación de la implantación, evaluación y modificación de los procesos que hacen parte de esta resolución, estará a cargo de la División de Organización y Procedimientos de la Oficina de Planeamiento, la cual conjuntamente con la Oficina de Control Interno, asesorarán conforme a su competencia a las áreas responsables de los procesos en lo pertinente.

ARTÍCULO 6º. Para lograr una adecuada aplicación de los procesos adoptados con la presente Resolución, los funcionarios aeronáuticos, sistemáticamente recibirán acciones de capacitación y estarán en la obligación de conocerlos y acatarlos y plantear las modificaciones por efecto de ajustes o inconsistencias, debiendo informar oportunamente al Jefe del Área competente de los procesos, para que tomen las medidas correctivas necesarias.

Parágrafo 1º. Para el mantenimiento de los procesos se observará lo establecido en el proceso de Actualización de los Libros de Área, con la participación activa de la dependencia involucrada y el concurso de la Dirección de Informática cuando se considere necesario.

Parágrafo 2º. Cuando se considere necesario, modificar, incluir o eliminar un ítem del contenido de la presente Resolución, se deberá efectuar a través de acto administrativo.

ARTÍCULO 7º. La División de Organización y Procedimientos de la Oficina de Planeamiento, asumirá la protección, administración y mantenimiento de los archivos que conforman los procesos del área con el soporte y apoyo tecnológico de la Dirección de Informática.

ARTÍCULO 8º. La Dirección Financiera deberá dar trámite en el sistema de información "A.L.D.I.A." a la suspensión de permiso de sobrevuelo de aeronaves extranjeras que soliciten tránsito sobre el territorio colombiano, que se encuentren morosas con la Aeronáutica Civil de Colombia cuando la situación lo amerite.

ARTÍCULO 9º. La Dirección de Informática implementará los mecanismos adecuados para mantener las trazas de auditoría necesarias para verificar e indagar las modificaciones de la información, especialmente, en lo referente a suspensiones y levantamiento de las mismas.

ARTÍCULO 10º. La Dirección u Oficina que tenga a su cargo la generación de las suspensiones de las que trata esta resolución, deberá generar el respectivo radio AFTN que informe sobre el evento relativo a la aeronave o empresa afectada. En el respectivo radio deberá especificar claramente el motivo de la suspensión.

ARTÍCULO 11º. Cuando cese el motivo que causó la suspensión, se emitirá mensaje AFTN especificando el levantamiento de la suspensión ya sea a aeronave o persona natural o persona jurídica, si y solo si revisada la información consignada en el Sistema de Información "A.L.D.I.A." no existe ninguna otra suspensión por parte de otras dependencias.

ARTÍCULO 12º. En todo caso la información proporcionada por el Sistema de Información "A.L.D.I.A." tendrá el carácter de principal y además será acatada de manera obligatoria por quien la consulte para la toma de decisiones en los aeropuertos incluidos dentro del plan de sistematización de la Aeronáutica. La información enviada por el radio AFTN será secundaria y servirá de apoyo a la información del sistema salvo en los casos en los cuales se produzca una falla técnica de éste, caso en el cual la información contenida en el radio AFTN será principal mientras el sistema recobra su normalidad. Para los aeropuertos que no

cuentan con sistema el radio AFTN seguirá siendo la herramienta principal.

ARTÍCULO 13º. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiocho (28) días del mes de abril de dos mil tres (2003)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA
Director General	Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01454
(28 ABRIL 2003)

"Por la cual se fija una Tasa Aeroportuaria Internacional"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 4 del Artículo 8º, del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que el día 29 de Abril /03, viajará el señor Presidente de la República y su Comitiva a la ciudad de MIAMI-WASHINGTON.

2. Que la Casa Militar de la Presidencia de la República ha solicitado la colaboración de la U.A.E.A.C., para exonerar del pago de tasa aeroportuaria internacional para el Doctor ÁLVARO URIBE VÉLEZ, Presidente de la República y para su Comitiva Presidencial que consta de diez acompañantes.

3. Que según lo dispuesto en el numeral 13 del Artículo 5º del Decreto 2724 de 1993, a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil le corresponde:"Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generen por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, o los que generen por cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial y llevar su registro".

4. Que según lo dispuesto en el numeral 4º Artículo 8º del Decreto 2724 de 1993, le corresponde al Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como agente del Presidente de la República, proferir directamente, o a través de delegados, los actos administrativos que fijan tasas y derechos, conceden autorizaciones, aplican sanciones y demás actos que definen las situaciones y relaciones aeronáuticas y aeroportuarias.

5. Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Fijar una tasa aeroportuaria internacional con Tarifa Cero (0) para el Doctor ÁLVARO URIBE VÉLEZ, Presidente de la República y para su Comitiva Presidencial que consta de diez acompañantes quienes viajarán el día 29 de Abril /03 a la ciudad de MIAMI - WASHINGTON.

ARTÍCULO SEGUNDO: Que la Casa Militar de la Presidencia de la República anexa la relación de la mencionada Comitiva.

ARTÍCULO TERCERO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiocho (28) días del mes de abril de dos mil tres (2003)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE	JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA
Director General	Secretario General (E)

AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

RESOLUCIÓN NÚMERO 01832
(16 MAYO 2003)

"Por la cual se deroga la Resolución 04889 del 24 de Diciembre de 1997 y se fijan nuevas tarifas por los servicios que presta la U..E.A.C. a través de la Oficina de Registro"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confiere el umeral 4 del artículo 81, del Decreto 2724 de 1993, y

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 4 del Decreto 2724 de 1993 establece que "Constituyen ingreso y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

4. Las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza, tales como comunicaciones aeronáuticas protección al vuelo, o por las operaciones que realicen en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas.

2. Que el artículo 5 del mismo Decreto establece la funciones de la AEROCIVIL, "para el cumplimiento de su objetivo, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil tendrá las siguientes funciones:

Numeral 13. Fijar, recaudar y cobrar las tasa, tarifas y derechos que se generan por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.

3. Que el Comité de Tarifas de la Unidad en sesión del primero (1º) de abril de dos mil tres (2003) aprobó la fijación de las nuevas tarifas que por este acto administrativo se establecerán.

Que en mérito de lo expuesto, este Despacho,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Fijar las tarifas en Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes (S.M.L.D.V.) por los servicios que presta la U.A.E.A.C. a través de la Oficina de Registro Aeronáutico así:

1. Por registro de propiedad o cualquiera otro derecho real, arrendamiento, cesión o cancelación de arrendamiento, desembargo, constitución o cancelación de gravámenes sobre aeronaves.

1.1 Aeronaves hasta 5.000 Kgs. 20 S.M.L.D.V.

1.2 Aeronaves de peso superior a 5.001 kgs. y hasta 1 0.000 Kgs. 26 S.M.L.D.V.

1.3 Aeronaves de peso superior a 10.001 kgs. y hasta 20.000 Kgs. 34 S.M.L.D.V.

1.4 Aeronaves de peso superior a 20.001 kgs. y hasta 50.000 Kgs. 44 S.M.L.D.V.

1.5 Aeronaves de peso superior a 50.001 kgs. y hasta 1 00.000 Kgs. 58 S.M.L.D.V

1.6 Aeronaves de peso mayores de 100.000 kgs. 88 S.M.L.D.V.

PARÁGRAFO: Las tarifas enunciadas en este numeral se duplican en el evento en que haya transcurrido más de seis (6) meses entre la fecha de la solicitud de registro y la fecha de producido el documento o escritura pública que se pretende registrar.

2. Asignación de Matrícula

2.1 Asignación de matrículas para aeronaves importadas al país en forma definitiva y construidas, ensambladas o rematadas en el país: El tres por mil (3 x 1.000) del valor comercial de la aeronave según el valor FOB del registro o licencia de importación, valor del remate o precio de venta de fábrica.

2.2 Asignación de matrícula para aeronaves importadas al país en forma temporal e inscripción de aeronaves que operan con matrícula extranjera.

Aeronaves hasta 5.000 Kgs. 88 S.M.L.D.V.

Aeronaves de peso superior a 5.001 kgs. y hasta 10.000 Kgs. 114 S.M.L.D.V.

Aeronaves de peso superior a 10.001 kgs. y hasta 20.000 Kgs. 148 S.M.L.D.V.

Aeronaves de peso superior a 20.001 kgs. y hasta 50.000 Kgs. 192 S.M.L.D.V.

Aeronaves de peso superior a 50.001 kgs. y hasta 100.000 Kgs. 225 S.M.L.D.V.

Aeronaves de peso mayores de 100.000 kgs. 500 S.M.L.D.V.

2.3 Cancelación de Matrícula 26 S.M.L.D.V.

2.4 Cambio de categoría o marca de utilización 26 S.M.L.D.V.

2.5 Certificado de matrícula 13 S.M.L.D.V.

2.6 Duplicado certificado de matrícula 26 S.M.L.D.V.

2.7 Certificado de libertad tradición 3 S.M.L.D.V.

2.8 Certificaciones en general o Reproducción de sello 3 S.M.L.D.V.

2.9 Listado de aeronaves por página 0.5 S.M.L.D.V.

3. Cambio de pintura 13 S.M.L.D.V.

4. Declaratoria pérdida fuerza ejecutoria, cancelación Matrícula o asignación matrícula cancelada por inactividad 26 S.M.L.D.V

ARTÍCULO SEGUNDO. La tarifa debe ser cancelada previamente a la prestación del servicio; igualmente, las partes intervinientes deben encontrarse al día con la U.A.E.A.C. respecto a sus obligaciones pecuniarias, de conformidad con el artículo 3 de la Resolución No. 4528 del 27 de noviembre de 2000.

ARTÍCULO TERCERO. Los pesos de las aeronaves mencionados en esta resolución, corresponden al peso Bruto Máximo de Operación (PBMO).

ARTÍCULO CUARTO. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga las demás normas que le sean contrarias, en especial la resolución 04889 del 24 de Diciembre de 1997

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los dieciséis (16) días del mes de mayo de dos mil tres (2003)

JUAN CARLOS VÉLEZ URIBE
Director General

JAIRO ENRIQUE VÁSQUEZ CARDONA
Secretario General (E)

FORMATOS

1. CERTIFICADO TIPO

REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA

CERTIFICADO TIPO
NO. _____

Este documento expedido a _____, certifica que el Diseño Tipo, para el producto aeronáutico descrito a continuación, con las limitaciones y condiciones de operación establecidas en las Hojas de Especificaciones del Certificado Tipo, cumple los requerimientos de aeronavegabilidad de la parte novena IX del R.A.C.

PRODUCTO: AERONAVE MOTOR HÉLICE

DESIGNACIÓN: MARCA _____ MODELO _____

SERIE / NÚMERO _____

_____

Este Certificado y las Hojas de Especificaciones del Certificado Tipo, las cuales hacen parte de este documento, tendrán vigencia indefinida, a menos que sean cancelados, suspendidos o anulados por la Aerocivil.

Fecha de Solicitud: _____

Fecha de Emisión: _____

_____

Oficina Control y Seguridad Aérea
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

2. HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO TIPO

REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA

T.C. _____
Revisión _____
Fecha _____

HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO TIPO

PRODUCTO: AERONAVE

DESIGNACIÓN: MARCA _____ MODELO _____

SERIE / NÚMERO _____
_____

Esta hoja de datos, hace parte del Certificado Tipo No. _____ , el cual prescribe las condiciones y limitaciones en virtud de las cuales el producto para el que fue otorgado el Certificado Tipo, satisface los requisitos de Aeronavegabilidad de la República de Colombia.

TITULAR DEL CERTIFICADO TIPO: _____
_____

_____, Modelo _____, Categoría _____,
Fecha de Aprobación _____.

Motor:

Combustible:

Límites del Motor:

Aceite:

Límites de Temperatura de Aceite:

Hélice:

Límites de la Hélice:

Límites de Velocidad Indicada (IAS):

Altitud Máxima de Operación:

Máximo Peso (Lbs.):

Peso Vacío C.G, Rango:

Margen del Centro de Gravedad:

Datum:

Línea de Referencia:

Mac:

Mínima Tripulación:

Máximo Número de Pasajeros:

Máximo Equipaje:

Capacidad de Combustible:

Capacidad de Aceite:

Movimientos de las Superficies de Control:

Números de Serie, Elegibles:

Base de Certificación:

Base de Producción:

Equipo:

Mantenimiento e Inspección:

Notas:

Oficina Control y Seguridad Aérea
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

3. CERTIFICADO DE PRODUCCIÓN

REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA

Certificado de Producción

Nº _____

CERTIFICADO EMITIDO A: _____

DIRECCIÓN COMERCIAL: _____

LOCALIZACIÓN DE LA FáBRICA DE PRODUCCIÓN: _____

Se autoriza la producción en serie de:

PRODUCTO: AERONAVE MOTOR HÉLICE

DESIGNACIÓN: MARCA _____ MODELO _____
SERIE / NÚMERO _____
_____

Que se fabricará en conformidad con los datos originales incluidos en los planos que forman parte del Certificado Tipo específico, con su correspondiente Registro de Limitaciones de Producción emitido y que es parte integral de este documento. Las facilidades, métodos y procedimientos de fabricación demostraron que son adecuados para la producción de tal réplica, en la fecha _____.

Este Certificado y el Registro de las Limitaciones de Producción, que hace parte de este documento, tendrán vigencia indefinida, siempre y cuando, el fabricante cumpla continuamente con los requisitos solicitados para la emisión original del certificado, a menos que sean cancelados, suspendidos o anulados por la UAEAC.

Fecha de Emisión: _____

_____

Oficina Control y Seguridad Aérea
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

4. REGISTRO DE LIMITACIONES DE PRODUCCIÓN

REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA

REGISTRO DE LIMITACIONES DE PRODUCCIÓN
CERTIFICADO DE PRODUCCIÓN Nº _____

El titular _____ propietario del Certificado de Producción No._____, será beneficiario de los privilegios otorgados para la producción y/ó fabricación de:

PRODUCTO: AERONAVE MOTOR HÉLICE

DESIGNACIÓN: MARCA _____ MODELO _____
SERIE / NÚMERO _____
_____

Manufacturado(s) de acuerdo con los datos originales registrados en su(s) correspondiente(s) Certificado(s) Tipo:

CERTIFICADO TIPO	MODELO	FECHA DE PRODUCCIÓN AUTORIZADA

***LIMITACIONES*:**
_____
_____

_____

Oficina Control y Seguridad Aérea
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

5. APROBACIÓN DE FABRICACIÓN DE PARTES (PMA)

REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
OFICINA DE CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA

APROBACIÓN DE FABRICACIÓN DE PARTES (PMA)

APROBACIÓN EMITIDA A:
_____
_
_____
_
DIRECCIÓN COMERCIAL:
_____
_
_____
_
LOCALIZACIÓN DE LA FÁBRICA DE PRODUCCIÓN:

_____
_____

Luego del análisis efectuado a los datos de diseño presentados por _____ con fecha _____, la UAEAC estima que su empresa cumple con lo indicado en el R.A.C. Parte 9, Capítulo III Sección 4, y el producto cumple con los requisitos de aeronavegabilidad para la instalación en aeronaves.

Adicionalmente se ha determinado que_____ ha establecido el sistema de inspección de fabricación requerido por el Numeral 9.3.5.5 del R.A.C, en sus instalaciones ubicadas en _____.

En consecuencia, se otorga una aprobación de fabricación de Partes (PMA) para producir partes de reemplazo (o de modificación, según sea aplicable) indicadas en el listado adjunto, en conformidad a los datos de diseño aprobados por la UAEAC. Cualquier cambio posterior a estos datos de diseño deben ser autorizados por la UAEAC.

Los siguientes términos y condiciones son aplicables a esta aprobación:

1. El sistema de inspección de fabricación, los métodos, procedimientos e instalaciones de fabricación de _____, incluyendo sus proveedores estarán sujetos a seguimiento e inspección por parte de la UAEAC; por consiguiente, _____ debe informar a sus proveedores que sus instalaciones también serán controladas en la misma forma por la UAEAC.

2. _____ debe notificar a la Oficina de Control y Seguridad Aérea, por escrito, del cambio de ubicación o ampliación de sus instalaciones de fabricación dentro de los diez días de producirse este hecho.

Este requisito también se aplica a los proveedores de _____, en los casos en que este haya delegado la autorización de inspecciones mayores o aquellos, que proporcionen partes o servicios donde una determinación por seguridad y conformidad con el diseño aprobado no puede ser realizada a la recepción en las instalaciones de _____ .

3. _____ debe tener disponible, a requerimiento de la UAEAC, cualquier información respecto a los proveedores que proporcionan partes y/o servicios, incluyendo:

a) Una descripción de la parte o servicio.
b) Lugar donde se inspecciona la parte y/o servicio y la persona que lo efectúa.
c) Cualquier delegación de las responsabilidades de inspección.
d) Cualquier delegación de autoridad en la inspección de materiales.
e) El nombre y puesto del representante técnico del proveedor ante la Fábrica.
f) Los procedimientos de inspección que deben ser aplicados.
g) Cualquier autorización de despacho directo.
h) Los resultados de las evaluaciones, auditorías y o seguimiento de sus proveedores, que se efectúen.
i) El número de orden de trabajo (o equivalente) u orden de compra.
j) Cualquier realimentación relativa a las dificultades en servicio originadas por los proveedores de la fábrica.

4. Las partes o servicios proporcionados por cualquier proveedor ubicado en un país extranjero no pueden ser usados en la producción de cualquier parte indicada en el listado adjunto, a menos que:

a) Aquella parte o servicio pueda y deba ser completamente inspeccionado por conformidad en las instalaciones nacionales de _____.

b) En los casos en que las partes o servicios no puedan ser inspeccionadas por la UAEAC en el país, el solicitante deberá asumir los costos de inspección en el extranjero.

c) Cuando se prevee el uso de proveedores extranjeros, _____ debe avisar del hecho a la Oficina de Control y Seguridad Aérea, con un mínimo de 10 días de anticipación.

d) Las partes o servicios entregados por proveedores extranjeros y producidos bajo el título de "componentes" en atención a un acuerdo bilateral de aeronavegabilidad y aprobado para importación a Colombia según el numeral 9.4.1.3 del R.A.C.

5. Las partes producidas bajo los términos de esta aprobación deben ser marcadas con la información de identificación tal como es requerido por la Parte 9 Capítulo VI del R.A.C.

6. Esta aprobación no es transferible a otra persona o ubicación, pudiendo ser suspendida o cancelada por el incumplimiento de la reglamentación vigente o en cualquier momento que la UAEAC encuentre que el Sistema de Inspección de Fabricación Aprobado no se respeta, es inseguro o se aceptan partes que no cumplen con el estándar aprobado.

7. Se deberá notificar a la Oficina de Control y Seguridad Aérea, de cualquier cambio de dirección, dentro de 10 días desde la fecha de su realización.

8. _____ debe mantener su sistema de inspección de fabricación cumpliendo con los requisitos del Numeral 9.3.5.6 del R.A.C. y asegurar que cada parte este conformidad con los datos de diseño aprobado y es segura para la instalación en productos con certificado tipo.

9. _____ debe comunicar en forma oportuna a la Oficina de Control y Seguridad Aérea, toda información respecto de dificultades en servicio de cualquier parte producida bajo esta aprobación, además de cualquier falla, mal funcionamiento o defecto que deba informarse de acuerdo con el Numeral 9.1.3. del R.A.C.

10. Todos los datos técnicos requeridos por el Numeral 9.3.5.6. para las partes producidas bajo esta aprobación, deben estar disponibles para inspección por la UAEAC, en las instalaciones de _____.

11. _____ debe notificar, por escrito en forma inmediata, a la Oficina de Control y Seguridad Aérea, cualquier cambio al sistema de inspección de fabricación, que pueda afectar la inspección, conformidad o aeronavegabilidad de la parte aprobada en esta carta.

12. _____ producirá todas las partes según, su Manual de Control de Calidad, revisión _____ de fecha _____ presentado como evidencia de cumplimiento con el Numeral 9.3.5.6.(k) del R.A.C. Por lo tanto, cualquier cambio a esta información debe ser presentado a la Oficina de Control y Seguridad Aérea, para su aprobación antes de su aplicación.

Adjunto a esta carta de aprobación de fabricación de partes (PMA), se debe relacionar el soporte y demás documentación técnica solicitada por esta Autoridad Aeronáutica en cumplimiento de los requisitos previamente exigidos para la modalidad específica del caso, por lo cual, se debe garantizar a esta Autoridad Aeronáutica las facilidades requeridas en cumplimiento de las demostraciones técnicas solicitadas.

Por lo anterior, se determina que los gastos que originen las demostraciones técnicas del proyecto, serán a cargo del solicitante.

*Fecha de Solicitud:*_____

Fecha de Emisión: _____

_____

Oficina Control y Seguridad Aérea
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

6. TARJETA PARA APROBACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD PARA EXPORTACIÓN

REPÚBLICA DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONAUTICA CIVIL
TARJETA PARA APROBACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD PARA EXPORTACIÓN Y/O RETORNO AL SERVICIO DE PRODUCTOS CLASE II OFICINA CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA U.A.E.A.C.)

SOLICITUD DE REFERENCIA: _____
_____

FECHA DE EMISIÓN: _____
_____

NOMBRE / ORGANIZACIÓN (DEL EXPORTADOR):
_____
_____

DIRECCIÓN (DEL EXPORTADOR
_____
_____
_____

NOMBRE / ORGANIZACIÓN (DEL IMPORTADOR):
_____-
_____
_____

DIRECCIÓN (DEL IMPORTADOR):
_____

_____
___
PAÍS DE DESTINO:
_____

ORDEN DE TRABAJO, CONTRATO O NÚMERO DE FACTURA _____
_____

DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO

ÍTEM
REFERENCIA
NÚMERO DE PARTE (P/N)
SERIE / NÚMERO (S/N)
CANTIDAD
ESTADO
NUEVA
RECIÉN REPARADA

1. LAS PARTES CON VIDA LÍMITE DEBEN ESTAR ACOMPAÑADAS POR LOS REGISTROS QUE DENOTEN SU HISTORIA DE MANTENIMIENTO, INCLUYENDO: TIEMPO TOTAL / CICLOS TOTALES.
2. LAS PARTES SON APTAS PARA SU INSTALACIÓN EN: REFERENCIA DEL PRODUCTO CLASE 1:MARCA:
   MODELO:

DESVIACIONES

1. Los requisitos especiales para aceptabilidad de las partes del pais importador deben ser notificados al país exportador.
2. El país exportador debe notificar al país importador el no cumplimiento de las normas de Aeronavegabilidad que las partes no satisfacen.

VERIFICACIÓN

La autoridad aeronáutica del país exportador, determina que:

1. Las partes nuevas o recién reparadas cumplen las especificaciones del diseño del fabricante, aprobadas previamente por la Autoridad Aeronáutica correspondiente.
2. Las partes recién reparadas, fueron retornadas al servicio en cumplimiento a las de mantenimiento del fabricante y parte cuarta del M.R.A.

AUTORIZACIÓN

(Firma) INSPECTOR TÉCNICO U.A.E.A.C. _____

JEFE OFICINA CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA _____ NOMBRE _____

IDENTIFICACIÓN (C.C.) _____

(Firma) Vo. Bo. JEFE GRUPO TÉCNICO _____

NOMBRE _____

IDENTIFICACIÓN (C.C.) _____----------_____

LA EXISTENCIA DE ESTE DOCUMENTO SOLO, NO INCLUYE AUTORIZACIÓN AUTOMÁTICA PARA INSTALAR LA PARTE/COMPONENTE/ENSAMBLE.
EN TODOS LOS CASOS LOS ARCHIVOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES DEBEN CONTENER UNA CERTIFICACIÓN DE INSTALACIÓN EXPEDIDA DE ACUERDO A LAS REGULACIONES AERONÁUTICAS APLICABLES.

OBSERVACIONES:

7. DECLARACIÓN DE CONSTRUCCIÓN Y/O ENSAMBLE E IDONEIDAD PARA AERONAVES EXPERIMENTALES

DECLARACIÓN DE CONSTRUCCIÓN Y/O ENSAMBLE E IDONEIDAD PARA AERONAVES EXPERIMENTALES Y/O ULTRALIVIANAS, PARA PROPÓSITO DE RECREACIÓN Y DEPORTE

Instrucciones: escriba o digite todo tipo de información excepto la firma. Presentar original a un representante autorizado de la U.A.E.A.C. El solicitante completa la sección I hasta la V.

I. INFORMACIÓN PROPIETARIO REGISTRADO

Nombres

Dirección

Teléfono (Residencia) (Oficina)

II. INFORMACIÓN AERONAVE

AERONAVE	MOTOR	HÉLICE
MARCA	MARCA	MARCA
MODELO	MODELO	MODELO
S/N	S/N	S/N
HORAS TOTALES	HORAS TOTALES	HORAS TOTALES
HORAS DURG	HORAS DURG	HORAS DURG

III. ANTECEDENTES AERONAVE

FABRICACIÓN AERONAVE

DISEÑO ORIGINAL FABRICANTE _____

KIT CASA FABRICANTE _____

EXPERIMENTAL ULTRALIVIANA

MATRÍCULA ASIGNADA _____ MATRÍCULA ASIGNADA _____

PROPIETARIO ACTUAL _____ DIRECCIÓN REGIONAL _____

No. REGISTRO _____ PROPIETARIO ACTUAL _____

AFILIADA AL CLUB _____

IV. PARTE PRINCIPAL DECLARACIÓN DE IDONEIDAD DEL APLICANTE

El suscrito declarante certifica que la aeronave identificada arriba en la sección II fue fabricada y ensamblada por _____ para mi (su) educación o recreación. Yo (nosotros) tenemos archivos (planos, especificaciones de ensamble, manual de mantenimiento y operaciones, limitaciones y especificaciones de operación; en lo aplicable, documentos de importación del kit, certificado de exportación de motor y/o hélice, etc.) para sostener esta declaración y estarán disponibles para la U.A.E.A.C., si se requiere.

NOTA

Se determina que en caso de cualquier declaración falsa, ficticia o fraudulenta, el aplicante del proyecto, se someterá a las sanciones a que haya lugar, establecidas por las entidades gubernamentales aplicables a la finalidad del caso; en tales casos, los privilegios otorgados por parte de la U.A.E.A.C., carecerán de validez.

DECLARACIÓN DEL APLICANTE

Yo certifico que todas las declaraciones y respuestas suministradas por mÍ en esta declaración están completas y son verdaderas y estoy de acuerdo que sean consideradas parte de la base para emitir cualquier certificación apropiada por parte de la U.A.E.A.C.

Adicionalmente, me someto al cumplimiento de la normatividad vigente establecida en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia R.A.C. aplicable a la finalidad de este proyecto.

Firma del solicitante (en tinta) Fecha

V. INFORMACIÓN GENERAL

Descripción de la documentación técnica, relativa al proyecto, indique las fechas de actualización de últimas revisiones de los manuales técnicos y operacionales, aplicables.

8. CERTIFICACIÓN OPERADORES AERONAVES AGRÍCOLAS

CERTIFICACIÓN OPERADORES AERONAVES AGRÍCOLAS

Original

Enmienda

Nueva emisión

1. REFERENCIA **2. MODALIDAD**

CONSTITUCIÓN DE EMPRESA EN MODALIDAD DE AVIACIÓN AGRÍCOLA

ADICIÓN DE EQUIPO DE VUELO

OTROS (ESPECIFICAR)

AERONAVES ESTANDAR

MARCA

MODELO

S/N

AERONAVES ESPECIALES

MARCA

MODELO

S/N

3. BASES **4. IDENTIFICACIÓN**

BASE PRINCIPAL DE OPERACIONES:

BASES AUXILIARES:

RAZON SOCIAL

NIT

REPRESENTANTE LEGAL (C.C)

DIRECCIÓN

TELÉFONOS

5. ESPECIFICACIONES EQUIPO DE FUMIGACIÓN

CASA FABRICANTE

6. PERSONAL TÉCNICO (DIRECTIVO)7. PERSONAL DE OPERACIONES (DIRECTIVO)

Jefe Mantenimiento (AIT) _____

Licencias

Jefe Control Calidad _____

Licencias

Jefe de Operaciones _____

Licencias

Instructor de Operaciones_____

Licencias

Instructor (tierra) _____

Licencias

8. RELACIÓN DE AERONAVES

MATRÍCULA MARCA MODELO S/N CONDICIÓN

9. PERSONAL DE OPERACIONES

NOMBRE **CÉDULA(LICENCIAS, CERT. MÉDICO, ETC.)**

10. PRIVILEGIOS OTORGADOS POR LA U.A.E.A.C.

Los determinados (as) en nuestro oficio _____ de fecha _____ y que nuevamente relacionamos a continuación

11. CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO

Se certifica por el presente que la empresa _____, satisface los requisitos establecidos en la regulaciones Aeronáuticas Colombianas contempladas en el Reglamento Aeronáutico de Colombia R.A.C., en fe de lo cual se expide el presente certificado de operaciones que le autoriza a efectuar operaciones comerciales de trabajos aéreos especiales en modalidad de aviación agrícola.

Este certificado es intransferible y salvo renuncia por parte del titular, suspensión o revocación por parte de esta autoridad, la duración de su validez es indefinida.

Lo anterior no exime el cumplimiento de la normatividad vigente de las restantes oficinas competentes y relativas a este propósito.

AUTORIZACIÓN OTORGADA POR:

OFICINA CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA

DIVISIÓN NORMAS DE VUELO

Vo.Bo. JEFE OFICINA CONTROL Y SEGURIDAD AÉREA. OFICINA CONTROL AÉREO Y SEGURIDAD AÉREA U. A. E. A. C.

Vo.Bo. JEFE DIVISIÓN NORMAS DE VUELO OFICINA CONTROL Y SEGURIDAD U.A.E.A.C.

CERTIFICADO U.A.E.A.C. No. _____

FECHA DE EXPEDICIÓN _____

9. FORMULARIO PARA QUEJAS Y RECLAMOS

FORMULARIO PARA QUEJAS Y RECLAMOS

I. INFORMACIÓN DEL USUARIO

NOMBRES(S)	APELLIDOS:
DOCUMENTOC.C. TI .PAS. CE. IDENTIDAD Nº	DIRECCIÓN RESIDENCIA
CIUDAD DE RESIDENCIA:	PAIS DE RESIDENCIA
TELÉFONOS:	Fax: Residencia:
Celular:	Oficina

CORREO ELECTRÓNICO

Nos facilitaría mucho la comunicación, si nos da a conocer su dirección de correo electrónico

II. INFORMACIÓN DE LA AEROLÍNEA

AEROLÍNEA: VUELO No.:

AEROPUERTO: RUTA:

FECHA DEL VUELO Día Mes Año HORA DEL VUELO: A.M. P.M.

III. DESCRIPCIÓN DE LA QUEJA

MOTIVO QUEJA O RECLAMO:

Cancelación de Vuelo

Demora del Vuelo

Sobreventa

Pérdida/deterioro equipaje

OTRO MOTIVO ¿CUÁL?

_____
_____
_____
_____

IV. RELATO DE LOS HECHOS

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Si lo requiere, utilice el espacio al respaldo

V. RELACIÓN DE PRUEBAS (Sí procede)

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Fecha presentación queja **Firma del usuario**

AERONÁUTICA CIVIL – DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN
Tel.: 2663571 – 2663380 – Fax 2663779 de Bogotá – E-mail:
quejasvuelos@aerocivil.gov.co

DISPOSICIONES INICIALES, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

DISPOSICIONES INICIALES

1.1. NORMAS GENERALES Y PRINCIPIOS RECTORES DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS

1.1.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos son aplicables de manera general a toda actividad de aeronáutica civil y a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que las desarrolle; y de manera especial a las desarrolladas dentro del territorio nacional; o a bordo de aeronaves civiles de matrícula colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador colombiano, bajo los términos del artículo 83 bis del Convenio de Chicago /44, cuando se encuentren en espacios no sometidos a la soberanía o jurisdicción de ningún otro Estado, o en el espacio aéreo o territorio de cualquier Estado siempre y cuando ello no resulte incompatible con las leyes o reglamentos de dicho Estado, ni con los Convenios Internacionales vigentes en materia de aviación civil.

1.1.2. PRINCIPIOS RECTORES

Las actuaciones desarrolladas por la UAEAC en relación con la aplicación de los presentes Reglamentos Aeronáuticos, estarán inspiradas en los principios de favorabilidad, debido proceso, defensa, economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción, de que tratan la Constitución Nacional y el Código Contencioso Administrativo.

1.1.3. OBLIGATORIEDAD

Las normas contenidas en los presentes reglamentos son de obligatorio cumplimiento por parte de las personas naturales y jurídicas a las cuales son aplicables, conforme a lo previsto en el numeral 1.1.1.

1.1.4. CONOCIMIENTO

Toda persona que conforme al numeral 1.1.1. citado, ejecute actividades aeronáuticas, deberá procurar el conocimiento de las normas que le atañen de estos Reglamentos, cuando se hallen debidamente

publicados en el Diario Oficial y demás medios de divulgación disponibles; sin que su ignorancia sirva de excusa para su incumplimiento, una vez surtida dicha publicación.

Todos los establecimientos aeronáuticos (empresas aéreas, talleres aeronáuticos, centros de instrucción aeronáutica, aeroclubes, explotadores o concesionarios de aeródromos, empresas de servicios aeroportuarios especializados, etc.) deberán tener en cada una de sus bases, al menos un ejemplar de los presentes Reglamentos Aeronáuticos debidamente actualizado, y en todo caso, en cantidad suficiente para permitir el conocimiento de sus normas por parte de las personas a su cargo, que deban cumplirlas. Los centros de instrucción aeronáutica dispondrán además, de ejemplares en su biblioteca para estudio y consulta de sus alumnos.

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

1.2. EXPRESIONES DE USO AERONÁUTICO Y SU SIGNIFICADO

Este Capítulo contiene las principales expresiones técnicas y de uso corriente, así como abreviaturas empleadas en el sector aeronáutico y particularmente en los presentes Reglamentos, indicando el significado que a efectos de su aplicación ha de dárseles.

Las expresiones y abreviaturas contenidas corresponden al idioma castellano (español) y en algunos casos a siglas o vocablos propios de otros idiomas, cuando ellos correspondan al uso más universal o comúnmente conocido en el medio aeronáutico.

1.2.1. DEFINICIONES

A los fines de los presentes Reglamentos Aeronáuticos, las siguientes expresiones tendrán el significado definido a continuación:

Accidente (accidente aéreo). Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado durante el cual:

1) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella.

2) La aeronave sufre daños de importancia o roturas estructurales que afectan adversamente sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el cambio del componente afectado.

3) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Aceptar (aceptado). Pronunciamiento de la UAEAC a través de su Director General o de los funcionarios o dependencias delegadas, emitido en relación con un elemento o procedimiento, respecto del cual se considera que cumple con los requisitos que le atañen, encontrándose en consecuencia satisfactoria.

Aceptable. Que conforme a sus condiciones puede ser aceptado por la UAEAC.

Acreditar. Probar el cumplimiento de requisitos, a satisfacción de la UAEAC.

Actividad aeronáutica (aeronáutica civil). Conjunto de tareas y operaciones, directa o indirectamente relacionadas con el empleo de aeronaves civiles. Las actividades aeronáuticas comprenden entre otras:

a) Servicios aéreos comerciales de transporte público, regular o no regular, interno o internacional de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales en sus diversas modalidades.

b) Aviación general, incluyendo entre otras, aviación privada (individual o corporativa) civil del Estado, de enseñanza o instrucción de vuelo y experimental.

c) Actividades de construcción y conservación de aeronaves o partes, incluyendo diseño, construcción, ensamblaje, mantenimiento, repa-ración o reconstrucción, alteración inspección, etc.

d) Operación de infraestructura aeronáutica y servicios de protección y apoyo al vuelo incluyendo servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, servicio meteorológico e infor-mación aeronáutica.

e) Servicios aeroportuarios especia-lizados de apoyo terrestre a la operación de aeronaves.

f) Instrucción aeronáutica en sus diversas modalidades.

Actividad máxima de los tripulantes. Límite máximo que se establece a los tiempos de vuelo y tiempos de servicio. Deberán ser respetados por las tripulaciones y tomados en cuenta por el explotador en la programación de las asignaciones de los tripulantes, siendo responsabilidad de ambos su cumplimiento.

Actuación humana. Capacidades y limitaciones que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Acuerdo regional de navegación aérea. Acuerdo aprobado por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, normalmente por recomendación de una reunión de navegación aérea.

Adición (adicionar). En relación con las actividades aeronáuticas autorizadas en el permiso de operación o funcionamiento de un establecimiento aeronáutico, agregar en dicho permiso, otra actividad o privilegio de la misma naturaleza de los que venía ejerciendo. En relación con la flota o equipo de vuelo, agregar a esta otra u otras aeronaves de las mismas que venían autorizadas. En relación con licencias de personal aeronáutico, agregar a estas un nuevo

privilegio de la misma naturaleza de los que tenía autorizados. En todos los casos la adición tendrá lugar mediante autorización de la UAEAC.

Aerodino. Aeronave más pesada que el aire, que se sostiene en vuelo principalmente por virtud de las fuerzas aerodinámicas.

Aeródromo. Area definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo controlado. Aeródromo en el que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.

Aeródromo de alternativa (aeródromo alterno). Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

Aeródromo público. Es aquel que, aún siendo de propiedad privada, está destinado al uso público; los demás son privados. Se presume público el aeródromo utilizado para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios remunerados a persona distinta del propietario.

Aerolínea (línea aérea). Empresa de servicio aéreos comerciales de transporte público.

Aeronáutica Civil. Conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse y desplazarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar pesos útiles (personas o cosas).

Aeronave (tipo de). Aeronaves de un similar diseño tipo, incluidas todas las modificaciones que se le hayan aplicado, excepto aquellas que provoquen cambios en las características, de control o de vuelo.

Aeronave civil. Aeronave que no está destinada a servicios militares, de aduana ni de policía, es decir, que no pertenece a la aviación de Estado.

Aeronave colombiana. Aeronave que ostenta matrícula colombiana al estar válidamente registrada o inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de Colombia, o con matrícula extranjera explotada por una aerolínea colombiana en virtud de un contrato de utilización de aeronave, igualmente inscrito en el registro aeronáutico de Colombia, en concordancia con el artículo 83 Bis del Convenio de Chicago/44.

Aeronave civil del Estado. Aeronave civil explotada por cualquier entidad estatal, siempre que no esté destinada a servicios militares, de aduana o de policía.

Aeronave de Estado. Aeronave destinada a servicios militares, de aduana o de policía, a la cual normalmente no le son aplicables las normas propias de la aviación civil.

Aeronave de nacionalidad colom-biana. Aeronave que ostenta matrícula colombiana, encontrándose válidamente inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional de Colombia.

Aeronave experimental. Aeronave construida para propósitos de Investigación y desarrollo, demos-traciones de cumplimiento de requisitos de aeronavegabilidad, entrenamiento de tripulantes o recreación, que no cuenta con un certificado tipo, o que teniéndolo ha sufrido

alteraciones de tal magnitud que requieren la expedición de uno nuevo o de un certificado tipo suplementario, hasta que dicho certificado sea expedido.

Aeronave grande. Aeronave con más de 5.700 kg. (12.500 lbs.) de peso máximo certificado para despegue.

Aeronave pequeña. Aeronave con 5.700 kg. (12.500 lbs.) de peso de despegue máximo certificado, o menos.

Aeronavegabilidad. Aptitud técnica y legal que deberá tener una aeronave para volar en condiciones de operación segura, de tal manera que:

a) Cumpla con su Certificado Tipo.

b) Exista la seguridad o integridad física, incluyendo sus partes, componentes y subsistemas, su capacidad de ejecución y sus características de empleo.

c) La aeronave lleve una operación efectiva en cuanto al uso (corrosión, rotura, pérdida de fluidos, etc.).

Aeronavegabilidad continuada. Procedimientos y acciones que tienden a mantener la aeronavegabilidad de una aeronave en forma continua.

Aeropuerto. Todo aeródromo especial-mente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil.

Aeropuerto internacional. Todo aeropuerto que cuenta con facilidades adecuadas al tráfico aéreo internacional y que el Estado contratante en cuyo territorio está situado, designa como aeropuerto de entrada o salida para el tránsito aéreo internacional; en el cual se llevan a cabo trámites de aduana, migración, sanidad, cuarentena agrícola y demás procedimientos similares, requeridos.

Aeroplano (avión). Aeronave más pesada que el aire, propulsada por medios mecánicos, que se sostiene en vuelo debido a reacciones dinámicas del aire sobre sus alas y demás superficies fijas, en determinadas condiciones.

Aeróstato. Aeronave más liviana que el aire, que principalmente se sostiene en virtud de su fuerza ascensional, usando un contenido de gas de menos peso que el volumen del aire desplazado por él mismo. Si es propulsado con motor, se denomina dirigible; si no o es propulsado con motor, se denomina globo, el que a su vez puede ser libre o cautivo.

Aerotaxi (taxi aéreo). Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, de pasajeros correo o carga, limitada a aeronaves de ala fija con peso bruto máximo de operación de hasta 12.500 Kg. o diecinueve asientos excluida la tripulación, como configuración máxima determinada por el fabricante; o de ala rotatoria con peso bruto máximo de operación de hasta 13.500 Kgs.

Aerovía. Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radio ayudas para la navegación.

Alerfa. Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta.

Alerta. Situación en la cual se abriga el temor por la seguridad de una aeronave y sus ocupantes.

Alteración. Sustituir una parte o dispositivo de una aeronave mediante el reemplazo de una unidad de equipo o sistema por otra de diferente tipo, que no sea parte del diseño tipo original de la aeronave taI como está descrito en las especificaciones de la misma.

Alteración mayor. Alteración o modificación no registrada en las especificaciones de la aeronave, motor de la aeronave o sistema de propulsión:

1) Que pueda afectar apreciablemente la aeronavegabilidad por cambios en su peso, balance, resistencia estructural, rendimiento, operación del sistema propulsor, características de vuelo u otras cualidades.
2) Que no se ha hecho de acuerdo a prácticas aceptadas o que no pueda hacerse por medio de operaciones elementales.

Alteración menor. Alteración que no sea Mayor.

Altitud. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

Altitud crítica. Altitud máxima a la cual, en atmósfera estándar, es posible mantener a las r.p.m. especificadas, una potencia o presión de admisión especificadas. A menos que se determine de otro modo, la altitud crítica es la altitud máxima a la que es posible mantener, a las r.p.m. máximas continuas, una de las siguientes condiciones:

1) La potencia máxima continua, en el caso de motores; para los cuales esta potencia nominal es la misma al nivel del mar y una altitud nominal.
2) La presión de admisión, máxima continua nominal; en el caso de motores alternativos, es la potencia máxima continua gobernada por la presión de admisión constante.

Altitud de presión. Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

Altitud de transición. Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de la aeronave por referencia a altitudes.

Altitud de vuelo. Distancia vertical de la aeronave, respecto al nivel del mar.

Altura. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto y una referencia especificada.

Altura de decisión. En la aproximación por instrumentos, altura a la cual debe ser tomada una decisión ya sea para continuar la aproximación o para ejecutar una aproximación frustrada. En la aproximación visual altura espe-cificada a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada, sino se ha establecido la referencia visual requerida para continuar la aproximación para aterrizar.

Altura mínima de descenso. Altura menor expresada en pies sobre el nivel del mar, donde se autoriza el descenso en la aproximación final o en la maniobra circular a tierra, ejecutada por instrumentos estándar de proce-dimientos de aproximación, y donde no se provee una trayectoria de descenso, electrónica.

Ambulancia aérea. Referido a la aeronave. Aeronave destinada y equipada para el traslado por vía aérea, de personas que padecen lesiones orgánicas o enfermedades cuyas condiciones normalmente les impiden ser transportadas en aeronaves de transporte público, contando con

personal médico y auxiliar capacitado. Referido al servicio (Servicio de ambulancia aérea). Servicio aéreo comercial de trabajos aéreos especiales, consistente en el traslado por vía aérea, de personas que padecen lesiones orgánicas o enfermedades cuyas condiciones normalmente les impiden ser transportadas en aeronaves de transporte público; empleando en consecuencia aeronaves destinadas y equipadas al efecto, contando con personal médico y auxiliar capacitado.

Aprobado. Aceptado por la UAEAC, o por un Estado contratante de la OACI, por ser idóneo para un fin determinado.

Aprobación de fabricación de partes (AFP o PMA). Es la aprobación de materiales, partes, procesos y dispositivos fabricados para repuestos o, modificaciones destinadas a la venta, para la instalación en aeronaves, motores de aeronaves o hélices con Certificado Tipo, producidos bajo la Parte, Novena de estos Reglamentos Aeronáuticos.

A prueba de fuego.

1) En relación con materiales, y partes usadas para confinar el fuego en una zona de fuego designada, significa la capacidad para resistir por lo menos tan bien como el acero en dimensiones apropiadas al propósito para el cual son usados, el calor producido por un incendio severo de duración extendida en la zona.
2) En relación con otros materiales y piezas significa la capacidad para resistir el calor asociado con un incendio, por lo menos, tal como el acero en las dimensiones apropiadas al propósito para el cual son usados.

Aptitud psicofísica. Cumplimiento de requisitos médicos, exigidos tanto para la expedición de una licencia y/o habilitación, como para mantener el estado de validez de las mismas, mediante su renovación.

Área de aterrizaje. Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Área de control. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

Área de control terminal. Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS, en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

Área restringida. Área o zona definida en la cual el vuelo de aeronaves está sujeto a restricciones o limitaciones.

Área de señales. Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Armazón aérea. Fuselaje, larguero, cubierta de motor, la cubierta, superficies aerodinámicas (incluyendo los rotores, pero excluyendo las hélices), además del tren de aterrizaje de la aeronave con sus accesorios y controles.

Ascenso en crucero. Técnica de crucero de un avión, que resulta en un incremento neto de altitud a medida que disminuye el peso del avión.

Aseguramiento de la calidad. Es la actividad que da a todos los interesados, la evidencia necesaria para tener confianza, de que la función de control de calidad se está realizando adecuadamente.

Asesoramiento anticolisión. Aseso-ramiento prestado por una dependencia de servicios de tránsito aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Asignación (es). Las obligaciones de prestación de servicios que el explotador establezca para los tripulantes.

Atmósfera estándar. Atmósfera ficticia definida matemáticamente y que se utiliza como patrón de comparación.

Atmósfera tipo. Una atmósfera definida como sigue:

a) El aire es un gas perfecto seco;

b) Las constantes físicas son:

- masa molar al nivel del mar: 28,9644 X 10 -3 kg. mol.
- presión atmosférica al nivel del mar: 1013.25 hPa.
- temperatura al nivel del mar 15ºC (59º F) (288,15º k)
- densidad atmosférica al nivel del mar: 1,2250 kg./m^3
- temperatura de fusión del hielo: 273,15 k
- constante universal de los gases perfectos: 8,31432 (j/mol)/k

c) Los gradientes térmicos son:

Altitud Geopotencial (km)		Gradiente térmico (kelvin por kilometro geopotencial patrón
De a		
	-5.0	-11.0 -6.5
11.0	20.0	0.0
20.0	32.0	+1.0
32.0	47.0	-2.8
47.0	51.0	0.0
51.0	71.0	-2.8
	71.0	80.0 -2.0

Nota 1 - El metro geopotencial patrón vale: 9,80665 m2 s 2.

Aumento gradual de potencia. Con respecto a la certificación tipo de un motor turbo-jet, significa la potencia aprobada a desarrollar estando estático, bajo condiciones estándar a nivel del mar con la inyección de fluido y con el consumo de combustible en una cámara separada de

combustión; dentro de las limitaciones operacionales del motor establecidas bajo estándares licencias de tipo aplicable y limitados en uso para períodos que no se extienden a más de cinco minutos en operaciones de despegue.

Aumento gradual del motor. Con respecto a los motores de pistón, de turbohélice y de turbo-ejes, significa; el freno de caballo de fuerza aprobado, que es desarrollado estáticamente o durante el vuelo, en una atmósfera estándar a una altitud especificada, con las limitaciones operacionales del motor establecidas y aprobadas par los períodos ilimitados de utilización.

Autoridad aeronáutica. Autoridad de un Estado contratante de la OACI, a cargo entre otras funciones, de la regulación y control de la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC, o la entidad que en el futuro haga sus veces.

Autoridad ATS competente. La autoridad responsable del suministro de los Servicios de Transito Aéreo en el espacio aéreo asignado a Colombia, por acuerdos regionales de Navegación Aérea. Se ejerce por el director de la UAEAC, quien normalmente delega las funciones operativas en la Dirección de Operaciones Aéreas.

Autoridad competente. En cuanto a los vuelos sobre alta mar, la autoridad apropiada del Estado de matrícula. En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar, la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía en el territorio sobrevolado o en el cual se encuentre la aeronave.

Autoridad otorgadora de licencias. Dependencia designada por un Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago en 1.944, encargada del otorgamiento de licencias técnicas al personal aeronáutico.

Autonomía. Derechos inherentes al titular de una licencia, permiso de operación, o autorización para ejercer las funciones o actividades del ramo aeronáutico.

Autorización de orden técnica estándar (TSO). Es una aprobación de diseño, características, comportamiento y producción o fabricación de un artículo que cumple con ciertas especificaciones de acuerdo a la Parte Novena de este Reglamento.

Autorización de control de tránsito aéreo. Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control tránsito aéreo.

Nota 1.- Por razones de comodidad, la expresión autorización del control de tránsito aéreo puede utilizarse en la forma abreviada de autorización cuando el contexto lo permite.

Nota 2.- La forma abreviada autorización puede ir seguida de las palabras de rodaje, de despegue, de salida, en ruta, de aproximación o de aterrizaje, para indicar la parte concreta del vuelo a que se refiere.

Autorrotación. Condición de vuelo de un giroavión o helicóptero, en la cual el rotor sustentador es accionado totalmente por la acción del aire cuando dicha aeronave está en movimiento.

Aviación comercial. Expresión genérica que se refiere a las actividades de servicios aéreos comerciales.

Aviación deportiva. Es la aviación privada desarrollada por personas naturales o jurídicas (aeroclubes) con fines exclusivamente deportivos; empleando aviones, helicópteros, planeadores, globos, vehículos aéreos ultralivianos, cometas, parapentes, paracaídas y demás equipos de vuelo operados con el mismo propósito.

Aviación general. Operaciones de aviación civil diferentes de los servicios aéreos comerciales de transporte público y de trabajos aéreos especiales. Incluye entre otras, aviación privada (individual o corporativa), civil del Estado y experimental.

Aviación privada. Es la desarrollada por personas naturales o jurídicas con fines no comerciales. La aviación privada puede ser:

Individual o particular; es decir, al servicio de personas naturales como medio de transporte privado, o con fines deportivos o recreativos, ya sea directamente o a través de aeroclubes.

Corporativa o ejecutiva; es decir, actividad diferente de la aviación comercial, desarrollada al servicio de personas jurídicas o entidades, en apoyo sus actividades agropecuarias, industriales o comerciales, para el logro de los fines de dichas actividades.

Avión (aeroplano). Aerodino propulsado por motor que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Aviónica de a bordo. Expresión que designa todo dispositivo electrónico (y su parte eléctrica) utilizado a bordo de las aeronaves; incluyendo las instalaciones de radio, los mandos de vuelo automáticos y los sistemas de instrumentos y navegación.

Balizas. Objetos utilizados para señalar obstáculos o para comunicar información aeronáutica. Se exceptúan los indicadores de dirección de aterrizaje, de dirección del viento y las banderas.

Base auxiliar (Sub Base). Lugar alterno a la base principal, donde el explotador tiene un centro adicional de operaciones para alguna o algunas de sus aeronaves y generalmente algunas tripulaciones y/o de algunos servicios de mantenimiento.

Base principal. Lugar donde el explotador tiene el centro principal de operaciones para sus aeronaves; en donde están ubicadas sus instalaciones, facilidades de mantenimiento, centro de abastecimiento de partes y repuestos, biblioteca técnica, control operacional, tripulaciones y oficinas administrativas donde concentra principalmente su manejo gerencial, comercial, financiero y contable.

Base de nubes. Altura a la que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes y que cubre más de la mitad del cielo.

Base temporal. Lugar donde el explotador asigna a uno o más tripulantes para prestar servicios transitoriamente, diferente de aquel en el cual están asignados habitualmente.

Boletín de servicio. Documento originado por el fabricante de productos aeronáuticos, mediante el cual propone inspecciones, métodos, procedimientos o cambios en el mantenimiento de dichos productos fabricados por él.

Caballaje al freno. Potencia dirigida al eje de las turbinas (salida principal de potencia) de un motor de aeronave.

Cabina de mando. Parte de la aeronave destinada a acomodar a la tripulación de vuelo, donde esta ejerce sus funciones.

Cabotaje. Navegación aérea con fines comerciales, entre puntos situados en el territorio de un mismo Estado. El Cabotaje entre puntos situados dentro del territorio de la República de Colombia se reserva a las aeronaves colombianas, salvo lo dispuesto en convenios internacionales.

Calibración. Conjunto de operaciones que establecen, en condiciones especificadas, la relación entre los valores de magnitudes indicadas por un instrumento de medición o por un sistema de medición, o los valores representados por una medida materializada o por un material de referencia y los valores correspondientes determinados por medio de patrones.

Calle de rodaje. Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situadas en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan, virar a velocidades mayores que las que logran en otras calles de rodaje de salida consiguiendo así que la pista esté ocupada el menor tiempo posible.

Cambio. En relación con el certificado tipo, toda variación introducida en el diseño tipo de una aeronave, con anterioridad a la emisión de su certificado tipo.

Cambio (de equipo). En relación con la flota o equipo de vuelo de las empresas de servicios aéreos comerciales, cambiar o agregar alguna o algunas aeronaves de clase, o tipo diferente de las que venían autorizadas. El cambio de equipo normalmente implica modificación en las especificaciones de operación y/o en el permiso de operación, según corresponda.

Cambio mayor. Cambio que debe contar con la aprobación de la UAEAC y que afecte apreciablemente el peso, balance, resistencia estructural, rendimiento (performance) operación del motor, características de vuelo y otras cualidades que inciden sobre la aeronavegabilidad.

Cambio menor. Todo cambio que no sea Mayor.

Campo de aterrizaje. Área definida en tierra o agua, especialmente destinada para la partida y llegada de vehículos aéreos ultralivianos y que por sus dimensiones y demás especificaciones, no puede ser considerada como una pista apta para la aviación convencional.

Capa de transición. Espacio aéreo entre la altitud de transición y el nivel de transición.

Capacidad. Cantidad de carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso y volumen para carga y correo.

Capacidad ofrecida. Es el total de la capacidad de las aeronaves utilizadas en la explotación de servicios aéreos comerciales, multiplicado por la frecuencia con que dichas aeronaves operan en un período dado.

Caracteres. Denominación en letras y/o números de las marcas de nacionalidad y matrícula.

Carga de rotura. La carga límite multiplicada por el coeficiente de seguridad apropiado.

Carga externa. Carga que es llevada o se extiende fuera de la aeronave.

Carga límite. Con respecto a los requerimientos de resistencia, máxima carga que se espera en servicio. Cargas máximas que se supone se presentan en las condiciones previstas de utilización.

Categoría. En relación con la certificación, clasificaciones, privilegios y limitaciones del personal aeronáutico, la misma esta basada en una clasificación, de las aeronaves. Los ejemplos incluyen, aviones, helicópteros, planeadores y aeróstatos. En relación con la certificación de aeronaves, significa la clasificación de estas, basada en el uso o en las limitaciones de operación de las mismas. Los ejemplos incluyen: ultraliviana, primaria, utilitaria, acrobática, normal, regional (commuter) transporte y restringida.

Categoría «A» Con respecto a giroaviones categoría transporte, significa: Giroaviones multimotores diseñados con motor y sistemas de aislamiento y utilizando operaciones de despegue y aterrizaje programado bajo el concepto de falla de motor crítico, asegurando un área suficiente y adecuados perfomances para el vuelo continuado y seguro en caso de falla de un motor.

Categoría «B». Con respecto a giroaviones categoría transporte, significa: Giroavión Monomotor o multimotor que no cumple totalmente con los requisitos de la categoría «A».

Categoría de aproximación de aeronave. Clasificación de aeronaves basada en la velocidad 1.3. Vso. (al peso máximo certificado de aterrizaje) son aquellos valores establecidos para las aeronaves por la autoridad certificante del Estado de Fabricación.

A) Categoría «A»: Velocidad menor a 91 nudos.

B) Categoría «B»: Velocidad mayor a 91 nudos, pero menor a 121 nudos.

C) Categoría «C»: Velocidad de 121 nudos ó más, pero menos de 141 nudos.

D) Categoría «D»: Velocidad de 141 nudos o más, pero menos de 166 nudos.

E) Categoría «E»: Velocidad de 166 nudos o más.

Categoría de operación II. Con respecto a Ia operación de aeronaves, significa una aproximación directa por ILS/MLS a la pista de un aeropuerto, utilizando procedimientos de apro-ximación por instrumentos Categoría II ILS /MLS aprobados.

Categoría de operación III. Con respecto a la operación de aeronaves, significa la aproximación ILS/ MLS y aterrizaje en la pista de un aeropuerto, utilizando procedimientos de aproximación por instrumentos de Categoría III lLS/MLS aprobados.

Categoría acrobática. Aeronave con una configuración máxima de nueve asientos excluyendo los de los pilotos y con un peso máximo de despegue certificado de 5.700 Kg. (12.500 Lb.) o menos, que puede ser utilizada en operaciones acrobáticas sin restricciones, excepto aquellas que sea necesario restringir como resultado de los ensayos en vuelo.

Categoría experimental. Aeronave construida sin fines de lucro, con propósitos de recreación y/o deportivos, o como proyecto educacional o investigativo, empleando no más de un cincuenta por ciento de componentes y partes prefabricadas, precortadas o preperforadas.

Categoría normal. Aeronave con una configuración máxima de nueve asientos excluyendo los de los pilotos y con un peso máximo de despegue certificado de 5.700 Kg. (12.500 Lb.) o menos, limitada a operaciones no acrobáticas.

Categoría primaria. Aeronave monomotor, con una configuración máxima de cuatro asientos y con un peso máximo de despegue certificado de 1.225 Kg. (2.700 Lb.) o menos.

Categoría regional (commuter). Aeronave multimotores, propulsada con hélices, con una configuración máxima de diecinueve asientos excluyendo los de los pilotos y con un peso máximo de despegue certificado de 8.618 Kg. (19.000 Lb.) o menos, limitada a operaciones no acrobáticas.

Categoría restringida. Aeronave destinada a realizar operaciones de vuelo para propósitos especiales, tales como aviación agrícola, publicidad aérea, aerofotografía, y cualquier otro que la UAEAC determine.

Categoría transporte. Aeronave con un peso máximo de despegue certificado superior a 5.700 Kg. (12.500 Lb.).

Categoría ultraliviana. Aeronave monomotor, con una configuración máxima de dos asientos y con un peso máximo de despegue de 750 Kg. (1.654 Lb.) o menos, desprovista de certificado tipo en cualquier otra categoría; la cual, dadas sus características técnicas y operacionales, no debe operar en aeródromos públicos.

Categoría utilitaria. Aeronave con una configuración máxima de nueve asientos excluyendo los de los pilotos y con un peso máximo de despegue certificado de 5.700 Kg. (12.500 Lb.) o menos, destinada a ejecutar operaciones acrobáticas limitadas como tirabuzones (sí son aprobados para el tipo particular de aeronave), chandelles y virajes con ángulo de inclinación mayor de sesenta grados.

Centro de control de área (ACC). Dependencia establecida para brindar servicios de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en el área de control bajo su jurisdicción.

Centro de información de vuelo. Dependencia establecida para brindar servicios de información de vuelo y servicio de alerta.

Centro de instrucción aeronáutica. Todo establecimiento público o privado, nacional o extranjero que funcione ya sea de manera independiente o adscrito a una empresa aérea, taller aeronáutico o fábrica de aeronaves o partes; en el que, con el debido permiso de una Autoridad Aeronáutica, se imparte uno o más programas de entrenamiento para instrucción teórica o práctica, de tierra o vuelo, inicial o avanzada; de transición, para habilitaciones específicas, de repaso (recurrente) o para actualización; al personal aeronáutico en sus diferentes modalidades y especialidades.

Certificado de aeronavegabilidad. Documento público otorgado por la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la UAEAC; mediante el cual se acredita que, a la fecha de su otorgamiento, la aeronave en él descrita es aeronavegable, o sea, apta para ser operada en forma segura dentro de las condiciones asociadas a su categoría, clasificación y de acuerdo a las limitaciones establecidas en su Certificado Tipo.

Certificado de operación. Documento expedido por la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la UAEAC, certificando que el operador titular del mismo, cumple con las regulaciones de

aeronáutica civil y con los requisitos técnicos necesarios para asumir la responsabilidad por la explotación de aeronaves, en servicios aéreos comerciales, bajo los términos y condiciones allí establecidos.

Certificado médico. Documento, expedido como consecuencia de un examen médico, que constituye evidencia aceptable de la condición sicofísica del titular o aspirante a una licencia de personal aeronáutico que lo requiera, prescrita por un médico previamente autorizado por UAEAC.

Certificado tipo (TC). Es el otorgado por la autoridad aeronáutica del Estado de diseño para un producto aeronáutico, cuando se ha determinado, el cumplimiento de todas las condiciones de aeronavegabilidad y operación, establecidas para tal producto. Certificado básico de diseño para aeronave; motor o hélice, que establece el Diseño Tipo, como son:

- Planos y especificaciones
- Características de diseño
- Dimensiones
- Materiales y Procesos
- Resistencia Estructural
- Criterio de Aeronavegabilidad
- Control de Calidad
- Cualquier otro determinado por el fabricante

El Certificado Tipo incluye también regulaciones aplicables, limitaciones de operación, instrucciones para aeronavegabilidad continuada, manuales de Mantenimiento y Regulaciones Complementarias.

El Certificado Tipo origina los documentos:

- Hoja de Especificación (Data Sheet)
- Manual de Vuelo Aprobado
- Certificado de Aeronavegabilidad
- Manual de Mantenimiento

Certificado tipo suplementario (STC). Es el que modifica el Certificado Tipo (de diseño). Se aplica cuando son afectados el diseño, las limitaciones de operación, los procedimientos y el Peso y Balance. Origina dos documentos:

- Suplemento Aprobado al Manual de Peso básico
- Peso y Balance (Datos de Nueva Configuración)
- Suplemento del manual de vuelo, si es aplicable
- Suplemento del manual de mantenimiento, si es aplicable

Certificar la aeronavegabilidad. Declaración que emite una autoridad aeronáutica cuando una aeronave o parte de la misma, se ajusta a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes que le atañen, después de haberse efectuado una inspección, revisión general, reparación,

modificación o instalación, o con ocasión de su inscripción inicial en el Registro Aeronáutico, otorgándosele el correspondiente Certificado de Aeronavegabilidad.

Clase. En relación con la certificación, clasificaciones, privilegios y limi-taciones del personal aeronáutico, significa la clasificación de dichos privilegios dentro de una clase de aeronaves que tienen características similares de operación. Los ejemplos incluyen: avión, helicóptero, planeador y globo, los que a su vez pueden incluir Monomotores y Multimotores Terrestres o Acuáticos, etc.

En relación con la certificación de aeronaves, significa una clasificación de aquellas que tienen características similares de propulsión, vuelo o aterrizaje. Los ejemplos incluyen: avión, helicóptero, planeador y globo, los que a su vez pueden incluir Monomotor y Multimotores Terrestre o Acuático, etc.

En relación con el Certificado Médico del personal aeronáutico este puede ser de Clase 1 o Primera Clase, de Clase 2 o Segunda Clase y de Clase 3 o Tercera Clase, según al aspirante se le exija de acuerdo a la licencia correlativa, atendiendo los requisitos corres-pondientes a cada una de dichas clases, previstos en el capítulo 6 del Anexo 1, OACI y en la Subparte C de estos Reglamentos Aeronáuticos.

Clases de espacio aéreo (para los servicios de tránsito aéreo). Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación.

El espacio aéreo ATS se clasifica en Clases A a G, tal como se indica en el presente Reglamento.

Código SSR. Número asignado a una determinada señal de respuesta de impulsos múltiples transmitida por un respondedor.

Código de aeronavegabilidad. Norma aplicable para determinar las condiciones de aeronavegabilidad de una aeronave, por parte el Estado que emite el certificado de aeronavegabilidad correspondiente a la misma.

Coeficientes aerodinámicos. Coefi-cientes dimensionales para fuerzas y momentos aerodinámicos.

Coeficiente de peso de carga o factor de carga. Relación de un peso específico con el peso total de la aeronave. El peso específico se expresa en cualquiera de las siguientes formas: fuerzas aerodinámicas, fuerza de inercia, o reacciones de tierra o agua.

Coeficiente de seguridad. Factor de cálculo que se emplea para prever la posibilidad de que puedan producirse cargas superiores a las supuestas; para tomar en consideración las incertidumbres de cálculo y fabricación.

Cohete. Aeronave propulsada por gases eyectados de expansión, generados en el motor por propulsantes autocontenidos y no dependiendo de la entrada de substancias del exterior. El mismo incluye cualquier parte que durante la operación, se separe.

Comandante. Piloto al mando, titular de una licencia que lo habilite, expedida por la autoridad aeronáutica, designado por el explotador de la aeronave para pilotarla, respondiendo por su operación y seguridad durante el tiempo de vuelo.

Combinación de carga del giroavión (helicóptero). Significa la combinación de un Giroavión, y una carga externa, incluyendo los dispositivos de fijación de la misma. Las combinaciones de carga del Giroavión se designan como Clase «A», Clase «B», Clase «C» y Clase «D» de la forma siguiente:

1. La combinación de carga del helicóptero Clase «A» significa, es aquella en la cual, la carga externa no puede moverse libremente, no se puede arrojar y no se extiende por debajo del tren de aterrizaje.

2. La combinación de carga del helicóptero Clase «B» es aquella en la cual, la, carga externa es arrojable y durante la operación del helicóptero, es levantada de la tierra o del agua.

3. La combinación de carga del helicóptero. Clase «C» es aquella en la cual, la carga externa es arrojable y durante la operación del helicóptero permanece en contacto con la tierra o el agua.

4. La combinación de carga del helicóptero Clase «D» es aquella en la cual, la carga externa es diferente de las Clases «A»,«B» y «C» y ha sido específicamente aprobada para tal operación.

Cometa. Estructura recubierta con papel u otro material, para ser volada en el externo de una cuerda o cable y cuyo único apoyo es la fuerza del viento que pasa por su superficie. Cuando la cometa no está atada al extremo de una cuerda y se desplaza libremente en el aire, controlada por una persona que vuela con ella se llama cometa tripulada.

Comisión investigadora. Conjunto de personas encargadas de llevar a cabo investigación de un accidente o incidente aéreo.

Componente. Conjunto, parte, artículo, pieza o elemento constitutivo de una aeronave según las especificaciones del fabricante, y por extensión, de la estructura, motor, hélice o accesorio de aquella.

Comunicación aeroterrestre. Comu-nicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

Comunicación de tierra a aire. Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves.

Comunicación fuera de la red. Comunicaciones radiotelefónicas efectuadas por una estación de servicio móvil aeronáutico, distintas de las realizadas como parte de la red radiotelefónica.

Condiciones de utilización previstas. Condiciones conocidas por la experiencia obtenida, o que de un modo razonable puede preverse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave, teniendo en cuenta la utilización para la cual se ha declarado elegible. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afectan la seguridad de vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

a) las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización; y

b) las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

Condiciones IFR. Condiciones por debajo del mínimo de las reglas para vuelos visuales.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC). Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y base de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC). Condiciones meteo-rológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y base de nubes iguales o mejores que los mínimos especificados conforme al Reglamento del Aire.

Configuración. Disposición de los espacios interiores de una aeronave, incluyendo entre otros, cantidad, clase y disposición o ubicación de sillas para pasajeros o espacios para carga y la separación de unos y otros.

Configuración (aerodinámica). Combi-nación especial de las posiciones de los elementos movibles, tales como flaps, tren de aterrizaje, etc. que influyan en las características aerodinámicas del avión.

Conjunto. Todo aquello que está constituido de subconjuntos, partes componentes y otros materiales que una vez montados dan origen a una aeronave. Incluyen también diseños instrucciones de fabricación y montaje, manual de vuelo, lista de equipos, condición de peso y balance, y otros datos técnicos y documentos requeridos para la construcción y operación de una aeronave.

Constructor aficionado. Persona o grupo de personas que proyectan y/o construyen un modelo de aeronave sin objetivos comerciales y con fines recreativos o investigativos únicamente.

Construcción metálica. Indica que la construcción de una estructura está hecha únicamente de metal, sin tener en cuenta los materiales de que está revestida.

Construcción mixta. Estructura fabricada de dos o más tipos de materiales, como metal, madera y/o materiales compuestos.

Controlador de tránsito aéreo habilitado. Controlador de Tránsito Aéreo titular de licencia válida y apropiada para las atribuciones que le corresponden.

Control de calidad. Proceso de regulación, a través del cual se puede medir la calidad real, compararla con las normas y actuar sobre la diferencia. Dentro de la organización de una empresa de servicios aéreos comerciales, dependencia responsable por dicho proceso y por la condición de aeronavegabilidad del equipo de vuelo.

Control de operaciones (control operacional). La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficiencia del vuelo.

Control de operaciones (empresas). Autoridad encargada de establecer y mantener un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo. Independientemente del número de personas involucradas, se deberá establecer las funciones y respon-sabilidades de cada uno.

Control de tráfico aéreo. Servicio operado por la autoridad competente para promover un flujo de tráfico aéreo oportuno, seguro y ordenado.

Control positivo. Control de todo el tránsito aéreo, en espacios aéreos designados por el Control de Trafico Aéreo.

Convalidación (de un certificado de aeronavegabilidad). Resolución tomada por la UAEAC como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad, de aceptar el certificado concedido por cualquier otra autoridad aeronáutica, equiparándolo al suyo propio.

Convalidación (de una licencia). Reconocimiento por la UAEAC de una licencia expedida por otro Estado, como equivalente a la otorgada por ella.

Copiloto. Piloto titular de licencia y habilitación adecuada al tipo y/o clase de aeronave al que está asignado y que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, exceptuándose el caso del piloto que vaya a bordo de la aeronave, con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Declinación de la estación. Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

Demostrar. Probar el cumplimiento de requisitos a satisfacción de la UAEAC.

Densidad de tránsito de aeródromo.

a) Reducida. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.

b) Media. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista, o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo.

c) Intensa. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, o típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.

Nota 1. El número de movimientos durante la hora punta media es la medida aritmética del año del número de movimientos durante la hora punta diaria.

Nota 2. Tanto los despegues como los aterrizajes constituyen un movimiento.

Dependencia de control de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una oficina de control de aproximación o a una torre de control de aeródromo o a una fusión de control de área y aproximación (CERAP).

Dependencia de los servicios de búsqueda y salvamento. Expresión genérica que se aplica según el caso, a un centro coordinador de salvamento, subcentro de salvamento o puesto de alerta.

Dependencia de los servicios de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a las dependencias de control de tránsito aéreo, a los centros de información de vuelo o las oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Derrota. La proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del norte geográfico o magnético.

Desarrollo. Etapas previas a la concreción de un determinado producto. Incluye estudio, diseño, cálculos y ensayos.

Descanso. Período de tiempo durante el cual el tripulante es liberado de toda obligación de prestar servicios relacionados con el Explotador, antes y después de un vuelo o series de vuelos.

Descanso a bordo. El descanso del que debe gozar un tripulante a bordo relevado de sus obligaciones de vuelo.

Deberá ser en posición horizontal e independiente con respecto al pasaje o a la cabina de vuelo y por lo menos, ofrecer el grado suficiente de comodidad indispensable para los fines de un descaso apropiado.

Despachador. Titular de una licencia, facultado para elaborar los documentos de vuelo y despacho de una aeronave y para efectuar seguimiento a dicho vuelo.

Detresfa. Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro.

Dictamen médico acreditado. La conclusión a que han llegado uno o más expertos o especialistas médicos, aceptados por la UAEAC para los fines del caso de que se trate.

Directiva de aeronavegabilidad (AD). Comunicación o publicación escrita de carácter mandatorio, emanada de la autoridad aeronáutica colombiana o la del país de origen de algún producto aeronáutico, que establece un trabajo, acción, método o procedimiento para aplicar a dichos productos aeronáuticos en los cuales existe una condición de inseguridad, con el objeto de preservar su aeronavegabilidad respecto de ciertas aeronaves.

Directiva de instrucción. Pauta establecida por la autoridad aeronáutica competente, para la aprobación de un programa de entrenamiento de personal aeronáutico.

Director General de Aeronáutica Civil. Funcionario designado por el Gobierno de Colombia para llevar a cabo los deberes, responsabilidades y funciones de la Autoridad de Aeronáutica.

Dirigible. Aeronave del tipo aeróstato, propulsada por motor y que es comandable.

Dispositivo. Cualquier instrumento, mecanismo, equipo, parte, aparato, órgano auxiliar o accesorio que es usado o que se tratara de usar en la operación o control de una aeronave, instalado en, o fijado a la misma, y que no es parte de la estructura, motor o hélice.

Diseño aprobado. Significa que las especificaciones, dibujos, informes técnicos y evidencia documentada para la certificación de una aeronave particular, motor de aeronave propulsor y componentes, están de acuerdo con los requerimientos del Estado donde fue fabricado el aparato; y por lo tanto ese Estado ha expedido una licencia de validez de vuelo pertinente al diseño y modificaciones subsecuentes.

Distancia de aceleración para hacer un alto (aborto de despegue). Distancia requerida para acelerar un avión, a una velocidad específica, asumiendo falla crítica de motores al instante en que la velocidad (VI) es alcanzada, y poder detenerlo dentro de la pista o la zona de parada.

Distancia de parada. Área, más allá de la pista de despegue, no menos ancha que la pista y centrada sobre la línea central extendida de la pista, capaz de mantener la aeronave durante un aborto de despegue, sin causarle daño estructural al aparato y designada por las autoridades del Aeropuerto para usarse cuando se acelera una aeronave durante un despegue frustrado.

Ditshing. Amaraje o amarizaje accidental de una aeronave. Esta situación debe ser simulada como parte del entrenamiento de los tripulantes.

Doble comando. Instrucción de vuelo recibida por un alumno, de un piloto instructor licenciado, en aeronaves apropiadas para la enseñanza.

Duración total prevista (tiempo total previsto). En el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación aérea asociados con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.

Efecto magnus. Corriente perpen-dicular al viento relativo capaz de ocasionar sustentación en un Giroavión.

Elevación. Distancia vertical entre un punto o nivel de la superficie de la tierra y el nivel del mar.

Elevación del aeródromo. La elevación del conjunto más alto del área de aterrizaje.

Emergencia. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y/o sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Empresa (empresa aeronáutica). Toda actividad económica organizada para la producción, transformación, circulación, o administración de bienes (productos aeronáuticos) o para la prestación de servicios (servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales; de mantenimiento de aeronaves, de instrucción aeronáutica, de apoyo terrestre a la operación de aeronaves, o de operación de infraestructura aeronáutica). Dicha actividad se realiza a través de uno o más establecimientos de comercio (establecimientos aeronáuticos).

Empresa aérea (empresa de aviación). Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, interno o internacional, de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales, que cuenta con el debido permiso de operación, otorgado por la UAEAC.

Empuje aumentado de despegue. Con respecto a la certificación Tipo de turbomotores es, el empuje probado que se desarrolla estáticamente bajo condiciones estándar a nivel del mar, con inyección de fluido con su combustión en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones operativas del motor, y limitado en el uso a períodos no mayores de 5 minutos en la operación de despegue.

Empuje aumentado máximo continuo. Con respecto a la certificación Tipo del turbomotor, significa el empuje aprobado desarrollado estáticamente en vuelo, en atmósfera estándar a una altitud especificada, con inyección de fluido o con su combustión en una cámara de combustión separada dentro de las limitaciones de operación del motor, aprobado.

Empuje de despegue. Respecto a los turbomotores, significa el empuje desarrollado bajo condiciones estáticas a una altitud especificada y temperatura atmosférica, baso las condiciones máximas de r.p.m. del eje rotor y la temperatura de gas aprobada para el despegue normal y

limitado su, uso continuo al período de tiempo indicado en las especificaciones aprobadas en el motor.

Empuje de despegue nominal. Respecto a la certificación Tipo de turbomotor, significa el empuje aprobado, desarrollado, estáticamente bajo condiciones estándar al nivel del mar, sin inyección de fluidos y sin su combustión en una cámara de combustión separada, dentro de las limitaciones de operación del motor, y limitado su uso a períodos no mayores de 5 minutos para la operación de despegue.

Empuje gradual de despegue. En un motor de turbojet, significa, el impulso aprobado que se desarrolla estando estático bajo condiciones estándar a nivel del mar, sin inyección de fluido y sin el consumo de combustible en una cámara separada de combustión, con las limitaciones, operacionales del motor establecidas bajo estándares licencias de tipo aplicable y limitado en uso para períodos que no se extienden a las de cinco minutos en operaciones de despegue.

Empuje de marcha lenta. Empuje del reactor, obtenido con la palanca de control de potencia del motor colocado en la posición del tope del mínimo empuje que se pueda obtener.

Empuje máximo continuo nominal. Con respecto a la certificación Tipo del turbomotor, significa el empuje aprobado, desarrollado estáticamente o en vuelo, en atmósfera estándar a una altura especificada, sin inyección de fluido y sin combustión en una cámara de combustión separada dentro de las limitaciones de operación del motor y aprobado para período de uso no restringido.

Enmienda. Es toda corrección, modificación, adición o reemplazo de una norma o parte de ella.

Entrenador sintético de vuelo. Cualquiera de los tres tipos de aparato que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo.

1. Simulador de Vuelo: Proporciona una presentación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de simular positivamente las funciones de los mandos, de las instalaciones, sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, la perfomance y las características de vuelo de este tipo de aeronaves.
2. Entrenador para Procedimientos de Vuelo: Reproduce, con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando y simula las indicaciones de los instrumentos las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos, etc. de a bordo, la perfomance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.
3. Entrenador Básico de Vuelo por Instrumentos: Está equipado con los instrumentos apropiados y simula el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en condiciones de vuelo por instrumentos.

Equipo. Uno o varios conjuntos de componentes relacionados operacio-nalmente para el cumplimiento integral de una función determinada.

Espacio aéreo con servicio de asesoramiento. Espacio aéreo de dimensiones definidas, o ruta designada, dentro de los cuales se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Espacio aéreo controlado. Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se brinda servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo según corresponda.

Espacio aéreo navegable. Espacio aéreo en o sobre las alturas mínimas de vuelo reglamentado por estas regulaciones y alturas mínimas de vuelo reglamentadas en las cartas de navegación autorizadas, incluyendo el espacio aéreo requerido para un despegue y aterrizaje seguro.

Establecimiento aeronáutico. Expresión genérica con que se designa cualquier lugar o espacio físico, donde una persona natural o jurídica (de carácter público o privado) ejecuta actividades aeronáuticas (con carácter comercial o no) ya sea de servicios aéreos comerciales, de aviación general, de construcción y conservación o mantenimiento de aeronaves y partes o componentes de ellas, de instrucción aeronáutica, de explotación de infraestructura aeronáutica y de servicios aeroportuarios especializados, entre otras.

La expresión establecimiento aeronáutico, designa cualquier empresa aérea, taller aeronáutico, centro de instrucción aeronáutica, aeroclub, aeródromo o empresa de servicios aeroportuarios especializados de apoyo, las cuales requieren permiso previo de la autoridad aeronáutica.

Estación de telecomunicaciones aeronáuticas. Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

Estación meteorológica aeronáutica. Estación designada para hacer observaciones e informes meteo-rológicos para uso en la navegación aérea.

Estado de diseño. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño tipo.

Estado de fabricación. Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

Estado de matrícula. Estado o país en cuyo registro aeronáutico está inscrita o matriculada una aeronave civil.

Estructura (de aeronave). Cualquier clase de fuselaje, con sus componentes (largueros, barquillas, capotaje, carenados, láminas de recubrimiento), las superficies aerodinámicas, incluyendo rotores; pero excluyendo motores, hélices y planos aerodinámicos rotativos de motores y trenes de aterrizaje con sus accesorios y comandos.

Exactitud. Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

Exención. Privilegio que se concede a un usuario, eximiéndolo del cumplimiento de una regla o parte de ella.

Experiencia reciente. Experiencia obligatoria que en un período de tiempo determinado, debe tener el titular de la licencia y la habilitación en las funciones aeronáuticas para las que está autorizado.

Explotador (de aeronave). Persona natural o jurídica que opera una aeronave a título de propiedad, o en virtud de un contrato de utilización –diferente del fletamento– mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el correspondiente registro aeronáutico. Persona organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, el explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.

Explotador (de aeródromo). Persona natural o jurídica, que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante al cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal el registro aeronáutico. Se presume explotador al dueño de las instalaciones equipos o servicios que constituyen el aeródromo a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro.

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

De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, los explotadores así como las personas o entidades que presten servicios de infraestructura aeronáutica son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

Fabricación en serie. Reproducción de un producto con Certificado Tipo, autorizada con un certificado de producción.

Fabricante principal. Poseedor del Certificado Producción.

Factor de carga. Relación de una carga especificada con el peso total de la aeronave. La carga especificada se expresa en cualquiera de los términos siguientes: Fuerzas aerodinámicas, fuerzas de inercia, reacciones por choque con el terreno - suelo o agua.

Faro aeronáutico. Faro utilizado para indicar la posición de un aeródromo.

Fases críticas del vuelo. Períodos con mucha carga de trabajo en la cabina de pilotaje, normalmente entre el principio del rodaje hasta que la aeronave está en la fase de ascenso en ruta y entre la parte final del descenso hasta el estacionamiento de la aeronave.

Fase de alerta. Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Fase de emergencia. Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

Fase de incertidumbre. Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Fase de peligro. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Fijación del paso. Fijar la pala de la hélice en un ángulo determinado, medido de una manera dada y en un radio especificado por el Manual de Instrucción de la hélice.

Firmar una conformidad (visto bueno de mantenimiento). Es certificar que el trabajo de inspección y mantenimiento se ha completado satisfactoriamente, de acuerdo con los métodos

prescritos en el Manual de Mantenimiento, para lo cual se expide la conformidad (visto bueno) de mantenimiento.

Fletamento. Contrato intuitu personae (en consideración a la persona) en virtud del 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.

Franja horaria (Slot). Período de tiempo previsto para la llegada o salida, disponible o asignado al movimiento de una aeronave en un día y hora determinada.

Frecuencia. Número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta durante un período dado.

Funciones aeronáuticas. Funciones para las cuales se requiere una licencia aeronáutica, de conformidad con estos Reglamentos Aeronáuticos.

Fumigación. Acción por la cual se distribuyen o esparcen partículas en forma gaseosa (humos, vapor). La sustancia puede ser de naturaleza sólida o, líquida o mezcla de ellas y, debido a su punto de ebullición sumamente bajo pasa rápidamente a la forma gaseosa.

Giroavión. Aeronave del tipo aerodino, que para su sustentación en vuelo, depende principalmente del efecto magnus generado por uno o más rotores ya sea para el despegue, vuelo estacionario y aterrizaje, y para vuelo hacia adelante en parte de su rango de velocidades.

Girodino. Giroavión cuyos rotores están normalmente accionados por un motor para el despegue, vuelo estacionario y aterrizaje o para vuelo hacia adelante en parte de su rango de velocidades, y cuyo medio de propulsión consiste usualmente en hélices convencionales, independientes del sistema rotor.

Giroplano. Giroavión cuyos rotores no son accionados por el motor, excepto para el arranque inicial, pero son hechos, para girar por acción del aire cuando el giroavión esta en movimiento y cuyo medio de propulsión consiste normalmente de hélices convencionales independientes del sistema rotor.

Globo. Aeróstato no propulsado por motor:

Globo libre no tripulado. Aeróstato sin tripulación, propulsado por medios no mecánicos, en vuelo libre.

Graduación. Declaración que, como parte de una licencia establece condiciones especiales, privilegios y limitaciones.

Grupo motor. Conjunto compuesto de uno o más motores y elementos auxiliares que son necesarios para producir tracción o empuje, independientemente del funcionamiento continuo de cualquier otro grupo motor o grupo motores, pero que no incluye los dispositivos que produzcan tracción durante cortos períodos. Conjunto ensamblado de piezas, partes y accesorios necesarios y suficientes para transformar energía con objeto de propulsar la aeronave. No incluye hélices.

Grupo motor crítico. El grupo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de vuelo de la aeronave, relacionada con el tipo de vuelo de que se trate.

Guía vectorial radar. Suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en la observación de una presentación radar.

Habilitación. Autorización inscrita en una licencia o asociada con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

Hélice. Dispositivo para la propulsión de una aeronave que posee palas sobre un eje movido por un motor que cuando gira produce, por su acción en el aire un empuje aproximadamente perpendicular a su plano de rotación.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Helicóptero clase de performance 1. Helicóptero cuya performance (rendimiento) en caso de falla del grupo motor crítico, permite aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra la falla.

Helicóptero clase de performance 2. Helicóptero cuya performance (rendimiento) en caso de falla del grupo motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad, excepto que la falla se presente antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede requerirse aterrizaje forzoso.

Helicóptero clase de performance 3. Helicóptero cuya performance (rendimiento) en caso de falla del grupo motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe requerir un aterrizaje forzoso.

Helipuerto. Lugar especialmente destinado, preparado y autorizado para el aterrizaje y decolaje de helicópteros.

Hora bloque. Tiempo total transcurrido desde el momento en que la aeronave empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo (de “cuña a cuña”).

Hora de vuelo. Tiempo (hora) transcurrido entre un decolaje y el consiguiente aterrizaje.

Hora límite. De llegada. Hora límite hasta la cual pueden aterrizar aeronaves en el aeródromo de destino, con relación a la puesta o salida del sol (dead - line).

De salida. Hora límite después de la cual las aeronaves no pueden despegar del aeródromo de salida, con relación puesta o salida del sol.

Hora prevista de aproximación. Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber expe-rimentado una demora, abandonará el punto de espera para completar su aproximación a fin de aterrizar.

Hora prevista de llegada. En los vuelos IFR, la hora a la cual se estima que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará, un procedimiento de aproximación por instrumento, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el

aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave, llegará sobre el aeródromo.

Identificación de aeronave. Grupo de letras o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave, para las comunicaciones aeroterrestres, o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre controles terrestres de los servicios de tránsito aéreo.

Impulso de despegue. Referido a motores de turbina, significa la potencia que se desarrolla bajo condiciones estáticas a una altura y temperatura atmosférica específica y bajo, las máximas condiciones de velocidad rotacional del eje rotante y de temperatura de gas aprobada para un despegue normal, y limitado en uso continuo al período de tiempo indicado en las especificaciones aprobadas para la máquina.

Impulso libre. Impulso, del jet obtenido cuando cada palanca de control del encendido de motor está colocado en «detenido», posición esta de menor impulso en la que puede ser colocada.

Incidente. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones aéreas.

Incerfa. Palabra clave utilizada para designar una fase de incertidumbre.

Indicador de sentido del aterrizaje. Dispositivo par indicar visualmente el sentido designado en determinado momento par el aterrizaje o despegue.

Inflamable. En relación con fluidos y gases, significa susceptible a inflamarse o explotar.

Información de tránsito. Información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta prevista de vuelo.

Información meteorológica. Informes meteorológicos, pronósticos, y cualesquier otras declaraciones relativas a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

Nota. - La información meteorológica requerida por las dependencias de servicios de tránsito aéreo puede dividirse en dos clases:

a) Aquélla necesaria para llevar a cabo las funciones de control de tránsito aéreo (por ejemplo, datos de viento en la superficie para determinar la pista en uso, datos de radar meteorológicos para guiar a las aeronaves, pronósticos en altitud), y
b) Aquella necesaria para suministrar información a las aeronaves en vuelo (en ruta, aterrizando o despegando).

Informe meteorológico. Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinados.

Infraestructura aeronáutica. Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea; tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y rampas; señalamientos e iluminación; terminales para pasajeros y carga; ayudas a la navegación; tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáuticas; aprovisio-namiento; mantenimiento y reparación de aeronaves.

Inspector. Funcionario de la UAEAC o persona particular licenciada y/o autorizada por dicha autoridad para realizar inspecciones sobre la aptitud técnica del personal aeronáutico, de las aeronaves o las operaciones de vuelo. Los inspectores pueden ser:

Piloto Inspector de Operaciones. Funcionario de la UAEAC titular de una licencia de piloto, que con la debida designación ejecuta labores de inspección a cualquier aeronave civil y sus operaciones y al personal de vuelo y operaciones, así como a su instrucción. Cuando el inspector ha sido designado como principal responsable de las inspecciones de operaciones, ante una empresa aérea o explotador de aeronaves, recibe el nombre de Inspector Principal de Operaciones o Principal Operations Inspector (POI). Piloto Chequeador de Ruta. Piloto empleado del explotador de aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público que previa autorización por parte de la UAEAC supervisa a los tripulantes en la cabina de mando de las aeronaves en los procedimientos rutinarios de vuelo, de conformidad con lo establecido en el manual de operaciones del explotador respectivo y en los reglamentos aeronáuticos.

Piloto Inspector Delegado. (ID) Tripulante empleado del explotador de aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público, autorizado por la UAEAC para evaluar y certificar los conocimientos y habilidades de otros tripulantes del explotador o empresa de aviación a la cual presta sus servicios.

Inspector de Aeronavegabilidad. Funcionario de la UAEAC titular de una licencia de técnico, o de Ingeniero Especialista Aeronáutico, que con la debida designación ejecuta labores de inspección a cualquier aeronave civil y su mantenimiento y al personal técnico a cargo de éste, así como a su instrucción. Cuando el inspector ha sido designado como principal responsable de las inspecciones de aeronave-gabilidad o mantenimiento, ante una empresa aérea, explotador de aeronaves o taller aeronáutico, recibe el nombre de Inspector Principal de Aeronave-gabilidad o Principal Maintenance Inspector (PMI).

Inspector Técnico Autorizado. Técnico empleado del explotador de aeronaves o de un taller de mantenimiento de estas, licenciado por la UAEAC para inspeccionar y autorizar a dicho explotador o taller, para el servicio los trabajos ejecutados en aeronaves, plantas motrices o componentes, según la especialidad y habilitaciones de sus licencias básicas.

Instalaciones para navegación aérea. Cualquier instalación usada como ayuda o disponible, o diseñada para uso de la navegación aérea, incluyendo áreas de aterrizaje, luces, cualquier aparato o equipo para la diseminación de la información meteorológica, de señalización, ayudas radiodireccionales o para radio u otras comunicaciones, eléctrico - electrónicos y cualquier otra estructura o mecanismo con propósitos similares para guiar o controlar vuelos, en el aire o en el aterrizaje, y despegue de aeronaves o para movimientos de aeronaves, en un aeropuerto.

Instrucción reconocida. Programa especial de instrucción que la UAEAC aprueba para que se lleve a cabo en un centro de instrucción aeronáutica.

Instrumento. Componente que utiliza un mecanismo o sistema interno para mostrar visual o auditivamente la actitud, altura y operación de una aeronave o una parte de la misma. Esto incluye dispositivos electrónicos para controlar automáticamente a una aeronave en vuelo, (piloto automático).

Intersección de calles de rodaje. Empalme de dos o más calles de rodaje.

Investigación (de accidente). Compilación ordenada de información sobre los hechos relacionados con un accidente de aviación, incluyendo las averiguaciones y el procedimiento adelantados para obtener tal información.

Investigador. Referido a la investigación de accidentes, Persona debidamente designada por la UAEAC, responsable de la organización, dirección y control de una investigación de accidente. Referido a la investigación de infracciones, funcionario debi-damente designado por la UAEAC, responsable de la investigación de infracciones a las normas aeronáuticas.

Investigado. Persona implicada en la comisión de una infracción a las normas aeronáuticas, a quien se le ha abierto la correspondiente investigación, a partir del respectivo aviso de apertura.

Liberación (release). Autorización dada por una persona facultada para ello, en relación con una aeronave o cualquier otro producto aeronáutico, para que pueda ser dado al servicio, o pueda retornar a este después de haber sido sometido a mantenimiento, mante-nimiento preventivo alteración o cualquier otro trabajo, según se requiera.

Licencia (de personal aeronáutico). Documento expedido por una autoridad aeronáutica, certificando que su titular se considera calificado bajo las regulaciones correlativas, para actuar como personal aeronáutico, ejerciendo funciones aeronáuticas; según las condiciones y limitaciones establecidas en el mismo.

Licencia básica. Licencia de personal aeronáutico de la cual pende otra licencia o habilitación y que sirve como requisito previo para estas.

Límite de autorización. Punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del Control de Tránsito Aéreo.

Límite de franqueamiento de obstáculos (OCL). Altura sobre la elevación del aeródromo, por debajo de la cual no puede mantenerse el margen vertical mínimo prescrito, ya sea en la aproximación frustrada.

Línea aérea. Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público.

Línea aérea designada. Empresa de transporte aéreo que cada una de las partes contratantes en un Acuerdo bilateral o multilateral sobre transporte aéreo designen y notifiquen al Gobierno de la otra u otras partes contratantes, para explotar los servicios convenidos de conformidad con lo establecido en dicho acuerdo.

Longitud básica de pista. Longitud de pista que se requiere en un emplazamiento horizontal a nivel del mar en condiciones atmosféricas tipo y con aire en calma, para satisfacer las necesidades de las aeronaves a las cuales se destina la pista.

Luces de ángulo de aproximación. Sistema de luces debidamente calibrado que da un régimen constante de descenso para la aproximación final.

Luces de calle de rodaje. Luces aeronáuticas de superficie, dispuestas a lo largo de una calle de rodaje, para indicar la ruta que debe seguir una aeronave durante el rodaje.

Luces de obstáculo. Luces aeronáuticas de superficie destinadas a señalar los obstáculos.

Luces de pista. Luces aeronáuticas de superficie dispuestas a lo largo de una pista que indican su dirección o límites.

Luces de umbral de pista. Luces aeronáuticas de superficie, emplazadas de tal manera que indiquen los límites longitudinales de la parte de la pista utilizable.

Luz aeronáutica de superficie. Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las que ostentan las aeronaves.

Mantenimiento. Inspección, revisión, reparación, conservación y cambio de partes; tendientes a conservar las condiciones de aeronavegabilidad de una aeronave y/o componente de ella.

Mantenimiento de línea. Mante-nimiento que se presta a una aeronave para que pueda continuar en vuelo. Comprende aprovisionamiento de fluidos y la corrección de defectos anotados por el piloto que no requieran reparaciones, sino cambio de componentes menores y accesorios. En determinados casos puede incluir cambio de motores y ciertas etapas de servicios de mantenimiento incluidos dentro del plan de mantenimiento propio del explotador, que haya sido aprobado por la UAEAC.

Mantenimiento preventivo. Son operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándar pequeñas que no involucran operaciones de montaje complejas, en concordancia con la Parte Cuarta de este Reglamento.

Manual de vuelo. Publicación de que está provista toda aeronave, relacionada con el certificado de aeronavegabilidad y con las limitaciones dentro de las cuales debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los miembros de la tripulación de vuelo sobre sus sistemas, operaciones, rendimiento, control de crucero, cargue y emergencias, para su operación segura.

Manual general de operaciones. Manual preparado por el explotador de una aeronave y aprobado por la UAEAC para instrucción y orientación del personal responsable, de operaciones y procedimientos a que estas deben ajustarse.

Maqueta. Dispositivo para la instrucción que es una réplica parcial y funcional de una aeronave real pero sin movimiento.

Masa de cálculo para el aterrizaje. Masa máxima de la aeronave, que para fines de cálculo estructural, se supone que se preverá para aterrizar.

Masa de cálculo para el despegue. Masa máxima de la aeronave, que para fines de cálculo estructural, se supone que tendrá al comienzo del recorrido de despegue.

Masa de cálculo para el rodaje. Masa máxima de la aeronave, para la cual se calcula la estructura con la carga susceptible de producirse durante la utilización de la aeronave en el suelo antes de iniciar el despegue.

Matrícula. Acto mediante el cual se confiere nacionalidad colombiana a una aeronave y consiste en la inscripción de la misma en el Registro Aeronáutico Nacional.

Máxima potencia continua graduada. Funciones, recíprocas de los motores de turbohélice y turbo eje; significa la potencia o caballaje al freno aprobado que se desarrolla en vuelo o en estado estático, en condiciones atmosféricas estándar, y a una altura específica, dentro de las limitaciones operacionales del motor, establecidas bajo licencias estándares de tipo aplicable y aprobados para períodos no restringidos de uso.

Máxima potencia gradual continua y en aumento. Fuerza del jet aprobada, que se obtiene en vuelo o en tierra, en condiciones atmosféricas estándar a un nivel específico por inyección del fluido, o por el consumo de combustible en una cámara separada de combustión, dentro de las limitaciones operacionales del motor, establecidas bajo estándares de tipo aplicable y aprobados para, períodos no restringidos de uso.

Máxima potencia gradual. En un motor turbojet, significa la potencia, aprobada a desarrollar estando estático, o en vuelo bajo condiciones atmosféricas estándar y a una altitud específica sin la inyección del fluido y sin el consumo de combustible en una cámara separada de combustión, dentro de las limitaciones operacionales del motor establecidas bajo licencias estándares de tipo, aplicable y aprobadas para períodos no restringidos de uso.

Mecánico de a bordo. Persona titular de la licencia técnica correspondiente, responsable durante el vuelo de la función de asesorar al piloto al mando sobre el estado, vigilancia y empleo de la célula, grupo motor sistemas auxiliares de la aeronave, así como el registro y confección de documentos e informes sobre los mismos.

Médico delegado (examinador médico de aviación). Médico titulado, designado por la UAEAC para realizar los exámenes médicos requeridos para el personal aeronáutico y emitir o denegar los certificados médicos según lo establecido por este Reglamento.

Medios de fijación de la carga externa. Componentes estructurales usados para fijar una carga externa, con los refuerzos correspondientes en la estructura de fijación y cualquier dispositivo de desprendimiento rápido usado para lanzarla.

Mercancías peligrosas. Todo artículo o sustancia que cuando se transporta por vía aérea, puede constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

Miembro de la tripulación. Persona titular de la correspondiente licencia, a quien el explotador de una aeronave asigna obligaciones o tareas que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de vuelo de la aeronave.

Miembro de la tripulación auxiliar de a bordo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, cuyas funciones se desarrollan en la Cabina de Pasajeros y están directamente relacionadas con la seguridad del vuelo.

Miembro de la tripulación de cabina de mando. Miembro de la tripulación que ejerce sus atribuciones en la cabina de mando de la aeronave.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembros de la tripulación titular de la correspondiente licencia, a quien se le asigne obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, durante el tiempo de vuelo.

Mínimos de utilización de aeródromo. Las limitaciones de uso de un aeródromo, bien sea para despegue o para aterrizaje, corrientemente expresadas en términos de visibilidad, de altitud de decisión (DH) o de altitud mínima de descenso (MDA) y de las condiciones de nubosidad.

Mínimos meteorológicos. Las condiciones meteorológicas mínimas prescritas limitadas por techo de nubes y visibilidad para determinar la operación.

Modificación. Cambio en una aeronave o componente de ella, concebidos por el fabricante, con objeto de introducir mejoras o actualizarla de acuerdo al desarrollo técnico aeronáutico.

Modificación (del permiso de operación o funcionamiento). En relación con las actividades aeronáuticas autorizadas en el permiso de operación o funcionamiento de un establecimiento aeronáutico, cambiar o agregar en dicho permiso, una actividad, o privilegio por otro diferente de aquellos que venía ejerciendo. En todo caso, la modificación tendrá lugar, previa autorización de la UAEAC.

Modificación mayor. Modificación no listada en las especificaciones de la aeronave, motor o hélice.

1. Que puedan afectar marcadamente el peso, balance, resistencia estructural, rendimiento (perfomance) operación de la planta motriz, características de vuelo, y otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad, o 2. Que no es realizado de acuerdo a prácticas aceptadas o no se puede realizar por medio de operaciones elementales.

Modificación menor. Modificación que no sea Mayor.

Motoplaneador. Planeador equipado con un motor que se emplea durante el despegue y ascenso, y que es apagado cuando la aeronave logra altura y velocidad y demás condiciones suficientes para continuar su vuelo planeando.

Motor crítico. Motor cuya falla afecta más adversamente el funcionamiento o las cualidades de control de una aeronave.

Motor de altitud. Motor alternativo de aeronave, o que posee una potencia de despegue nominal que se puede obtener desde el nivel del mar y mantenerse hasta una altura establecida mayor.

Motor de la aeronave. Motor empleado o cuya intención es impulsar una aeronave Incluye turbo sobreali-mentadores, componentes y accesorios necesarios para su funcionamiento, excluyendo las hélices.

Motor no sobrealimentado. Motor alternativo de aeronave que tiene una potencia de despegue nominal que solo se puede generar al nivel del mar.

Navegación aérea (RNAV). Método de navegación que permite operaciones de aeronaves en cualquier curso deseado, al alcance de la cobertura de una estación de referencia con señales de navegación o dentro de los límites de un sistema auto controlado.

Navegante. Miembro de la tripulación titular de la licencia correspondiente, responsable durante el vuelo, de realizar los procedimientos de navegación utilizando los sistemas aprobados para determinar la posición de la aeronave y asesorar al piloto al mando en la conducción de la misma a su destino, por la ruta y en las condiciones planificadas.

Nivel. Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

Nivel de crucero. Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Noche. El período de tiempo comprendido entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que especifique la UAEAC.

Norma. Toda regla, regulación, estándar, requisito, procedimiento o sistema característico promulgado por la UAEAC, cuya obediencia es reconocida como necesaria en interés de la seguridad, regularidad o eficiencia de la aeronavegación.

Norma aeronáutica. Toda disposición interna o internacional, de carácter sustantivo o procesal; contenida en un convenio internacional (multilateral o bilateral) sobre aviación civil aprobado por Colombia y sus anexos vigentes; o contenida en la Constitución, Leyes o Reglamentos (decretos o resoluciones) de Colombia, incorporada en el Libro V del Código de Comercio, en los presentes Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, o publicada ya sea de modo independiente o en otra codificación o compilación; que de manera obligatoria, regule aspectos relativos al personal aeronáutico, a las aeronaves, a la infraestructura aeronáutica, al espacio aéreo, a los establecimientos aeronáuticos, o a las actividades aeronáuticas (civiles) en general.

Número «MACH». Es la relación o coeficiente entre la velocidad real de la aeronave y la velocidad del sonido.

Observación meteorológica. La evaluación de uno o más elementos meteorológicos.

Observación meteorológica de aeronave. La evaluación de uno o más elementos meteorológicos, efectuada desde una aeronave en vuelo.

Ocupante (de aeronave). Persona que se encuentra a bordo de una aeronave.

Oficina de control de aproximación. Dependencia establecida para suministrar los servicios de control y asesoramiento anticolisión a los vuelos que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Oficina meteorológica de aeródromo. Oficina, situada en un aeródromo, designado para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo. Oficina que recibe los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo ATS, presentados antes de la salida de las aeronaves.

Operación de aproximación y aterrizaje por instrumentos. Operación de aproximación y aterrizaje utilizando instrumentos, las cuales se clasifican así:

- Operación de aproximación y aterrizaje que no es de precisión. Aproximación y aterrizaje por instrumentos que no utiliza guía electrónica de trayectoria de planeo.
- Operación de aproximación y aterrizaje de precisión. Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía de precisión en azimut y de trayectoria de planeo con mínimos determinados por la categoría de operación, como sigue:
- Operación de categoría I (CAT I). Aproximación de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m. (200 ft) y con una visibilidad no inferior a 800 m., o u alcance visual en la pista no inferior a 550 m.
- Operación de categoría II (CAT II). Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m. (200 ft) pero no inferior a 30 m. (100 f) y un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.

- Operación de categoría III A (CAT IIIA). Aproximación y aterrizaje por instrumentos hasta una altura de decisión inferior a 30 m. (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y con un alcance visual en la pista no inferior a 200 m.
- Operación de categoría III B (CAT IIIB). Aproximación y aterrizaje por instrumentos hasta una altura de decisión inferior a 15 m. (50 ft) o sin limitación de altura de decisión y con un alcance visual en la pista inferior a 200 m. pero no inferior a 50 m.
- Operación de categoría III C (CAT IIIC). Aproximación y aterrizaje por instrumentos sin de altura de decisión, ni limitación en cuanto al alcance visual en la pista.

Nota. Para efectuar aproximaciones de precisión se requiere autorización previa de la autoridad ATS competente.

Operación de aviación general. Operación de aeronaves, en actividades diferentes de los servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronaves, en actividades de servicios aéreos comerciales de transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración.

Operación extendida sobre agua. En relación con aeronaves, exceptuando helicópteros, una operación sobre el agua, a una distancia horizontal de más de 50 millas náuticas de la costa más cercana.

En relación con helicópteros, una operación sobre agua a una distancia horizontal de más de 50 millas náuticas de la costa más cercana y a más de 50 millas náuticas de una estructura de helipuerto en alta mar.

Operador. Persona que opera una aeronave.

Operador de transporte aéreo. Operador de una aeronave involucrada en servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros, correo o carga.

Operar. Referido a la aeronave, significa hacer uso de una aeronave, conforme a su destinación, incluyendo el pilotaje de la misma con o sin el derecho del control legal (como propietario, explotador u otra condición).

Operación de aeronave agrícola. Operación de una aeronave con el propósito de efectuar aspersión de cualquier veneno ecológico, rociar intencionalmente cualquier otra substancia para nutrir o preservar la vida de las plantas, efectuar tratamiento de la tierra, o efectuar control de pestes e insectos; o dispersar químicos que afecten directamente a la agricultura, horticultura, o la preservación forestal.

Operador de trabajos aéreos especiales. Operador de una aeronave involucrada en servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales, en cualquiera de sus modalidades.

Organización de Mantenimiento. Expresión que designa genéricamente a cualquier organización, instalaciones equipos y medios destinados a mantener, reparar o alterar aeronaves, estructuras, plantas motrices, hélices o componentes ya sea funcionando de manera independiente como taller aeronáutico o adscrito a una empresa aérea u operador de aeronaves.

País de fabricación. Estado o estados donde se ha fabricado y certificado un producto aeronáutico.

Paracaídas. Dispositivo usado o destinado a ser usado para retardar la caída de un cuerpo u objeto a través del aire.

Parte (de producto). Todo material, componente o accesorio de equipo aeronáutico.

Pasajero. Persona que se encuentra a bordo de una aeronave en virtud de un contrato de transporte aéreo.

Patrón de tráfico. Flujo de tráfico que está prescrito para aeronaves aterrizando, rodando o despegando de un aeropuerto.

Período de servicio de vuelo. El tiempo total desde el momento en que un miembro de la tripulación comienza a prestar servicio, inmediatamente después de un período de descanso, y antes de hacer un vuelo o una serie de vuelos, hasta el momento en que se releva de todo servicio después de haber completado tal vuelo o serie de vuelos.

Performance. Condiciones de rendimiento de las aeronaves.

Performance 1 (helicóptero clase de). Helicóptero cuya performance (rendimiento) en caso de falla del grupo motor crítico, permite aterrizar en la zona de despegue interrumpido o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra la falla.

Performance 2 (helicóptero clase de). Helicóptero cuya performance (rendimiento) en caso de falla del grupo motor crítico, permite continuar el vuelo en condiciones de seguridad, excepto que la falla se presente antes de un punto definido después del despegue o después de un punto definido antes del aterrizaje, en cuyos casos puede requerirse aterrizaje forzoso.

Performance 3 (helicóptero clase de). Helicóptero cuya performance (rendimiento) en caso de falla del grupo motor en cualquier punto del perfil de vuelo, debe requerir un aterrizaje forzoso.

Performance de navegación requerida (RNP). Declaración de la precisión de performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

Permiso de funcionamiento. Autorización otorgada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEC, a un taller, centro de instrucción, u otro establecimiento aeronáutico, diferente de una empresa de servicios aéreos comerciales, para que este pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización. Dicho permiso está sujeto a la previa obtención por parte del solicitante, de un Certificado de funcionamiento o concepto técnico según el caso, ante la Oficina de Control y Seguridad Aérea.

Permiso de operación. Autorización otorgada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEC a una empresa de servicios aéreos comerciales para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización. Dicho permiso está sujeto a la previa obtención por parte del solicitante, de un Certificado de Operación, ante la Oficina de Control y Seguridad Aérea.

Permiso de control de tránsito aéreo. Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

Persona. Es todo ente capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones; puede ser física o natural (ser humano) o jurídica (distintos tipos de sociedades o instituciones privadas o del Estado), cuya voluntad es ejercida por un gerente o representante legal.

Personal aeronáutico. Conjunto de personas que, a bordo de las aeronaves o en la superficie terrestre, estando debidamente licenciadas o autorizadas por una autoridad aeronáutica, cumplen funciones directamente vinculadas a la técnica de la navegación aérea o el empleo de aeronaves.

El personal aeronáutico incluye personas que se desempeñan a bordo como: piloto al mando, copiloto, ingeniero de vuelo, navegante, auxiliar de servicios a bordo u otro miembro de la tripulación; o en la superficie como: técnico en mantenimiento (de línea o especialista) despachador, controlador de tránsito aéreo (en sus diversas modalidades) operador de estación aeronáutica, inspector de operaciones o de aeronavegabilidad e instructores aeronáuticos (de vuelo y de tierra) cada quien con una función asignada.

Peso de cálculo para el aterrizaje (peso de aterrizaje). Peso máximo de la aeronave que, para fines de cálculo estructural, se prevé, para aterrizar

Peso de cálculo para el despegue (peso de decolaje). Peso máximo de la aeronave que, para fines de cálculo, estructural, se supone que tendrá al comienzo de la carrera de despegue.

Peso de cálculo para el rodaje. Peso máximo de la aeronave para la cual se calcula la estructura con la carga susceptible de producirse, durante la utilización de la aeronave en el suelo antes de iniciar el despegue.

Peso máximo. El límite superior de peso que en determinadas condiciones ambientales y/o estructurales, acepta y/o soporta una aeronave.

Pilotaje. Actividad de quien se desempeña como piloto.

Pilotear o pilotar. Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo. Conducir una aeronave.

Piloto al mando (comandante). Piloto designado por el explotador, responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Pista. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre destinada y preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Pista principal. La que por sus características técnicas tiene una mayor utilización en un aeropuerto.

Plan de vuelo. Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Plan de vuelo actualizado. Plan de vuelo que comprende las modifi-caciones, si las hay, que resulten de incorporar permisos posteriores.

Plan operacional de vuelo (plan de vuelo operacional). Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración del rendimiento del avión, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

Planeador. Aerodino no propulsado por motor que, principalmente deriva su sustentación de reacciones aero-dinámicas sobre superficies de vuelo, el cual es normalmente empleado en actividades de aviación deportiva.

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible estacionamiento o mantenimiento.

Potencia a nivel del mar. En relación con motores recíprocos; un grado de potencia de despegue que solo puede desarrollarse a nivel del mar.

Potencia al freno. Potencia entregada en el eje de la hélice del motor de una aeronave.

Potencia de despegue. Respecto a motores recíprocos, significa el caballaje al freno desarrollado bajo condiciones estándar a nivel del mar y bajo las máximas condiciones de r.p.m. del cigüeñal y presión de admisión del motor aprobadas para un despegue normal y limitados en su uso continuo al período de tiempo indicado en la especificación aprobada del motor. Referente a motores de turbina, significa la potencia al freno desarrollada bajo condiciones estáticas a una altitud y temperatura atmosférica especificada y bajo las máximas condiciones de r.p.m. del eje rotor y de temperatura de gas aprobadas para un despegue normal y limitado en su uso continuo al periodo de tiempo indicado en las especificaciones aprobadas para el motor.

Potencia de despegue nominal. Respecto a la Certificación Tipo de los motores alternativos y turbo motores, es la potencia al freno aprobada que se desarrolla estáticamente bajo condiciones estándar al nivel del mar, dentro de las limitaciones de operación establecidas y limitada en su uso a períodos no mayores de 5 minutos para la operación de despegue.

Potencia indicada para 2-1/2 minutos. Respecto a turbo motores de helicópteros, es la potencia al freno desarrollada estáticamente en atmósfera estándar al nivel del mar, o a una altitud especificada para la operación con un motor detenido para helicópteros multimotores, para 2-1/2 minutos a las r.p.m. del eje del rotor, y a la temperatura de gas establecida para ese régimen.

Potencia gradual de despegue. Se refiere conjuntamente a las funciones recíprocas de los motores de turbohélice y turboeje, significa a la potencia o caballaje aprobado que se desarrolla estando estático bajo condiciones estándar a nivel del mar, con las limitaciones operacionales del motor, establecidas bajo licencias estándares de tipo aplicable y limitadas en uso para períodos que no se extienden a las de cinco minutos en operaciones de despegue.

Potencia indicada para 30 minutos. Con respecto a turbomotores de helicópteros, significa la máxima potencia al freno, desarrollada bajo condiciones estáticas a altitudes especificadas y temperaturas atmosféricas bajo condiciones de r.p.m. máximas del eje del rotor y temperaturas de gas; y limitado su uso a períodos no mayores de 30 minutos, como está indicado en las especificaciones del motor.

Potencia máxima continua nominal. Respecto a motores alternativos, turbo motores, es la potencia al freno aprobada que es desarrollada estáticamente o en vuelo, en atmósfera estándar a nivel del mar dentro de las limitaciones de operación establecidas y aprobadas para períodos ilimitados de uso.

Presión de admisión. Es la presión absoluta de acuerdo como es medida en el punto apropiado en el sistema de admisión y normalmente expresado en pulgadas de mercurio o milímetros de mercurio.

Presión múltiple. Presión absoluta como se mide un punto apropiado en el Sistema de inducción, expresado usualmente en pulgadas de mercurio.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción operación y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Procedimiento. Método utilizado o modo de acción para el logro de un objetivo previamente definido.

Procedimiento de aproximación de precisión. Procedimiento de apro-ximación estándar por instrumentos cuando se provee una trayectoria de descenso electrónica como son los ILS/ MLS y el PAR.

Procedimiento de aproximación de no precisión. Procedimiento de aproximación por instrumentos estándar, en el cual no se provee una trayectoria de descenso electrónica.

Procedimiento de aproximación por instrumentos. Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y luego si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta.

Producto aeronáutico. Toda aeronave, motor de aeronave o hélice. La expresión también designa material, componentes accesorios o dispositivos aeronáuticos aprobados según una Orden Técnica Estándar (TSO) o aprobación de fabricación de partes (PMA).

Programa de entrenamiento. Programa que desarrolla el contenido de las materias y temas propios de alguna área o especialidad para la formación básica, avanzada, de especialización, de habilitación, de transición o de repaso para personal aeronáutico; diseñado conforme a las directivas señaladas por la UAEAC y que puede impartir un centro de instrucción aeronáutica, previa aprobación de dicha autoridad.

Pronóstico. Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o período especificados y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

Publicación de información aero-náutica (AIP). La publicada por el Estado, o con su autorización que contiene información aeronáutica de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Punto de cambio. El punto en el cual una aeronave que navega en un tramo de una ruta ATS definido por referencia a los radiofaros omnidireccionales, se espera que transfiera su referencia de navegación primaria, a la instalación inmediata por delante de la aeronave.

Nota.- Los puntos de cambio se establecen con el fin de proporcionar el mejor equilibrio posible en cuanto a fuerza y calidad de la señal entre instalaciones, a todos los niveles que hayan de utilizarse, y para asegurar una fuente común de guía en azimut para todas las aeronaves que operan a lo largo de la misma parte de un tramo de ruta.

Punto de espera en la pista. Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice lo contrario.

Punto de espera intermedio. Punto designado destinado al control de tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

Punto de notificación. Lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

Punto de referencia de aeródromo (ARP). Punto designado, situado en el plano horizontal, en el centro del área de aterrizaje o cerca de él, a una elevación correspondiente a la elevación media del área utilizable de aterrizaje.

Punto significativo. Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

Reacondicionamiento. Trabajo técnico aeronáutico programado que se ejecuta a una aeronave y/o sus componentes, después de haber cumplido el límite de tiempo operacional indicado por el fabricante y/o la UAEAC, para llevarlo a su condición de aeronavegabilidad original.

Reconstrucción. Reparación de un equipo usado, que ha sido comple-tamente desarmado e inspeccionado en la misma manera y con las mismas tolerancias de un producto nuevo, con partes nuevas o usadas, de manera tal que todas las partes empleadas en él deberán, estar de acuerdo con los planos de producción, tolerancias y límites de vida para partes nuevas.

Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN). Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico, para el intercambio de mensajes y/o datos numéricos entre estaciones fijas aeronáuticas que posean, caracte-rísticas de comunicaciones idénticas o compatibles.

Régimen. Texto que forma parte de un certificado y manifiesta condiciones especiales, privilegios o limitaciones.

Región de información de vuelo (FIR). Espacio aéreo, de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Registrador de vuelo. Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de registrar voces o datos de vuelo para facilitar la investigación de accidentes e incidentes.

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). Conjunto de normas de carácter general y obligatorio, emanadas de la UAEAC a través de su Director General, en ejercicio de facultades que le otorga la Ley en tal sentido, que regulan aspectos propios de la aviación civil, en concordancia con otras normas nacionales e internacionales sobre la materia y en especial con la Parte Segunda del Libro Quinto del Código de Comercio y con el Convenio de Chicago de 1944 Sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos técnicos.

Remuneración. Es el pago de un bien o servicio en dinero o en especie, que compensa el valor del mismo.

Reparación. Restitución a las condiciones iniciales de una aeronave o producto, según su Certificado Tipo.

Reparación general (overhaul). Trabajo técnico aeronáutico programado que se ejecuta a una aeronave y/o sus componentes por haber cumplido el límite de tiempo operacional indicado por el fabricante y/o la UAEAC, para llevarla a su condición de aerona-vegabilidad original.

Reparación mayor. Se refiere a una reparación que puede afectar substancialmente el peso, y balance, resistencia estructural, rendimiento (perfomance) diseño, operación del sistema propulsor, características de vuelo u otras condiciones que pueden afectar la aeronavegabilidad; o que no es realizada de acuerdo a prácticas aceptadas o que no se puede hacer por medio de operaciones elementales.

Reparación menor. Reparación que no sea mayor.

Requisitos. Conjunto de condiciones dadas por la Ley o los Reglamentos, bajo las cuales se expide una licencia, permiso o autorización, o se certifica un producto.

Requisito adecuado de aeronavega-bilidad. Código de aeronavegabilidad, amplio y detallado, establecido o aceptado por la UAEAC para cada tipo de aeronave.

Requisito de aeronavegabilidad. Códigos de aeronavegabilidad completos y detallados, establecidos por un Estado contratante de la OACI, para la clase de aeronave en cuestión.

Resistente a la inflamación. Elemento no susceptible a quemarse violen-tamente al encenderse.

Resistente a las llamas. No susceptible a la combustión al punto de propagar una llama, fuera de los límites seguros, después de que la fuente de Ignición ha sido removida.

Resistente al fuego. En relación con una lamina o miembros estructurales, significa la capacidad para resistir el calor asociado con el fuego, por lo menos tan efectivamente como la aleación de aluminio en las dimensiones apropiadas al propósito para el cual son empleados.

Referente a las líneas transportadoras de fluido, partes del sistema de fluido, ductos de aire, accesorios y controles de la planta de energía, significa la capacidad para realizar sus funciones bajo calor y otras condiciones que puedan ocurrir cuando hay fuego en el sitio respectivo.

Revisión periódica. Trabajo técnico aeronáutico programado que se ejecuta a una aeronave y/o sus componentes a Intervalos regulares de tiempo, a horas determinadas de funcionamiento, o ante situaciones preestablecidas, de acuerdo a instrucciones del fabricante o a las disposiciones de la UAEAC, para conservar su condición de aerona-vegabilidad original.

Rodaje. Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluido el despegue y el aterrizaje pero, en el caso de helicópteros; incluido el movimiento sobre la superficie de un aeródromo dentro de una banda de altura asociada con el efecto de suelo y a velocidad asociadas con el rodaje, es decir, rodaje aéreo.

Rotor auxiliar (rotor de cola). Rotor que sirve ya sea para contrarrestar, en un giroavión, el efecto, del torque del rotor principal, o para maniobrar el giroavión alrededor de uno o más de sus tres ejes principales.

Rotor principal. Rotor que suministra la sustentación principal a un giroavión.

Rumbo (de la aeronave). La dirección en que está el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte geográfico magnético.

Ruta. Trayectoria entre dos puntos determinados. Para efectos comerciales hace referencia al servicio de transporte aéreo que se presta entre un origen y un destino.

Ruta ATS. Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo.

Nota : - La expresión ruta ATS se aplica según el caso, a aerovías, a rutas con asesoramiento, a ruta con o sin control, a rutas de llegada o salida, etc.

Ruta con servicio de asesoramiento. Ruta comprendida dentro de una región de información de vuelo, a lo largo de la cual se presta servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Ruta especificada. Ruta descrita en el cuadro de rutas anexo a un acuerdo bilateral o multilateral sobre transporte aéreo.

Ruta secundaria. Ruta nacional colombiana, no definida como troncal por la UAEAC.

Ruta internacional. Ruta servida entre puntos situados en el territorio de más de un Estado.

Ruta nacional (de cabotaje). Ruta servida entre puntos situados dentro del territorio de un mismo Estado.

Ruta troncal. Ruta nacional colombiana definida como tal por la UAEAC.

Salario Mínimo Legal Mensual Vigente. Suma fijada periódicamente por el Gobierno Nacional, como mínima remuneración básica que puede ser pagada a un trabajador por un mes de servicios durante el respectivo período, la cual es tomada en estos Reglamentos como patrón para la determinación de diferentes valores o cuantías, tales como el capital de las empresas aeronáuticas, entre otros.

Salto en paracaídas. Descenso de una persona hacia la superficie desde una aeronave cuando intenta usar o usa un paracaídas durante todo o parte del descenso.

Segundo al mando. Piloto designado para ser segundo en mando, en una aeronave, durante el tiempo de vuelo.

Serviciable. Condición de todo producto, material, parte, componente, accesorio o dispositivo aeronáutico que se encuentra aeronavegable y en consecuencia apto para ser instalado y dado al servicio en una aeronave, por cumplir con todos sus requerimientos técnicos y tener en regla los documentos pertinentes.

Servicio automático de información terminal (ATIS). Suministro automático de información regular, actualizada a las aeronaves que llegan y a las que salen, durante las 24 horas o determinada parte de las mismas.

Servicio de alerta. Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de asesoramiento anti-colisión. Asesoramiento prestado por una dependencia de los servicios de Tránsito Aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de control de aeródromo. Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de control de aproximación. Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

Servicio de control de área. Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de control de tránsito aéreo. Servicio suministrado para los vuelos controlados en las áreas de control con el fin de:

a) prevenir colisiones entre aeronaves; y en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y

b) acelerar y mantener ordenadamente movimiento del tránsito aéreo.

Servicio de información de vuelo. Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de tránsito aéreo (ATS). Expresión genérica que se aplica según el caso, a los servicios de información al vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (Servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

Servicios aéreos comerciales. Actividad ejecutada mediante remu-neración, por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales, previo permiso de la autoridad aeronáutica.

Sistema. Combinación de componentes y/o accesorios interrelacionados a distancias para desarrollar una función específica. Incluye los componentes básicos y todos los instrumentos, controles, unidades, piezas y partes mecánicas, eléctricas y/o hidráulicas o equipos completos relacionados con el sistema.

Sobre el tope. Sobre la capa de las nubes u otro fenómeno oscuro formando un techo.

Superficie de aterrizaje. Parte de la superficie del aeródromo que la autoridad aeronáutica haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra de las aeronaves que aterrizan en una dirección determinada.

Superficie de despegue. Parte de la superficie del aeródromo que la autoridad aeronáutica haya declarado como utilizable para el recorrido normal en tierra de las aeronaves que despegan en una dirección determinada.

Superficies de despeje. Áreas imaginarias oblicuas y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, en las cuales está limitada la altura de los obstáculos a la circulación aérea; correspondiendo a la UAEAC su determinación y la altura máxima de las construcciones y plantaciones bajo dichas superficies.

Taller aeronáutico (taller de reparación). Establecimiento integrado por Instalaciones con los medios para mantener, reparar o alterar aeronaves, estructuras, plantas motrices, hélices o componentes con permiso de funcionamiento otorgado por la UAEAC.

Cuando el taller se encuentra en Colombia se le denomina Taller Aeronáutico de Reparación - TAR; cuando se encuentra fuera de la República de Colombia y es autorizado por la UAEAC, se le denomina Taller Aeronáutico de Reparación en el Extranjero -TARE.

Tarifa. Para el transporte Nacional, es el precio que se cobra por el transporte de pasajeros entre puntos del territorio nacional y comprende las comisiones y condiciones de pago a las agencias de viaje y en general a los intermediarios y todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio final que paga el usuario, así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte. En el caso del transporte de carga, es el precio por kilogramo que se cobra en las rutas nacionales.

Para el transporte Internacional, se entiende por tarifa, el precio en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica que se cobra por el transporte de personas entre un punto del territorio nacional y un punto en el exterior, y comprende las comisiones y condiciones de pago a las agencias de viaje y en general a los intermediarios, y todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio que paga el usuario, así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte; sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos y demás compromisos internacionales en materia aeronáutica.

Técnico (mecánico). Persona titular de una licencia que lo habilita para efectuar trabajos de mantenimiento de aeronaves en línea (técnico de línea) o en relación con especialidades (técnico especialista) propias de talleres aeronáuticos.

Techo (de nubes). Altura sobre la superficie de la tierra de la capa más baja de las nubes o fenómenos oscurecedores que son reportados como “quebrados” o nublados, u “oscurecedores”, y no clasificados como “delgados”, o “parciales”.

Telecomunicaciones. Toda transmisión, emisión, o recepción, de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos, datos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radio electricidad, microondas, satélite, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

Tiempo de descanso. Lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio.

Tiempo de entrenador. Tiempo durante el cual un piloto practica en tierra el vuelo simulado por instrumentos, en un entrenador sintético de vuelo, aprobado por la UAEAC.

Tiempo de instrucción en doble mando. Tiempo de vuelo durante el cual un alumno recibe la instrucción que le imparte un piloto, debidamente licenciado por la UAEAC al efecto, con el propósito específico de suministrarle entrenamiento de vuelo a bordo de la aeronave.

Tiempo de instrucción en vuelo instrumental. Tiempo de instrucción en la aeronave o entrenador básico de vuelo por instrumento con instrucción calificada y reconocida por Ia UAEAC.

Tiempo de servicio (Duty time) Todo período de tiempo durante el cual un tripulante se halle a disposición de la empresa explotadora de aeronaves para la cual trabaja.

Tiempo de vuelo. De la aeronave, el tiempo transcurrido entre un despegue y el consiguiente aterrizaje. De la tripulación, el tiempo transcurrido desde el momento en que la aeronave empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo (de “cuña a cuña”).

Tiempo de vuelo en planeador. Tiempo total transcurrido en vuelo, ya sea a remolque o no, desde el momento en que el planeador comienza a moverse para despegar; hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo por instrumentos. Tiempo durante el cual se pilota una aeronave solamente por medio de instrumentos, sin referencia a puntos externos.

Tiempo de vuelo solo. Tiempo durante el cual el alumno piloto es el único ocupante de la aeronave en vuelo.

Tiempo programado. Es el que aparece en los itinerarios oficiales de la respectiva empresa o en el respectivo plan de vuelo.

Tiempo total de servicio. Es la suma total de los tiempos durante los cuales un tripulante realiza actividades al servicio del Explotador, y no deberá exceder los tiempos de servicio máximo permitidos.

Tipo. De acuerdo a lo usado con respecto a la certificación, clasificaciones, privilegios y limitaciones de personal técnico aeronáutico, significa una fabricación específica y un modelo básico de aeronave; incluyendo modificaciones a la misma, que no cambian sus características de vuelo y manejo.

De acuerdo a lo usado con respecto a la certificación de aeronaves, significa aquellas aeronaves que son similares en diseño.

De acuerdo a lo usado en relación con la certificación de motores de aeronaves, significa aquellos motores que son similares en su diseño.

Titular (de un certificado de operación o funcionamiento, o de una licencia). Persona natural o jurídica, según el caso, en cuyo nombre ha sido expedido un certificado de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales, como empresa aérea; un certificado de funcionamiento para actividades de mantenimiento como taller aeronáutico, u otra actividad que requiera dicha certificación, o una licencia de personal aeronáutico.

Torre de control del aeródromo. Dependencia especialmente establecida para brindar los servicios de control de tránsito aéreo, al tránsito de aeródromo.

Transmisor localizador de emergencia (ELT). Equipo que difunde señales distintivas en frecuencias designadas y que, según la aplicación puede ser activado y funcionar automáticamente al impacto, o bien ser activado manualmente.

Trabajos aéreos especiales. Acti-vidades aéreas civiles de carácter comercial, distintas del transporte público; tales como: aviación agrícola, aerofotografía, aerofotogrametría, geología, sismografía, construcción, búsqueda y rescate, ambulancia aérea, publicidad aérea y similares.

Trabajos técnicos aeronáuticos. Toda labor o actividad relacionada con material aeronáutico desempeñada para realizar las funciones técnicas de cualquier Taller Aeronáutico.

Tránsito aéreo. Movimiento de las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tránsito de aeródromo. Todo tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones del mismo.

Transportador aéreo. Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público, que con la debida autorización se compromete mediante remuneración, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, bajo los términos de un contrato de transporte aéreo. El transportador deberá disponer de un certificado de operación y permiso vigentes, para transporte aéreo, expedidos por la UAEAC que lo hacen responsable por el control operacional de tales actividades.

Transporte aéreo. Traslado de personas o cosas efectuado de un origen a un destino, por medio de aeronaves.

Transporte aéreo doméstico. Transporte aéreo que se realiza dentro del territorio colombiano. Véase "Cabotaje".

Transporte aéreo internacional. Transporte aéreo que se realiza entre puntos situados en el territorio de diferentes Estados. Transporte aéreo realizado entre puntos situados en el territorio de Colombia y puntos situados en el territorio de otros Estados, en todo caso conforme a los Convenios internacionales sobre la materia.

Transportista aéreo. Véase "trans-portador aéreo".

Trazabilidad. Condición que debe cumplirse en relación con los materiales componentes u otros productos aeronáuticos, permitiendo la posibilidad de rastrear o de hacer seguimiento sobre su historial o procedencia, o uso y mantenimiento, hasta determinar quién ha sido su fabricante autorizado, de acuerdo con la documentación pertinente que así lo acredite. En relación con la calibración de instrumentos, propiedad del resultado de una medición o del valor de un patrón, en virtud de la cual ese resultado se puede relacionar con referencias estipuladas, generalmente en patrones nacionales o internacionales, a través de una cadena ininterrumpida de comparaciones que tengan todas las incertidumbres determinadas. La cadena ininterrumpida de comparaciones se llama cadena de trazabilidad.

Nota.- El concepto de trazabilidad puede expresarse mediante el adjetivo "trazable".

Tripulación sencilla. Es aquella que, de acuerdo al certificado tipo, está integrada por un piloto y un copiloto y cuando se requiera un ingeniero de vuelo y un navegante.

Tripulación múltiple. Es aquella integrada por un número de tripulantes mayor que el de una tripulación sencilla, para poder incrementar conforme lo permitan los reglamentos, las horas de vuelo y/o de servicio durante una asignación en la cual uno de los dos pilotos podrá volar en la silla derecha durante la fase de crucero.

Tripulante. Persona titular de la correspondiente licencia, a quien el explotador de una aeronave asigna obligaciones o tareas que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de vuelo de la aeronave.

Tripulante adicional. Tripulante que, previa asignación por parte de la empresa, se traslada en una aeronave, sin ejercer funciones en relación con ésta o con el vuelo que realiza; para movilizarse de una localidad a otra, ya sea para operar posteriormente una aeronave como tripulante efectivo, regresar a su base por tiempo cumplido y/o motivos técnicos o para cumplir una asignación de la escuela de operaciones, figurando como tal en los documentos del respectivo vuelo.

Nota.- El ser asignado como tripulante adicional (tripadi) de acuerdo con lo anterior, no ocasiona doble asignación.

Tripulante de cabina de pasajeros. Auxiliar de Servicios a Bordo.

Tripulación. Conjunto de personas titulares de las correspondientes licencias, a quienes se le asigna obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, durante el tiempo de vuelo. La tripulación incluye:

- Tripulación de Vuelo. Integrada por El Comandante piloto al mando y el Copiloto o cualquier otro piloto que ejerza funciones como tal durante el vuelo.
- Otros Tripulantes. En las aeronaves que los requieran, conformados por El Ingeniero de Vuelo, Navegante y Auxiliar (es) de Servicios a Bordo.

Umbral. Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Vectores de radar. El suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados, en la observación de una presentación radar.

Velocidad calibrada. Velocidad de una aeronave indicada, corregida por posición y error de instrumentos. La velocidad calibrada equivale a la velocidad verdadera en la atmósfera estándar a nivel del mar.

Velocidad con el tren de aterrizaje extendido (Vle). Velocidad máxima de vuelo seguro de una aeronave, con el tren de aterrizaje extendido.

Velocidad con flaps extendidos (Vfe). Velocidad máxima de vuelo seguro de una aeronave con los flaps extendidos.

Velocidad de despegue seguro (V2). Velocidad mínima de referencia obtenida después del decolaje, en la cual el desempeño para una escala requerida con un motor inoperativo puede lograrse.

Velocidad de operación para un tren de aterrizaje. Velocidad máxima en la cual un tren de aterrizaje puede ser retractado o extendido.

Velocidad equivalente. Velocidad calibrada de una aeronave, corregida por el flujo de compresión adiabático para una altitud particular. Velocidad equivalente es igual a la velocidad calibrada en atmósfera estándar al nivel del mar.

Velocidad indicada (IAS). Lectura sin corregir de indicador de velocidad relativa.

Velocidad verdadera. Velocidad de una aeronave relativa a un aire sin disturbios. Velocidad verdadera es igual a la velocidad equivalente, multiplicada por (p/p) _.

Veneno ecológico. Cualquier sustancia o mezcla de sustancias destinada a prevenir, destruir; repeler, o mitigar cualquier insecto, roedor nemátodo, hongos, malezas, y otras formas de plantas o vida animal o virus, excepto los virus en seres humanos u otros animales, que el Ministerio de Salud u otras autoridades competentes declaren como peste. Cualquier sustancia o mezcla de sustancias que se pretenda usar como regulador de plantas, líquido que cause defoliación o quema del follaje.

Viajero. Persona, normalmente diferente de la tripulación, que se traslada de un punto a otro a bordo de una aeronave, independientemente de que exista o no contrato de transporte aéreo.

Visibilidad. Distancia determinada por las condiciones atmosféricas y expresada en unidades de longitud, a que pueden verse e identificarse durante el día objetos prominentes no iluminados y durante la noche objetos prominentes iluminados.

Visibilidad en tierra. Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente.

Visibilidad en vuelo. Visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en Vuelo visual.

Visible. Condición de un objeto que puede verse en una noche oscura con atmósfera diáfana.

Vuelo acrobático. Maniobras realizadas intencionadamente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales.

Vuelo controlado. Todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo.

Vuelo chárter. Vuelo comercial no regular programado para atender situaciones especiales de demanda, que en ningún caso puede constituir competencia indebida a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular mediante el establecimiento de series sistemáticas de vuelos, publicidad para los mismos, o ejecución directa o indirecta de contratos de transporte individuales o cualquier otra práctica lesiva a los servicios regulares.

Vuelo IFR. Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo nocturno. El vuelo realizado entre la hora de puesta del sol más el crepúsculo civil y la hora de salida del sol menos el crepúsculo civil.

Vuelo VFR especial. Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice en una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a la VMC.

Zona de control. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Zona de parada. Área rectangular definida en el extremo de una franja, en el sentido de despegue, escogida o preparada como área conveniente para que puedan parar las aeronaves después de un despegue interrumpido o abortado.

Zona libre de obstáculos. Área rectangular definida en el extremo de una franja, en el sentido de despegue o aproximación elegida o preparada como zona adecuada sobre la cual pueden hacer las aeronaves su ascenso inicial hasta la altura especificada.

Zona de tránsito de aeródromo. Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

Zona peligrosa. Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona prohibida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales dentro de la cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales del Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

1.2.2. ABREVIATURAS

A los fines de los presentes Reglamentos Aeronáuticos, las siguientes abreviaturas tendrán el significado expresado a continuación:

ACC. Centro de Control de Área.

AD. Directiva de Aeronavegabilidad. (Airworthiness Directive).

ADF. Buscador automático de señales direccionales de radio. (Automatic Direction Finder).

AFCS. Sistema de mando automático de vuelo. (Automatic Flight Control System).

AFM. Manual de Vuelo Aprobado de una aeronave.

AFTN. Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (Aeronautic Fixed Teleco-munications Network).

AGA. Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres.

AIC. Circular de Información Aeronáutica. (Aeronautic Information Circular).

AIG. Investigación y prevención de accidentes.

AIP. Publicación de Información Aeronáu-tica. (Aeronautic Information Publication).

AIS. Servicios de Información Aeronáutica. (Aeronautic Information Service).

AIT. Inspector Técnico Autorizado.

ALS. Sistema de Luces de Aproximación. (Approach Light System).

AP.A. Alumno Piloto de Avión.

AP.H. Alumno Piloto de Helicóptero

APP. Oficina de Control de Aproximación o Servicio de Control de Aproximación.

ARO. Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

ASA. Auxiliar de Servicios a Bordo (Tripulante de Cabina de Pasajeros).

ATC. Control de Tránsito Aéreo. (Air Traffic Control).

ATS. Servicios de Tránsito Aéreo.

ATZ. Zona de Tránsito de Aeródromo.

BTN. Entre. (Between).

CAS. Velocidad Aérea Calibrada. (Calibrated Airspeed).

CAT. Categoría.

CAVOK. Visibilidad, nubes y condiciones meteorológicas actuales, mejores que los valores o condiciones prescritos.

CFIT. Vuelo Controlado hacia el Terreno. (Controled Flight into terrain).

CLAC. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

CNL. Cancelar o cancelado.

CNS/ATM. Comunicaciones Navegación y Vigilancia / Gestión del Tránsito Aéreo. (Communications Navigation Surveillance/ Air Traffic Management).

CRM. Gestión de Recursos de Cabina, o Gestión de Recursos de la Tripulación. (Cokpit Resources Management - Crew Resources Management).

CRS. Sistemas Computarizados de Reserva (Computer Reservation System).

CTA. Controlador de Tránsito Aéreo.

CTA. Área de Control.

CTR. Zona de Control.

CVR. Registro de la Voz en el Puesto de Pilotaje. (Cokpit Voice Recorder).

CW. Honda Continua.

DH. Altura de Decisión. (Decision Height).

DME. Equipo radiotelemétrico para la medición de distancias (Distance Measuring Equipment).

DNG. Peligro o peligroso. (Dangerous).

DPA. Despachador de Aeronaves.

EFIS. Sistema electrónico Integrado de Instrumentos de Vuelo. (Electronic Flight Instruments System).

EGT. Temperatura de los Gases de Escape.

EICAS. Sistema de alerta a la tripulación sobre los parámetros del motor.

EIO. Experiencia Operacional Inicial.

ELT. Transmisor Localizador de Emergencia. (Emergency Transmisor Localizer).

ELEV. Elevación.

ENG. Motor. (Engine).

ETOPS Operación a grandes distancias sobre el agua, de aviones con dos motores (Extended Twin Operations).

FAC. Fuerza Aérea Colombiana.

FAL. Facilitación del Transporte Aéreo.

FDR. Registrador de Datos de Vuelo. (Flight Data Recorder).

FIR. Región de Información de Vuelo. (Flight Information Region).

FPL. Plan de Vuelo Presentado.

GLONASS. Sistema de Navegación. Global. (Global Navigation System)

GND. Tierra.

GPS. Sistema de Posicionamiento Global. (Global Position System).

GPWS. Sistema de Advertencia de Proximidad del Terreno. (Ground Proximity Warning System).

Ft. Pié. (Feet).

HK. Grupo de caracteres que constituyen el distintivo establecido para las aeronaves matriculadas en Colombia, incorporado en el anexo 7 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, como marca de nacionalidad colombiana, la cual deben ostentar dichas aeronaves precediendo a los caracteres numéricos de matrícula.

Hz. Hertzio (ciclo por segundo).

IAA.I. Inspector de Aeronavegabilidad I (Técnico).

IAA.II. Inspector de Aeronavegabilidad II (Ingeniero).

IAS. Velocidad Indicada. (Indicated Airspeed).

ID. Piloto Inspector Delegado.

IDV.A. Ingeniero de Vuelo – Avión.

IDV.H. Ingeniero de Vuelo – Helicóptero.

IDV.I. Instructor de Ingenieros de Vuelo.

IEA Ingeniero Especialista Aeronáutico.

IET. Instructores de Tierra en Especialidades Aeronáuticas.

IFR. Reglas de Vuelo Por Instrumentos. (Instrument Flight Rules).

ILS. Sistema de Aterrizaje por Instrumentos. (Instrument Landing System).

IMC. Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos.

INS. Sistema de Navegación Inercial.

IV.A. Instructor de Vuelo en Avión.

IV.G. Instructor de Vuelo en Globo.

IV.H. Instructor de Vuelo en Helicóptero.

IV.P. Instructor de Vuelo en Planeador.

KHz. Kilohertzio.

Km. Kilómetros.

Kt. Nudos. (Knots).

L. Izquierda. (Left).

LOFT. Entrenamiento de Vuelo Orientado a la Línea. (Line Oriented Flight Training).

M. Número MACH.

MAP. Mapas y Cartas Aeronáuticas.

MDA. Altura Mínima de Descenso.

MEA. Altura mínima en ruta de reglas de vuelo por instrumentos. (Minimum on route IFR Altitude).

MEL. Lista de Equipo Mínimo. (Minimum Equipment List).

MHz. Megahertzio.

MMEL (Master MEL). Lista Maestra de Equipo Mínimo. (Master Minimum Equipment List).

MNPS. Especificaciones de performance mínima de navegación.

MSL. Nivel Medio del Mar. (Mean Sea Level).

NAV. Navegación.

NDB. Radiofaro no direccional. (Non Direccional Beacon).

NDV. Navegante de Vuelo.

NOTAM. Aviso distribuido por medios de Telecomunicaciones (AFTN) que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación

aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo. Aviso para el Piloto (Notice to Airman).

OACI (ICAO). Organización de Aviación Civil Internacional. (International Civil Aviation Organization).

OEA. Operador de Estación Aeronáutica.

OIA. Oficina donde se prestan los servicios de Información Aeronáutica.

PANS. Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea.

PAPI. Luces Indicadoras de Trayectoria de Aproximación de Precisión.

PBMO. Peso Bruto Máximo de Operación.

PCA. Piloto Comercial de Avión.

PCH. Piloto Comercial de Helicóptero.

PGL. Piloto de Globo.

PMA. Aprobación de Manufactura de Partes. Autorización de fabricación de partes.

PMI. Inspector Principal de Mantenimiento. Ingeniero o técnico inspector de aeronavegabilidad, asignado como principal ante una empresa aérea o taller aeronáutico. (Principal Maintenance Inspector).

PNR. Punto de no Retorno.

POI. Inspector Principal de Operaciones. Piloto inspector de tripulaciones y operaciones de vuelo asignado como principal ante una empresa aérea. (Principal Operations Inspector).

PPA. Piloto Privado –Avión.

PPH. Piloto Privado –Helicóptero.

PPL. Piloto de Planeador.

PTL. Piloto de Transporte de Línea –Avión.

PWR. Potencia. (Power).

QDM. Rumbo Magnético.

QFE. Presión atmosférica a la elevación del aeródromo.

QNH. Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.

R. Derecha.

RAC. Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo.

RAC. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

RADAR. Detección y localización por radio. Detección de rango o distancia por ondas de radio. (Radio Detection and Range).

REG. Matrícula.

RNP. Performance de Navegación Requerida.

RNAV. Punto de Ruta (W/P) Posición geográfica predeterminada que se utiliza para la definición de ruta o aproximación por instrumentos o con el propósito de reportar progresos que se definen en relación con la posición de la estación VORTAC.

RPL. Plan de Vuelo Repetitivo.

r.p.m. Revoluciones por Minuto.

RTF. Radiotelefonía, o radiotelefonista.

RVR. Alcance Visual en la Pista.

RWY. Pista. (Runway).

SAR. Búsqueda y Salvamento.

SARPS. Normas y Métodos Reco-mendados (OACI).

SIGMET. Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones aéreas.

S.M.L.M.V. Salario Mínimo Legal Mensual Vigente.

STC. Certificado Tipo Complementario.

STD. Normal o estándar.

STOL. Despegue y aterrizaje cortos.

TAS. Velocidad Aérea Verdadera. (True Airspeed).

TC. Certificado Tipo. (Type Certificate).

TCAS. Sistema de Alerta de Tráfico y Prevención de Colisiones (Traffic alert and Collision Avoidance System).

TDZ. Zona de Toma de Contacto.

TEEI. Técnico Especialista en Aviónica - Sistemas Eléctricos, Electrónicos e Instrumentos.

TEH. Técnico Especialista en Hélices.

TEMC. Técnico Especialista en Estructuras Metálicas y Materiales Compuestos.

TERM. Técnico Especialista en Reparación de Plantas Motrices.

TESH. Técnico Especialista en Sistemas Hidráulicos.

TKOF. Despegue. (Take Off).

TLA. Técnico de Línea – Aviones.

TLH. Técnico de Línea – Helicópteros.

TMA. Área de Control Terminal.

TRIPADI. Tripulante Adicional.

TSO. Orden Técnica Estándar.

UTA. Área Superior de Control.

UTC. Tiempo Universal Coordinado. (Universal Time Coordinate).

Va. Velocidad de maniobra diseñada. (Design Maneuvering Speed).

VASIS. Sistema Visual de Luces Indicadoras de Pendiente de Apro-ximación.

Vc. Velocidad de crucero. (Cruising Speed).

Vd. Velocidad de diseño de picada. (Design Diving Speed).

V1. Velocidad de decisión en el despegue.

V2. Velocidad mínima para despegue seguro.

Vfe. Velocidad máxima con flaps extendidos. (Maximum Flap extended Speed).

VFR. Reglas de Vuelo Visual. (Visual Flight Rules).

Vh. Velocidad máxima de vuelo nivelado con el máximo de potencia continua. (Maximum Speed in Level Flight with Maximum Continuous Power).

VHF. Muy Alta Frecuencia de radio. (Very High Frecuency).

VIP. Persona muy importante. Pasajero muy importante. (Very Important Person).

Vle. Velocidad máxima con el tren de aterrizaje extendido. (Maximum Landing Gear Extended Speed).

VMC. Condiciones meteorológicas de vuelo visual.

VOR. Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta frecuencia (Very High Frequency Omnirange Station).

Vr. Velocidad de rotación. (Rotation Speed).

VTOL. Despegue y Aterrizaje Vertical.

WRNG. Alerta.

Asociación de Oficiales en Retiro
de la Fuerza Aérea Colombiana
ASORFAC

Bogotá, Abril 1 de 2004.

Doctor
ÁLVARO SEQUERA DUARTE
Ciudad

A nombre de la Academia Colombiana de Historia Aérea y de la Asociación de Oficiales en Retiro de la Fuerza Aérea "ASORFAC", atentamente me permito expresarle nuestro agradecimiento y reconocimiento por la entrega para consulta de nuestros asociados de la propuesta sobre la creación de una Comisión Interamericana De Aviación Civil CIAC. En realidad se trata de un extenso y pormenorizado estudio acerca de las intimidades y perspectivas de la aviación civil proyectada especialmente en Iberoamérica. Su análisis registra una invaluable estadística que refleja el itinerario de la aviación hasta comienzos de la década de los noventa, pero con una gran facilidad para actualizarlo porque su acertada metodología así lo permite. Estoy seguro que sus propuestas han servido como

fundamentos para conciliar posiciones encontradas entre la representación oficial y las compañías de aviación. Por lo anterior lo consideramos como un texto destacado y que refleja sus conocimientos y su participación permanente en lo que compete a nuestra aviación civil.

Una vez más le agradezco su cooperación y me permito ratificarle nuestro cordial y afectuoso saludo.

Atentamente,

BIBLIOGRAFÍA

AEROSPACE Dictionary. Bill Gunston. Janes Publishing Co. 1980.

ATLAS Enciclopédico de Aviones Civiles Enzo Angelucci. Editorial Orvesa.

AVIATION History, Chartwell Books Co. 2001.

BAUZA ARAÚJO, Álvaro. Principios de Derecho Aéreo. Montevideo, 1995.

BILLYOU DE FOREST. Air Law. New York 1964.

CONSTITUCIÓN Política de Colombia. Editorial Temis 1991.

CÓDIGO Civil. Editorial Temis.

CÓDIGO de Comercio. Editorial Temis.

CÓDIGO Penal. Editorial Legis.

CONTRATO de Trabajo Aeronáutico. Alberto Cámara B., 1994.

COMISIÓN Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aeronáutico y Espacial CIJEDAE. Lima 1995.

CARMONA, Isidoro. Aerodinámica y actuación del avión. Editorial Panarinfo, España.

CARTOU, Louis. Droit aérien. París, P.U.F, 1963.

CHENG, Din. The Law of International Transport. Londres, 1962.

CHRONICLE Of Aviation Edition JOL 1992.

CHAVEAU, Paul. Droit aérien. París, Librairies Tecniques, 1951.

COOPER, John. El derecho de volar. Buenos Aires, Depalma, 1950.

CURSO de Posgrado de Derecho Aéreo y Espacial J. Palacín F. 1992.

DELASCIO, Víctor José. Manual de Derecho de la aviación. Caracas, 1959.

DERECHO Aéreo. Ramiro Barrera Barraza Editorial Temis 1979.

DERECHO Aeronáutico. Tomo I. José Fernando Cobo Cayón.

DERECHO Aeronáutico Peruano. Víctor Marchena Errol. 1990 Lima.

DERECHO Aeronáutico Argentino AZ Editora 1994.

DICTIONARY Of Aeronautical Terms Editorial Asa 1991.

EDUARDO Álvarez Correa. Módulo de Derecho Aeronáutico 1983.

ENSAYO para un Diccionario de Derecho Aeronáutico Luis Tapia Salina- Enrique Mapelli 1991

FEDERAL Aviation Regulations Editorial ASA 2002.

FOGLIA, Ricardo y Mercado, Angel. Derecho aeronáutico. Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1968.

GILDEMEISTER, M. Alfredo. Elementos de derecho aeronáutico. Lima, Biblioteca de derecho, 1964.

GULDIMANN, W. Internacionales Lufttransportrecht. Zurcí, 1955.

HAMILTON, Eduardo. Manual de derecho aéreo. Santiago, Ed. Jurídica de Chile, 1960.

INSTITUTO Iberoamericano de Derecho Aeronáutico del Espacio y Aviación Comercial IIDAEA. Madrid 1994-2203.

JOHNSON, David H. M. Rights in Air Space. Manchester, Manchester Univ. Oceana, 1965.

De JUGLART, Michel. Traité Elémentaire de Droit Aérien. París, Lib. gén. de dr. et de jur., 1952.

La Nueva Aerocivil Unidad Administrativa Especial 1994.

LE GOFF, Marcel. Manual de droit aérien – Droit Privé, París, Dalloz, 1961.

LE GOFF, Marcel. Manual de droit aérien – Droit Públic, París, Dalloz, 1961.

LEMOINE, Maurice. Traité de droit aérien. París, Sirey. 1947.

LITVINE, Max. Droit aérien – Notions de Droit belge et de Droit international, Bruselas, Esab. Emile Bruylant, 1970.

LOS HERMANOS WRIGHT - Exley Publications 1993.

MATTE MATEESCO. Traité de Droit aérien – aeronautique. París, 2d ed., 1964.

McNAIR, Arnold D., KERR & McGRINDLE. The law of the air. Toronto, Carswell Co. Ltd; Londres, Stevens & Sons Ltd., 2d ed. 1953; 3a: 1964.

McWHINNEY-BRADLEY, M.A. The freedom of the air. Leidon, 1968.

MEYER, Alex. Freiheit der Luft als Rechtsproblem: Zurich, 1944.

MINISTERIO de Relaciones Exteriores Oficina de Asuntos Multilaterales Int. 2003.

NORMAS Aeronáuticas de Colombia Aeronoticias 2002-2003.

PUBLICACIONES de la Escuela Técnica Superior de Ing. Aeronáuticos España 2001.

PUBLICACIONES de Aital Ernesto Vásquez Rocha 1991-2002

PETRARULO, Michele. Manuale di Diritto della Navegazione. Roma, Cielo, 1962.

RIESE, Otto y LACOUR, Jean T. Precis de Droit aérien international et suisse, París, L.G.D.J., 1951.

REGLAMENTO Aeronáutico de Colombia RAC. Aeronoticias 2003.

REVISTA Aeronáutica Empuje Publicación S.O.T.V.E. España 1982-2003.

RODRÍGUEZ JURADO, Agustín. Teoría Práctica del Derecho Aeronáutico. Buenos Aires, Depalma, 1963.

SAMPIAO DE LACERDA, J.C. Curso de Direito Comercial Marítimo e Aeronáutico. Rio y Sao Paulo, Freitas Bastos, 1963.

SEABROOKE, G.A. Air law. Londres, 1964.

SERVICIOS Aeronáuticos de Colombia H. Robles Alvira 2004.

SEQUERA Duarte Álvaro Manual de Reactores Editorial Eureka 1972.

SEQUERA Duarte Álvaro Manual de Operaciones de Vuelo Aerocóndor S.A. 1974.

SHAWCROSS & BEAUMONT. Air law. Londres, Butterworths, 1966.

THE Illustrated Guide to Aerodynamics Hubert Skip Smith Us 1984.

TRABAJOS de Investigación Científica TIC. Universidad de San Buenaventura, Facultad de Ingeniería Aeronáutica 1996-2001.

TRABAJOS de Investigación Científica Universidad Politécnico Grancolombiano, Facultad de Administración de Servicio 1993-2003.

VIDELA ESCALADA, Federico N. Derecho Aeronáutico. 3 Tomos Buenos Aires, Ed. Victor P. de Zavalia, 1969.