

Notas de edición: Este documento contiene la transcripción literal de la legislación básica aeronáutica colombiana. Los textos en negrilla al comienzo de cada artículo, las concordancias y las notas no hacen parte del texto original ni de la edición oficial del Código de Comercio, se incluyeron únicamente para facilitar la consulta de este documento legal.

CÓDIGO DE COMERCIO
Decreto 410 de marzo 27 de 1971
Diario Oficial N° 33.339 del 16 de junio de 1971

...

LIBRO QUINTO
DE LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 1426. Participación de capital extranjero en empresa nacional aérea y militar de carácter comercial. (Derogado tácitamente por la Ley 9ª de 1991).

ARTÍCULO 1427. Formalidades que rigen actos o contratos de aeronaves. Los actos o contratos que afecten el dominio o que tengan por objeto la constitución de derechos reales sobre *naves mayores* o sobre aeronaves se perfeccionan por escritura pública. La respectiva escritura solo se inscribirá en la capitanía del puerto de matrícula o en el registro aeronáutico nacional, según el caso.

La tradición se efectuará mediante dicha inscripción acompañada de la entrega material.

Las embarcaciones menores se sujetarán a lo dispuesto en el reglamento.

Conc. 1792; RAC 20.

ARTÍCULO 1428. Entrega de naves o aeronaves – amparo administrativo para impedir operación. Para los efectos de la entrega de *naves* o aeronaves, el propietario o adquirente podrá solicitar amparo administrativo ante la autoridad *marítima* o aeronáutica para que esta impida su operación.

Conc. RAC 20.

...

SEGUNDA PARTE
DE LA AERONÁUTICA

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1773. Ámbito de aplicación de las disposiciones que rigen la aeronáutica civil. 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 sólo quedarán sujetas a las disposiciones de este Libro cuando así se disponga expresamente.

Conc.: 1775, 1786, 1790, 1814, 1840.

Art. 1774. Concepto de aeronáutica civil. Se entiende por "aeronáutica civil" el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

Conc.: 1775, 1789.

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

Conc.: 1789, 1840.

Art. 1776. Utilidad pública de la aeronáutica civil. La aeronáutica civil se declara de utilidad pública.

Conc.: 1773, 1774, 1775.

Art. 1777. Espacio aéreo nacional. 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.

***Nota.** El artículo 3º citado, corresponde al artículo 101 de la actual Constitución Política.*

C.P., ARTICULO 101º. Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación. Los límites señalados en la forma prevista por esta Constitución, sólo podrán modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República. Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, Santa Catalina e isla de Malpelo, además de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geostacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el derecho internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales (el subrayado está fuera del texto).

Art. 1778. Restricción por motivos de interés público. 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.

Conc.: 1773, 1774, 1775, 1776, 1777.

Art. 1779. Prohibición de lanzar objetos y sustancias desde aeronaves al espacio. 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.

Conc.: 1827; RAC 91.

Art. 1780. Obligación de soportar el tránsito de aeronaves. 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.

Conc.: 1784, 1827.

Art. 1781. Normas para lo no previsto. 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 del derecho común, sucesivamente. La misma regla se aplicará para la interpretación de las normas de este Libro.

Conc.: 1º, 2º, 3º, 822, 1426 y ss., 1860; C. Civil arts. 4º a 11.

Art. 1782. Autoridad aeronáutica. 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.

Conc.: Decreto 2171 de 1992, art. 47, 67 y ss.; Decreto 260 de 2004, art. 2º, modificado por el art. 1º. Decreto 823 de 2017.

Nota. Las funciones de autoridad aeronáutica fueron asumidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, creada mediante el Decreto 2171 de 1992 al fusionar el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil con el Fondo Aeronáutico Nacional.

CAPÍTULO II NAVEGACIÓN AÉREA

Art. 1783. Definición de navegación aérea. Por navegación aérea se entiende el tránsito de aeronaves por el espacio.

Conc.: 1784, 1785 y ss.

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

Conc.: 1783 y ss.

Art. 1785. Navegación de cabotaje. 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.

Conc.: 1783 y ss.

Art. 1786. Normas que rigen a las aeronaves del Estado. 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.

Conc.: 1773, 1775; RAC 91 Apéndice 22.

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

Conc.: 1775, 1786; RAC 160.

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

Conc.: 1782, 1809 y ss., 1864.

CAPÍTULO III AERONAVES

Art. 1789. Definición. 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.

Conc.: 1964; RAC 1.

Nota. En los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, conforme a la OACI, se define aeronave técnicamente como "toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra".

Art. 1790. Certificado de navegabilidad. 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.

Conc.: 1782, 1813, 1815; RAC 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 43.

Art. 1791. Documentos que debe llevar toda aeronave. Toda aeronave deberá llevar, además del certificado de aeronavegabilidad, los demás documentos que determine la autoridad aeronáutica.

Conc.: 1782, 1789, 1790; RAC 91, 121, 129, 135, 137, 138.

Art. 1792. Oficina de Registro Aeronáutico Nacional. La oficina de registro aeronáutico nacional dependerá de la autoridad aeronáutica, y llevará los libros que la ley o los reglamentos aeronáuticos determinen.

Conc.: 1782 y ss; RAC 20.

Art. 1793. Matrícula de aeronaves. 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.

Conc.: 1794, 1818, 1851, 1904; RAC 20.

Art. 1794. Distintivos de aeronaves matriculadas en el país. Toda aeronave matriculada en Colombia llevará, como distintivos de la nacionalidad, la bandera colombiana y el grupo de signos que determine la autoridad aeronáutica.

Conc.: 1437, 1795, 1799; RAC 20, 45.

Art. 1795. Registro de reglamento para matrícula de aeronave. Para matricular una aeronave se cumplirán 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.

Conc.: 1426, 1853 a 1856, 1864; RAC 20.

Art. 1796. Cancelación de la matrícula de una aeronave. Casos. La matrícula de una aeronave podrá cancelarse, conforme a los reglamentos, en los siguientes casos:

- 1º) Cuando la autoridad aeronáutica concede permiso para su matrícula en otro país;
- 2º) Cuando se autorice su exportación, previo concepto favorable de autoridad aeronáutica;
- 3º) Cuando se requiera ponerla definitivamente fuera de servicio;
- 4º) Por destrucción o desaparecimiento debidamente comprobados;
- 5º) Por decisión de la autoridad aeronáutica o de autoridad competente, cuando se establezca que la matrícula ha sido irregularmente otorgada;
- 6º) 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
- 7º) En los demás casos determinados por la ley. En el caso de los ordinales 1o. y 2o. de este artículo se requiere la previa cancelación de los gravámenes y de los registros de embargos y demandas civiles, salvo autorización expresa de los acreedores. Cuando proceda la cancelación de la matrícula, ésta se efectuará mediante resolución motivada de la autoridad aeronáutica.

Conc.: 1782, 1795; RAC 20.

Art. 1797. Permiso para uso de marcas de nacionalidad colombiana. Fines de importación. 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.

Conc.: 1782, 1794, 1851; RAC 20.

Art. 1798. Validez de actos y contratos celebrados en el exterior. 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.

Conc.: 480, 1427, C.G.P. 251; RAC 20.

Art. 1799. Vigencia de tratados internacionales. Las disposiciones sobre nacionalidad y matrículas 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.

Conc.: 1794.

CAPÍTULO IV PERSONAL AERONÁUTICO

Art. 1800. Concepto. Se entiende por personal aeronáutico aquellas personas que, a bordo de las aeronaves o en tierra, cumplen funciones vinculadas directamente a la técnica de la navegación aérea.

Conc.: 1783, 1817.

Art. 1801. Reglamentación. 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.

Conc.: 1782; RAC 61, 63, 65 y 67.

Art. 1802. Reconocimiento de licencias otorgadas en el extranjero. 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.

Conc.: 1782, 1799, 1801; RAC 61, 63 y 65.

Art. 1803. Obligación de ocupar trabajadores colombianos. 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.

Conc.: 263, 264, 1782, 1862; C.S.T. art. 24.

Nota. El art. 74 del C.S.T. fue derogado por el art. 15 de la Ley 1429 de 2010.

Art. 1804. De la tripulación y el comandante. 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 dispongan el reglamento para casos especiales, en las aeronaves de transporte público matriculadas en Colombia, el comandante será de nacionalidad colombiana.

Conc.: 1782, 1789, 1800, 1816 y ss; RAC 91, 121, 129, 135.

Art. 1805. Autoridad y responsabilidad del comandante. 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.

Conc.: 1804; RAC 91, 121, 129, 135.

Art. 1806. Gastos que puede efectuar el comandante. 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.

Conc.: 1816 y ss., 1851.

Art. 1807. Atribuciones del comandante. Son atribuciones del comandante de la aeronave:

- 1ª) Abrir y cerrar el plan de vuelo antes de la iniciación del viaje y al término del mismo;
- 2ª) Constatar que la aeronave y los miembros de la tripulación posean los libros, certificados y licencias exigidos;
- 3ª) 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;
- 4ª) Tomar las medidas necesarias para poner a disposición de la autoridad competente a la persona que comete un delito a bordo y
- 5ª) Determinar, en caso de emergencia, el aeropuerto en que deba aterrizar.

Conc.: 1804; RAC 91, 121, 129, 135.

CAPÍTULO V INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

Art. 1808. Definición. 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.

Conc.: 1783, 1789; RAC 153, 154, 155, 203, 210, 211, 212, 215.

Art. 1809. Definición de aeródromo. Aeródromo es toda superficie destinada a la llegada y salida de aeronaves, incluidos todos sus equipos e instalaciones.

Conc.: 1789; RAC 1, 153, 154, 155.

Nota. En los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, conforme con la OACI, se define aeródromo como “área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves”.

Art. 1810. Clasificación de los aeródromos. Los aeródromos se clasifican en civiles y militares. Los primeros en públicos y privados.

Conc.: 1782, 1814, 1815, 1818.

Art. 1811. Aeródromos públicos y privados. Son aeródromos públicos los que, aun siendo de propiedad privada, están destinados al uso público; los demás son privados. Se presumen públicos los que sean utilizados para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios remunerados a personas distintas del propietario.

Conc.: 1789; C. Civil art. 66.

Art. 1812. Utilización de aeródromos públicos. Salvo las limitaciones establecidas la autoridad aeronáutica, los aeródromos públicos podrán ser utilizados por cualquier aeronave, la cual, además, tendrá derecho a los servicios que allí se presten.

Conc.: 1782, 1789.

Art. 1813. Permiso de operación. 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.

Conc.: 1782, 1790, 1815, 1822; RAC 153, 154, 155.

Art. 1814. Utilización de aeródromos privados. 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.

Conc.: 1773, 1775, 1786, 1789.

Art. 1815. Reglamentación de aeródromos. La autoridad aeronáutica clasificará los aeródromos y determinará los requisitos que deba reunir cada clase, teniendo en cuenta siempre las reglamentaciones internacionales.

Conc.: 1782, 1810, 1818, 1860; RAC 153, 154, 155.

Art. 1816. Explotación de aeródromos. Se presume explotador al dueño de las instalaciones, equipos y servicios que constituyen el aeródromo, a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el registro aeronáutico. 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.

Conc.: 1792, 1809, 1851; C. Civil art. 66; RAC 153, 154, 155.

Art. 1817. Responsabilidad por operaciones. 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.

Conc.: 1808, 1809, 1816, 1851, 1881, 1886, 1887; RAC 153, 154, 155.

Art. 1818. Registro de aeródromos. 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.

Conc.: 1782, 1792, 1808, 1810, 1815, 1851; RAC 153, 154, 155.

Art. 1819. Cobro de tasas a usuarios. El explotador de aeródromos públicos podrá cobrar tasas a los usuarios previa reglamentación y permiso de la autoridad aeronáutica.

Conc.: 1782, 1810, 1811; RAC 14 Apéndice 2.

Art. 1820. Operaciones fuera de aeródromos. La autoridad aeronáutica podrá permitir transitoriamente la operación de aeronaves en superficies que no sean aeródromos.

Conc.: 1782 y ss., 1809.

Art. 1821. Permiso previo para constituir y reparar aeródromos. 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.

Conc.: 1713, 1782 y ss., 1811, 1813; RAC 153, 154, 155.

Art. 1822. Suspensión o cancelación del permiso. El permiso de operaciones de un aeródromo podrá suspenderse o cancelarse en los siguientes casos:

- 1º) Cuando desde el aeródromo se atente contra la seguridad del Estado;
- 2º) Cuando no se cumpla lo dispuesto en el artículo 1812, o en cualquier otra forma se abuse del aeródromo;
- 3º) Cuando se autorice, a solicitud del propietario. Si el explotador fuere persona distinta, se requerirá su asentimiento;
- 4º) Cuando se deteriore en forma peligrosa para las maniobras, y
- 5º) Cuando no se lleve el registro de aeronaves que toquen en el aeródromo o no se cumplan las órdenes y los reglamentos de la autoridad.

Parágrafo. Si el permiso de operación expira o es suspendido o cancelado la autoridad aeronáutica impedirá la explotación.

Conc.: 1782, 1789, 1809, 1812; RAC 153, 154, 155.

Art. 1823. Superficies de despeje. Denomínanse 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.

Conc.: 1782 y ss., 1808; C. Civil arts. 669, 882.

Art. 1824. Prohibiciones. 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.

Conc.: 1782; C. Civil arts. 669, 882.

Art. 1825. Señalamiento de obstáculos. 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 de propietario del obstáculo.

Conc.: 1782 y ss; RAC 153, 154, 155.

Art. 1826. Remoción de obstáculos. 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 de 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.

Conc.: 1782, 1789, 1809, 1851.

CAPÍTULO VI DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Art. 1827. Derecho de indemnización. La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a ser indemnizada por el explotador de la aeronave con solo probar que tales daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída de la misma. Sin embargo, no habrá lugar a indemnización si los daños no son consecuencia directa del acontecimiento que los ha originado, o cuando se deban al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo si se observaron los reglamentos de tránsito aéreo.

Conc.: 779, 1779, 1780, 1789, 1830, 1831, 1834, 1851; C. Civil art. 1616.

Art. 1828. Definición de vuelo. 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.

Conc.: 1789.

Art. 1829. Derecho del explotador a repetir contra el autor. La responsabilidad consagrada en el artículo 1827 no afectará el derecho del explotador a repetir contra el autor directo del daño, si lo hubiere.

Conc.: 1827, 1851.

Art. 1830. Casos de fuerza mayor. 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.

Conc.: 1789, 1816, 1827, 1851; C. Civil art. 64.

Art. 1831. Culpa de las víctimas. El demandado estará exento de responsabilidad si prueba que los daños fueron causados únicamente por culpa de la víctima o de sus dependientes. Si el demandado prueba que los daños han sido causados por culpa del damnificado o de sus dependientes que obraron en ejercicio de sus funciones y dentro del límite de sus atribuciones, la indemnización se reducirá en la medida en que tal culpa haya contribuido a los daños. Si los daños resultantes de la muerte o 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.

Conc.: C. Civil arts. 63, 1833, 2357.

Art. 1832. Uso de la nave sin consentimiento del explotador. 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.

Conc.: 1789, 1835, 1843, 1851; C. Civil arts. 1568 a 1580, 2356.

Art. 1833. Prueba del dolo del explotador o sus dependientes. 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.

Conc.: 1843, 1851; C. Civil arts. 63, 1831.

Art. 1834. Daños causados por colisión o perturbación de dos o más aeronaves. 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.

Conc.: 1827, 1789, 1841 y ss., 1851.

Art. 1835. Límites a la indemnización. La indemnización por daños a terceros en la superficie no excederá, por aeronave y accidente, de:

- 1º) Treinta y tres mil trescientos treinta y tres gramos de oro puro, para las aeronaves cuyo peso no exceda de mil kilogramos;
- 2º) Treinta y tres mil trescientos treinta y tres gramos de oro puro, más veintiséis gramos de oro puro con sesenta y seis centigramos, por kilogramo que pase de los mil, para aeronaves que pesen más de mil y no excedan de seis mil kilogramos;
- 3º) Ciento sesenta y seis mil seiscientos treinta y tres gramos de oro, 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;
- 4º) 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
- 5º) Seiscientos noventa y nueve mil ochocientos setenta y tres gramos de oro puro, más seis gramos con sesenta y seis centigramos por kilogramo 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.

Conc.: 875, 1789, 1841 y ss.

Art. 1836. Usuario ilegítimo. La limitación de responsabilidad no beneficiará al usuario ilegítimo; pero su responsabilidad se regirá por los artículos 1827 y 1880.

Conc.: 1827, 1831, 1880.

Art. 1837. Reglas cuando la indemnización excede los límites. Si el importe de las indemnizaciones fijadas excede del límite de responsabilidad aplicable según las disposiciones de este Capítulo, se observarán las siguientes reglas:

1ª) 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

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

Conc.: 829, 1831, 1835; C. Civil arts. 67, 68, 2512.

Art. 1838. Prescripción de acciones. 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.

Conc.: 829; C. Civil arts. 67, 68, 2512.

Art. 1839. Acción de repetición de daños causados por otro explotador. El explotador que indemnice los daños causados por culpa de otro tendrá acción de repetición contra este.

Conc.: 1842; C. Civil arts. 63, 1851.

Art. 1840. Aplicación de disposiciones a aeronaves de Estado. Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a aeronaves de Estado, en cuyo caso se entenderá que el explotador es la Nación.

Conc.: 1775, 1786, 1816, 1827, 1829, 1851.

CAPÍTULO VII ABORDAJE

Art. 1841. Concepto. Se entiende por abordaje toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en vuelo o sobre la superficie.

Conc.: 1531 a 1539, 1781.

Art. 1842. Responsabilidad del explotador. 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.

Conc.: 1831, 1834, 1839, 1851.

Art. 1843. Límites de la indemnización. 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:

1º) Por muerte, lesiones o retrasos causados a una persona a bordo; o a los objetos que se encuentran bajo la custodia de una persona a bordo, y por pérdida, daños o retrasos de

cualesquiera otros bienes a bordo, que no pertenezcan al explotador, según los artículos 1881, 1886 y 1887;

2º) 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

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

Parágrafo. El explotador no podrá acogerse a los límites de responsabilidad en los casos contemplados en el artículo 1833.

Conc.: 1789, 1833, 1841, 1842, 1881, 1886, 1887.

CAPÍTULO VIII BÚSQUEDA, RESCATE, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Art. 1844. Reglas para búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de aeronaves. 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.

Conc.: 1545, 1789, 1851; RAC 212.

Art. 1845. Retribución por asistencia, rescate y salvamento. 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 fuere superior a los límites fijados en el inciso precedente, se procederá a una reducción proporcional de dichas indemnizaciones.

Conc.: 875, 1789, 1851.

Art. 1846. Prescripción de acciones. Las acciones de que trata este Capítulo prescriben por el transcurso de dos años, contados desde el fin de la respectiva operación.

Conc.: 829; C. Civil arts. 67, 68, 2512.

CAPÍTULO IX INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

Art. 1847. Obligatoriedad. 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.

Conc.: RAC 114.

Art. 1848. Procedimiento. Corresponde a la autoridad aeronáutica el establecimiento, por medio de los reglamentos, del procedimiento que debe seguirse en la investigación de los accidentes.

Conc.: 1782, 1790; RAC 114.

Art. 1849. Investigaciones judiciales y policivas. 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.

Conc.: 1782.

Art. 1850. Avisos sobre accidentes. 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.

Conc.: 1782; RAC 114.

CAPÍTULO X EXPLOTADOR DE AERONAVES

Art. 1851. Definición de explotador de aeronaves. 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.

Conc.: 1782, 1792, 1797, 1816, 1818; RAC 20, 121, 129, 135, 137, 138.

Art. 1852. Requisitos de idoneidad. 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.

Conc.: 1782, 1792, 1857, 1862; RAC 5, 20.

Art. 1853. Servicios aéreos y empresas que los prestan. 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.

Conc.: 20 ord. 11, 25, 1975; RAC 5.

Art. 1854. Clasificación de los servicios aéreos comerciales de transporte público. 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.

Conc.: 1867; RAC 5.

Art. 1855. Servicios aéreos comerciales 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; son internacionales los demás.

Conc.: 1785; RAC 5.

Art. 1856. Permiso de operación a las empresas. 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.

Conc.: 1782, 1853, 1857, 1858, 1860; RAC 5.

Art. 1857. Condiciones de idoneidad. 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.

Conc.: 1852, 1858; RAC 5.

Art. 1858. Permisos de operación no cedibles ni traspasables. Los permisos de operación no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título.

Conc.: 1856; RAC 5.

Art. 1859. Alcance y condiciones del permiso. 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.

Conc.: RAC 5.

Art. 1860. Reglamentación por la autoridad aeronáutica. 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.

Conc.: 1782, 1815, 1851, 1856; RAC 5.

Art. 1861. Procedimiento para la concesión y modificación del permiso de operación.

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.

Conc.: 1782, 1790, 1856; RAC 5.

Art. 1862. Causales de renovación y revocación del permiso de operación.

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.

Conc.: 1426, 1779, 1803, 1856 a 1858, 1864; C. Civil 65; C.G.P. 608; RAC 5.

Art. 1863. Subvenciones oficiales. El Gobierno podrá subvencionar la industria aérea y señalar los términos, condiciones y modalidades de dicha subvención.

Art. 1864. Requisitos de nacionalidad y domicilio para prestar servicios aéreos especiales.

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.

Conc.: 98, 110 ord. 3º, 1426, 1782, 1795, 1874; Decreto 2059 de 1981 art. 1º literal f); RAC 5.

Art. 1865. Utilización de aeronaves extranjeras por empresas colombianas.

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.

Conc.: 25, 1789, 1864; RAC 5.

Art. 1866. Convenios entre explotadores sujetos a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

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.

Conc.: 1782, 1851; RAC 5.

Art. 1867. Prestación de servicios no regulares por explotadores.

Los servicios no regulares podrán ser prestados por explotadores dedicados exclusivamente a ellos, o por

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

Conc.: 1782, 1851, 1854, 1859 a 1861; RAC 5.

Art. 1868. Inspección a organizaciones de turismo. 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.

Conc.: 1782; Ley 1558 de 2012; RAC 5.

Art. 1869. Servicios aéreos especiales. Los artículos anteriores se aplicarán igualmente a los explotadores de servicios aéreos especiales.

Conc.: 1851, 1853; RAC 138.

Art. 1870. Operaciones de empresas extranjeras. 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.

Conc.: 1851; Decreto 0339 de 1991; RAC 5, 129.

CAPÍTULO XI TRANSPORTE PRIVADO, ESCUELAS DE AVIACIÓN, AERONAVES DEDICADAS AL TURISMO Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES

Art. 1871. Régimen para aeronaves de transporte privado, turístico y deportivo. 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.

Conc.: 1782, 1789; RAC 5, 91.

Art. 1872. Prohibición de realizar servicio público de transporte aéreo. 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.

Conc.: 995, 1789, 1853.

Art. 1873. Reglamentación. La autoridad aeronáutica deberá reglamentar las actividades de las escuelas de aviación, aeroclubes y entidades dedicadas al mantenimiento de aeronaves.

Conc.: 1782, 1790, RAC 141, 142, 145, 147.

CAPÍTULO XII TRANSPORTE AÉREO

SECCIÓN I GENERALIDADES

Art. 1874. Aplicación de normas a los contratos de transporte aéreo interno e internacional. 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.

Conc.: 1785, 1864, 1865.

Art. 1875. Cláusulas del contrato de transporte aéreo. 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.

Conc.: 981, 983, 1000, 1001, 1782, 1790, 1853.

Art. 1876. Transporte único. 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.

Conc.: 985 a 987.

SECCIÓN II TRANSPORTE DE PASAJEROS

Art. 1877. Contenido del billete o boleto del pasaje aéreo. El billete o boleto de pasaje, si se expide, deberá contener:

- 1º) Lugar y fecha de emisión;
- 2º) Nombre o indicación del transportador o transportadores;
- 3º) Lugares de partida y destino, y escalas previstas, y
- 4º) Precio del transporte. El pasajero podrá exigir que se inserte su nombre en el billete o boleto.

Conc.: 1001, 1585, 1884.

Art. 1878. Desistimiento del pasajero. 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.

Conc.: 1001, 1002; Ley 1480 de 2011; Decreto 1499 de 2014; RAC 5 Apéndice 3.

Art. 1879. Documentación de los pasajeros. El transportador podrá exigir a cada pasajero antes de abordar la nave la documentación necesaria para desembarcar en el punto de destino.

Art. 1880. Responsabilidad por muerte o lesión del pasajero. 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.

Conc.: 1003, 1830 a 1838; C. Civil 1604, 2356; Ley 95 de 1965; Ley 30 de 1973; Decreto 2059 de 1999; Ley 701 de 2001; Decisión 619 de 2005 CAN; RAC 5.

Art. 1881. Límite en la indemnización en caso de responsabilidad del transportador aéreo. La indemnización en caso de responsabilidad del transportador no excederá de veinticinco mil gramos de oro puro por pasajero.

Conc.: 875, 1817, 1835, 1843; RAC 5.

Art. 1882. Responsabilidad del transportador por incumplimiento o interrupción del viaje. 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 interrumpiere por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido. También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de cualquier interrupción.

Conc.: 992, RAC 5.

Art. 1883. Responsabilidad por retardo. 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.

Conc.: 1884; C. Civil 1604; RAC 5.

SECCIÓN III TRANSPORTE DE COSAS Y EQUIPAJES

Art. 1884. Obligación de transportar el equipaje. El transportador estará obligado a transportar conjuntamente con los viajeros y dentro del precio del billete, el equipaje de estos, con los límites de peso o volumen que fijen los reglamentos. El exceso de equipaje será regulado en las condiciones del contrato de transporte de que trata el artículo 1875.

Conc.: 1875; RAC 5.

Art. 1885. Entrega de equipajes. 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.

Conc.: 1782; RAC 5.

Art. 1886. Responsabilidad por mercancías y equipajes. 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.

Conc.: 875, 1003 num. 4º, 1817, 1830 y ss., 1843, 1880; RAC 5.

Art. 1887. Responsabilidad del transportador aéreo por pérdida o avería de mercancías y equipajes registrados. 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.

Conc.: 875, 1831, 1843, 1880, 1881, 1884; RAC 5.

Art. 1888. Exoneración de responsabilidad. 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.

Conc.: 1015 y ss; RAC 5.

Art. 1889. Responsabilidad por envíos postales. 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.

Conc.: 875.

CAPÍTULO XIII CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

SECCIÓN I ARRENDAMIENTO O LOCACIÓN

Art. 1890. Contrato de arrendamiento o locación de aeronaves. 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, cuando tal calidad le sea reconocida por la autoridad aeronáutica.

Conc.: 1673, 1678, 1782, 1816, 1818, 1829 y ss, 1851.

Art. 1891. Prórroga en el contrato de arrendamiento de nave aérea. 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.

Conc.: 1685; C. Civil 775.

Art. 1892. Mora en la entrega de la aeronave arrendada. 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

Art. 1893. Definición de fletamento. 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.

Conc.: 1666 y ss., 1851; C. Civil 1572.

Art. 1894. Obligaciones especiales del fletante. Son obligaciones especiales del fletante:

- 1ª) Obtener los permisos necesarios para la operación de la aeronave;
- 2ª) Aprovisionarla de combustible y demás elementos necesarios para la navegación;
- 3ª) Conservarla en condiciones de navegabilidad, y
- 4ª) Mantener la tripulación debidamente licenciada y apta para el cumplimiento del contrato, de acuerdo con los reglamentos aeronáuticos.

Conc.: 1667 y ss.

Art. 1895. Obligación especial de documentación. 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.

Art. 1896. Fletamento por tiempo determinado. El fletante no estará obligado a emprender un viaje cuya duración previsible exceda considerablemente el término de duración del contrato.

Conc.: 1670.

Art. 1897. Aeródromos de iniciación y terminación del contrato. Salvo estipulación en contrario, los aeródromos de iniciación y terminación del contrato estarán situados en Colombia.

Conc.: 1780, 1785, 1808 y ss.

Art. 1898. Demoras en la ejecución del contrato por culpa del fletador. 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.

Conc.: 1666 a 1677, 1896; C. Civil 63.

Art. 1899. Responsabilidad del fletante por daños que causen el retardo. El fletante es 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.

Conc.: 1827 y ss.; C. Civil 63.

CAPÍTULO XIV SEGURO

Art. 1900. Caución de obligaciones de las empresas de transporte público. Las empresas de transporte público quedan obligadas a caucionar la responsabilidad civil de que tratan los capítulos VI, VII y XII mediante:

- 1º) Contrato de seguro;

- 2º) Garantía otorgada por entidad bancaria; o
- 3º) 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.

Conc.: 656, 659, 1426; C. Civil 65; C.G.P. 603.

Art. 1901. Garantía adicional. 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.

Conc.: 1862, 1864, 1900 y ss.

Art. 1902. Destino específico de las cauciones. 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.

Conc.: 1851 y ss., 1862, 1900; C. Civil 65, 2488; C.G.P. 603 y 604.

Art. 1903. Aplicación de normas del seguro marítimo. Al contrato de seguro aéreo se aplicarán, en cuanto sean pertinentes, las normas relativas al seguro marítimo consignadas en este código.

Conc.: 1703 a 1765.

CAPÍTULO XV HIPOTECA, EMBARGO Y SECUESTRO

Art. 1904. Naves aéreas hipotecables. Contenido de la escritura de hipoteca. 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.

Conc.: 1427, 1570, 1792, 1796, 1798; C. Civil 2443, 2444.

Art. 1905. Contenido de la hipoteca. Grado de preferencia de créditos. 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:

- 1º) Los impuestos en favor del fisco que graven la aeronave;
- 2º) Los salarios de la tripulación de la aeronave por el último mes;
- 3º) Las remuneraciones e indemnizaciones debidas por asistencia o salvamento causadas durante la existencia del gravamen;
- 4º) 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
- 5º) 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.

Conc.: 1434, 1435, 1575, 1906.

Art. 1906. Separación de partes. 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.

Conc.: 1434, 1435, 1570 y ss.

Art. 1907. Modificación de características. 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.

Conc.: 1570 y ss., 1792.

Art. 1908. Embargo y secuestro de aeronaves. El embargo de una aeronave, aún en vía de construcción deberá anotarse en el registro aeronáutico. Pero el secuestro de una aeronave de transporte público de pasajeros matriculada en Colombia, no podrá realizarse sino después de ejecutoriada la sentencia que ordene llevar adelante la ejecución, a menos que la aeronave se halle fuera de servicio por un término mayor de un mes.

Conc.: 1449, 1792, 1796 num. 1º, 2º y 7º; C.G.P. 593 y ss.

Art. 1909. Desembargo y levantamiento del secuestro. 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.

...