

COMENTARIOS AL PROYECTO DE LEY “POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO AERONÁUTICO DE COLOMBIA, EL ESTATUTO DEL COMANDANTE DE AERONAVES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”



Antecedentes de las Normas Aeronáuticas en Colombia



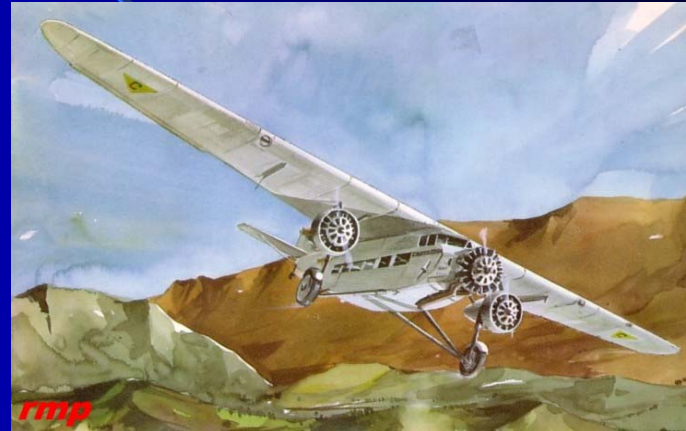
Colombia como país pionero que fue de la aviación comercial en el mundo, adoptó su primera legislación aeronáutica con la Ley 126 de 1919.

El inmediato desarrollo aeronáutico a partir de la creación en ese año de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea (hoy extinta) y de ESCADTA (hoy AVIANCA), hizo necesaria no solo una legislación básica, sino que dio lugar a la expedición de la primera reglamentación más o menos detallada para la aviación, contenida en los Decretos 599 de 1.920, y 289 de 1927.

EL CODIGO AERONAUTICO DE 1.938

En 1.938 con la Ley 89 de ese año, o Ley General de Aviación Civil, fue adoptado para Colombia un CODIGO AERONAUTICO, el cual se ocupó de los aspectos básicos de la aviación en reemplazo de la Ley 126/19.

Este código rigió los destinos de la aviación colombiana durante las tres décadas subsiguientes.





En 1971, el Código Aeronáutico de Colombia pasó a formar parte del Código de Comercio, que se adoptaba mediante Decreto Ley 410 de 1.971.



Libro Quinto de la Navegación: Parte 1a “Navegación Acuática” - Parte 2a “De la Aeronáutica” (Arts. 1773 a 1.909).



En 1993, La Ley 105 adoptó un estatuto para el transporte en todos sus modos, incorporando algunas normas para el sector aéreo.



En 1996, la Ley 336 agregó algunas disposiciones para el transporte, pero precisó que el transporte aéreo se continuaría rigiendo por los convenios Internacionales, por el Código de Comercio y por los Reglamentos Aeronáuticos.

Estado actual de la Normativa Aeronáutica Colombiana

Normas constitucionales, con mayor incidencia en la reglamentación de la aviación civil:

Arts. 24, 26, 78, 101, 333 y 334 de la Constitución Política

LEGISLACION AERONAUTICA BASICA

Parte Segunda del Libro 5o del Código de Comercio “De la Aeronáutica”

Ley 105/93, Ley 336/96

REGLAMENTACION TECNICA DE LA AVIACION

“Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC”



CODIGO DE COMERCIO LIBRO QUINTO DE LA NAVEGACION

PARTE SEGUNDA DE LA AERONAUTICA

Como legislación aeronáutica básica, se ocupa de los mismos temas y contiene disposiciones similares a las contenidas en la mayoría de códigos aeronáuticos del mundo.

- **El contenido del Libro “De la Aeronáutica” en el C. de Co. es el siguiente:**

- **I DISPOSICIONES GENERALES**
- **II NAVEGACION AEREA**
- **III AERONAVES**
- **IV PERSONAL AERONAUTICO**
- **V INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA**
- **VI DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE**
- **VII ABORDAJE**
- **VIII BUSQUEDA, RESCATE, ASISTENCIA Y SALVAMENTO**

- **IX INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION**
- **X EXPLOTADOR DE AERONAVES**
- **XI TRANSPORTE PRIVADO, ESCUELAS DE AVIACIÓN, AERONAVES DEDICADAS AL TURISMO Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES**
- **XII TRANSPORTE AEREO**
- **XIII CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES**
- **XIV SEGURO**
- **XV HIPOTECA, EMBARGO Y SECUESTRO**

Si examinamos ese contenido de la Parte Aeronáutica de nuestro Código de Comercio y su articulado, y lo comparamos con los Códigos Aeronáuticos de los demás países latinoamericanos, notaremos que es similar a los mejores de dichos códigos.

INTERACCION DE LAS NORMAS AERONAUTICAS



PERSPECTIVAS PARA UN NUEVO CODIGO AERONAUTICO



La codificación aeronáutica básica contenida en el Código de Comercio, tuvo tal visión futurista, que solo recientemente algunas de sus instituciones como la de la responsabilidad objetiva del transportador aéreo, adoptadas desde 1971, están siendo incorporadas en las normas internacionales y por algunos códigos aeronáuticos extranjeros.

Dicha normativa aeronáutica mantiene tal vigencia y aplicabilidad, que para el país no es indispensable la adopción de un nuevo Código.

En tal sentido, no sería necesaria para Colombia una nueva legislación aeronáutica, a menos que supere ampliamente a la existente.

Ambito y origen de las normas aeronáuticas

La normativa aeronáutica (tanto la internacional como la doméstica de los diversos países) siempre ha estado orientada hacia dos ámbitos principales:

1. El de las normas de contenido político (aeronáutico) jurídico o económico .
2. El de las normas técnicas.

En ese orden de ideas, el Convenio de Chicago de 1.944 y otros convenios, internacionales desarrollan, para el campo internacional los aspectos políticos, jurídicos y económicos de la aviación civil, en tanto que los 18 Anexos técnicos de ese Convenio desarrollan los aspectos técnicos.

En el ámbito interno, cada Estado origina su normativa aeronáutica en lo político, jurídico y económico mediante normas de rango legal o Decretos del Ejecutivo y los aspectos técnicos mediante reglamentaciones expedidas por la respectiva autoridad aeronáutica.

Es así como en Colombia, los aspectos políticos, jurídicos y económicos de la aviación han sido desarrollados por el Código de Comercio y por las Leyes 105 de 1.993 y 336 de 1.996; en tanto que los aspectos técnicos lo han sido a través de los Reglamentos que expide la autoridad aeronáutica, facultada para ello, precisamente por las normas legales antes mencionadas.

**EL PROYECTO DE LEY “POR LA CUAL
SE EXPIDE EL CÓDIGO AERONÁUTICO
COLOMBIANO – EL ESTATUTO DEL
COMANDANTE DE AERONAVE Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

- En su versión inicial, el PROYECTO DE LEY (223 de 08 SENADO) “POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO AERONÁUTICO DE COLOMBIA, EL ESTATUTO DEL COMANDANTE DE AERONAVES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES, había sido objeto de un análisis comparativo del mismo, con la legislación colombiana vigente y con las normas internacionales sobre la materia, al cual se acompañaron en aquella ocasión, comentarios y sugerencias.
- En esta oportunidad, los presentes comentarios parten del examen del articulado del Proyecto en su nueva versión, (Proyecto 06 de 2009) correspondiente al texto aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado, el día 2 de diciembre de 2009.

OBSERVACIONES GENERALES

1. COPIA INNECESARIA DE NORMAS EXTRANJERAS

Aún cuando ha sido objeto de correcciones y mejoras, muchas de las disposiciones proyectadas continúan siendo una copia innecesaria de las contenidas en el Código Aeronáutico de la República Bolivariana de Venezuela.

2. NOMBRE DEL PROYECTO

El nombre del proyecto de Ley y del Código que se adoptaría es: *“Por la cual se expide el Código Aeronáutico Colombiano – el estatuto del comandante de aeronave y se adoptan otras disposiciones”*. Toda vez que las normas relativas al comandante no son más que un Capítulo entre muchos otros dentro del Código, no sería necesario incluir o invocar en dicho nombre *“el Estatuto del comandante”*; de ser así cualquiera de los restante capítulos podría agregarse al nombre de la ley, V. Gr: *“Código Aeronáutico y el estatuto de la aeronave, o “Código Aeronáutico y Estatuto de la infraestructura Aeronáutica”, Etc...*

3. INCLUSION DE NORMAS PENALES.

El proyecto agrega un régimen penal para la aviación, duplicando algunos tipos penales existente en el Código Penal Colombiano y llevando a la entidad de delito, gravemente sancionado, algunas infracciones típicamente administrativas de la normas aeronáuticas, señalando para ellas severas sanciones privativas de la libertad, las cuales a todas luces, no estuvieron precedidas de un estudio de proporcionalidad y dosimetría de la pena. Así mismo, este tipo de norma rompe la unidad de materia legislativa, lo cual es causal de inconstitucionalidad. (Ver. Art. 158 C.N.)

4. REGLAMENTACION INCOMPLETA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AEREO

Las normas relativas al contrato de transporte aéreo son incompletas:

-No detallan las obligaciones del transportador y del pasajero, delegándose tan capital asunto a la reglamentación de la autoridad aeronáutica.

-Omiten disposiciones relativas a los perjuicios al pasajero por demora

-No contienen causales de exoneración del transportador, como cuando el daño proviene del hecho de un tercero, o enfermedad anterior o culpa de la propia víctima. (Ver Arts. 981 y 1784 C. de Co).

-

5. AUSENCIA DE LIMITACION A LA RESPONSABILIDAD Y A LOS MONTOS INDEMNIZATORIOS POR DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE Y POR ABORDAJE.

El proyecto no contiene normas que establezcan límites a la responsabilidad del explotador de aeronaves y/o los montos indemnizatorios en caso de daños a terceros en la superficie o abordaje, lo cual podría dar a entender que esta es ilimitada, lo cual por cierto, no solo constituirá un atentado contra la estabilidad de la industria aeronáutica, sino que iría en contra de todas las tendencias del derecho aeronáutico internacional y de los recientes intentos de la OACI por lograr una regulación internacional al respecto.

De hecho, nuestro ordenamiento, concordante con las disposiciones internacionales existentes, no admite la responsabilidad ilimitada.

6. ATRIBUCION A LA REGLAMENTACION AERONAUTICA DE TEMAS QUE DEBERÍAN SER DEL AMBITO DE LA LEY Y VICEVERSA.

El proyecto atribuye a la reglamentación de la autoridad aeronáutica, temas que por su entidad jurídica e incluso por mandato constitucional, deberían ser desarrollados por la ley, dejando a la reglamentación tan solo el desarrollo de sus detalles; este es el caso de la limitación de los montos asegurables de los seguros de aviación previsto en el Art. 182 proyectado.

Contrariamente, en otros casos el Proyecto apropia para la Ley temas muy técnicos que deberían ser desarrollados por los Reglamentos aeronáuticos, más aún si se toma en cuenta que esos aspectos son cambiantes, dada la permanente evolución tecnológica de la aviación, lo que genera permanentes variaciones a los estándares internacionales sobre la materia que conllevan a que las normas de los Estados también sean cambiantes en ese sentido.

COMENTARIOS ESPECIFICOS

Se formulan a continuación a manera de ejemplo, comentarios específicos sobre algunos de los artículos del Proyecto.

En documento aparte que se entrega a la Comisión, se formulan comentarios amplios y detallados y observaciones respecto de 131 de los 231 artículos que conforman el proyecto y se agrega información sobre las normas faltantes del mismo.

- **ARTICULO 10.** *“El Consejo Superior Aeronáutico de la Aviación Civil estará conformado por:*
- *1. El director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá;*
- *2. Un delegado del Ministro del Transporte.*
- *3. Un delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores;*
- *3. Un delegado del Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones;*
- *5. Un delegado del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo;*
- *6. El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado;*
- *7. Un representante de las asociaciones aeronáuticas legalmente constituidas en Colombia, designado por ellas mismas con la aprobación del Presidente de la República.*
- *8. Un representante de las agremiaciones de Pilotos designado por ellas mismas.*
- *9. El Comandante del Componente aéreo del Ejército o su delegado.*
- *10. E Comandante del Componente aéreo de la Armada Nacional o su delegado*
- *11. El Comandante del Componente aéreo de la Policía Nacional o su delegado.*
- *El consejo tendrá un secretario designado por el Director de la Aeronáutica Civil.”*

COMENATRIO : Este artículo incluye entre los integrantes del Consejo Superior de Aeronáutica CIVIL, además del comandante de la Fuerza Aérea Colombiana, a los respectivos comandantes de los componentes aéreos del Ejército, de la Armada y de la Policía Nacional.

Una excesiva participación de los estamentos militares y policiales, resulta paradójica frente a una legislación hecha para la AVIACION CIVIL, relativa en éste caso al Consejo Superior de Aeronáutica CIVIL, dando lugar a que parezca más bien un CONSEJO SUPERIOR DE AERONAUTICA MILITAR .

- **ARTICULO 19.** *“La navegación aérea de aeronaves civiles extranjeras será libre dentro del espacio aéreo nacional, sujeto a las restricciones impuestas conforme a la ley y a lo dispuesto en los tratados internacionales en los que Colombia fuere parte.”*
- **COMENTARIO:** La libertad de navegación dada en esta disposición a las aeronaves extranjeras, podría ser interpretada en el sentido de abrirle espacio al cabotaje de aeronaves extranjeras, el cual se encuentra limitado por el artículo 7 del Convenio de Chicago/44.
- Además cuando el Art. 24. de la Constitución nacional, que es la fuente de esta disposición, consagra el derecho al libre tránsito, lo hace limitado a los colombianos. *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”*

- **ARTICULO 42.** *“Las aeronaves operarán en los aeródromos o aeropuertos certificados por la autoridad aeronáutica, salvo los casos previstos en la presente ley y los reglamentos aeronáuticos.”*

- **ARTICULO 45.** *“Ningún aeródromo o aeropuerto podrá operar sin el certificado de explotador otorgado por la autoridad aeronáutica, donde consten las especificaciones y condiciones de explotación, de conformidad con lo establecido en los reglamentos aeronáuticos correspondientes.”...*”

- **COMENTARIO:** Además de la redacción algo confusa, ésta norma estaría insinuando que todos los aeródromos estén certificados, lo cual incluye no solo los más de 80 aeropuertos abiertos a la operación pública para el transporte aéreo comercial en Colombia, sino los privados, helipuertos, pistas de fumigación, etc., lo cual arroja una cantidad superior a los 500 aeródromos.

- Dado que la certificación es un requerimiento internacional, la obligación de la certificación en realidad solo es exigible respecto de los aeropuertos que tienen tal carácter internacional. Además, tomaría mucho tiempo, certificar todos los aeropuertos públicos,, si se decidiera certificar los más de 500 aeródromos existentes en el país.

- **ARTICULO 68.** *“Todo lo relacionado a la propiedad, dominio, contratos, y en general todo lo pertinente al régimen de bienes y obligaciones será sometido a las normas establecidas para ello en las leyes Colombianas.”*
- **Comentario:** Si bien, parecería conveniente enunciar “todo lo relacionado” con la propiedad, dominio, contratos y el régimen de bienes sobre aeronaves, en un mismo capítulo, ello en realidad no viene a ser muy coherente por cuanto hay contratos como el de transporte, o los de cooperación entre explotadores que no guardan relación con el régimen de propiedad sobre aeronaves.
- De otra parte, lo concerniente a obligaciones, no siempre está asociado a la propiedad sobre aeronaves ya que incluso las hay de tipo extra contractual como las derivadas de los daños en la superficie y del abordaje (colisión) entre aeronaves.
- Además, no parece cierto que se esté tratando “*todo lo relacionado*” por cuanto no se da suficiente despliegue al Registro Aeronáutico Nacional.
- De otra parte, se detecta una falencia grave en relación con el tipo de acto o documento apto para adquirir o transferir la propiedad sobre aeronaves, desconociendo el mandato del Art. 1427 del actual Código de Comercio, que exige la formalidad de la escritura pública para la compraventa, hipoteca y demás actos que afecten el dominio.

- **ARTÍCULO 113.** *“Son atribuciones del comandante:*
- *1. Abrir y aprobar el plan de vuelo antes de la iniciación del viaje y cerrarlo al término del mismo;*
- *2. Verificar que la aeronave y la tripulación tengan los libros y documentos exigidos por las leyes o reglamentos, así mismo por el cumplimiento de las regulaciones profesionales de la tripulación así: límite de horas de servicio, límite de tiempo de vuelo, tiempos de descanso y alimentación.*
- *3. Cerciorarse de que la aeronave esté apta mecánicamente y técnicamente para iniciar la operación de vuelo, en condiciones óptimas de mantenimiento, combustible, ajustadas al M.E.L. y al criterio del comandante, de acuerdo con los manuales del fabricante.*
- *4. Recabar los informes meteorológicos de su ruta, debiendo suspender el vuelo si no tuviere predicción favorable, por lo menos hasta el siguiente punto de aterrizaje en aras de la seguridad del vuelo;*
- *5. Inspeccionar y aprobar el cargue de la aeronave, e impedir un mayor peso que el autorizado o una distribución del mismo contraria a las especificaciones técnicas.*
- *6. Impedir el embarque de personas que puedan constituir un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga. Así mismo, impedir el embarque o transporte de aquella carga que constituya un peligro para la aeronave, pasajeros o carga.*
- *7. Cumplir las instrucciones de los servicios de control de tránsito aéreo, salvo que ello resultare peligroso para la seguridad de la aeronave o de las personas a bordo, caso en el cual notificará a esos servicios las medidas que adopte.*
- *8. Cumplir y hacer cumplir las normas jurídicas que regulan las operaciones de vuelo, y los manuales técnicos aprobados por la autoridad aeronáutica en concordancia con el fabricante.*
- *9. Dar al control de tierra la información necesaria para la seguridad del vuelo.*
- *10. Dejar constancia escrita, en el libro de bitácora, de los nacimientos, defunciones y demás hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridas a bordo o durante el vuelo.”*

- **COMENTARIO :** Este artículo se refiere solo a las atribuciones técnicas del comandante que son de la órbita de los Reglamentos Aeronáuticos, desconociendo las de tipo administrativo y legal que tradicionalmente le da la Ley en las legislaciones aeronáuticas de todos los países, incluida la vigente en Colombia.
- En el numeral 3, hace alusión al “M.E.L.” (minimum equipment list) o “Lista de Equipo Mínimo”, esa sigla debería definirse ya que un Código no es un texto técnico, sino jurídico y tales tecnicismos dificultarían su interpretación a quién no tenga formación aeronáutica.
- El artículo subsiguiente trae unas facultades especiales, que no exactamente recogen las tradicionales de tipo administrativo de los comandantes.

- **ARTÍCULO 114.** “Son facultades especiales del comandante de la aeronave:
- 1. Desembarcar tripulantes, pasajeros o carga, en una escala intermedia por motivos que afecten el orden o la seguridad en la aeronave;
- 2. Adoptar, durante el vuelo, las medidas que estime necesarias para la seguridad de la aeronave, tripulación, pasajeros o la carga.
- 3. Imponer medidas preventivas y coercitivas necesarias para mantener la seguridad de la aeronave, de las personas o de la carga, o para conservar el orden y disciplina a bordo.
- 4. No iniciar o interrumpir el vuelo cuando, a su criterio, está en peligro la seguridad del mismo, debiendo comunicar su decisión de inmediato a la autoridad aeronáutica del lugar donde se encuentre y al explotador.
- 5. El comandante no asumirá funciones de custodia o vigilancia de ningún pasajero a bordo, ni de valores o de ningún otro tipo de mercancías.
- Igual facultad tendrá cualquier tripulante, cuando no se alcance a contar con la autorización del comandante y con el fin de conjurar una situación de insegura a bordo.
- Si el comandante estima que un hecho reviste carácter de delito, lo denunciará y en su caso, entregará al responsable a la autoridad de policía con base en el aeropuerto de parada, o a falta de ella, a la que corresponda en observancia de acuerdos internacionales.”

- **COMENTARIO:** No debe interpretarse que el comandante está asumiendo custodia especial cuando toma medidas encaminadas, P. Ej.: a poner a disposición de la autoridad a personas que hayan cometido delitos a bordo. No obstante, hay que admitir que cuando el comandante se hace cargo de la aeronave y asume las potestades que se mencionan en las normas precedentes, está de hecho asumiendo la custodia de la aeronave y todo cuanto haya dentro de ella. Esta es una responsabilidad que no se puede eludir, tal como ocurre con su homólogo: el capitán de buque.

- ***“TITULO VIII***
- ***AVIACIÓN COMERCIAL***
 - ***Capítulo I***
 - ***SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO EN GENERAL”***

- **COMENTARIO:** Este Título y Capítulo, a pesar de su denominación y de incluir algunas prescripciones relativas al contrato de transporte aéreo, no le da un tratamiento completo a dicho tema, dejando graves vacíos relativos a las condiciones mismas del contrato, las obligaciones del transportador y sus diversas manifestaciones de incumplimiento.

- **ARTÍCULO 125.** *“La explotación comercial del servicio público de transporte aéreo nacional, queda reservado a las empresas de transporte aéreo colombianas. Serán autorizadas las empresas de otros países, de conformidad con los acuerdos internacionales y al principio de reciprocidad.”*

- **COMENTARIO:** La parte destacada de esta norma, parecería abrir la puerta a la prestación de servicios aéreos nacionales por parte de empresas de otros países, abriendo el paso al llamado “cabotaje” a empresas extranjeras, contraviniendo la limitación que en tal sentido trae el artículo 7 del Convenio de Chicago/44.

- ARTÍCULO 135. “El gobierno deberá subvencionar la industria aérea y señalar los términos, condiciones y modalidades de dicha subvención.”

- **COMENTARIO:** El artículo 1863 hoy vigente en el Código de Comercio dice: “El Gobierno **podrá** subvencionar ...”
- Cuando se dice “deberá” en lugar de “podrá” subvencionar, se está imponiendo al Gobierno Nacional una **obligación**, para la cual de hecho no se dispondría de recursos. Manejar el tema como una posibilidad le da más flexibilidad a la norma para que el Gobierno dé esa subvención cuando pueda y sea aplicable, y no como una obligación perentoria y permanente a favor de toda la industria.
- De otra parte, la disposición mencionada del ordenamiento aún vigente viene quedando en desuso, a partir de la entrada en vigencia de la Constitución de 1.991, en consideración a que el numeral 4 del Art. 136 de la Carta dispuso:
 - “Se prohíbe al Congreso y a cada una de sus Cámaras:....
 - 4. Decretar a favor de personas o entidades donaciones, gratificaciones, auxilios, indemnizaciones, pensiones u otras erogaciones que no estén destinadas a satisfacer créditos o derechos reconocidos con arreglo a la ley preexistente....”
- Una disposición como la que plantea el Art. 135 del Proyecto estaría abriendo paso a un auxilio que no iría a satisfacer ningún derecho legalmente reconocido, luego podría resultar inconstitucional”

- **“TÍTULO XI**
- **DE LA RESPONSABILIDAD Y
LOS HECHOS ILÍCITOS**
- **Capítulo I**
- **DE LA RESPONSABILIDAD”**

- **COMENTARIO:** Este título XI sobre “responsabilidad y hechos ilícitos”, pretende fusionar bajo un solo cuerpo las responsabilidades civil (contractual y extra contractual), penal e incluso administrativa o disciplinaria, derivadas del quehacer aeronáutico, sin tomar en cuenta que tienen orígenes y principios bien diferentes. V. Gr. mientras en el ámbito civil y aeronáutico, suele admitirse la responsabilidad objetiva, para la responsabilidad penal dicha responsabilidad está proscrita por la Ley.

- **ARTÍCULO 171.** *“El transporte aéreo sucesivo, es considerado como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. Será responsable el Explotador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido el incumplimiento, interrupción, demora, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido la responsabilidad por todo el viaje.”*

- **COMENTARIO:** En el contrato de transporte sucesivo prima la voluntad de las partes; de modo pues, que éste únicamente debe ser considerado como un solo contrato, cuando las partes así lo consideren o lo pacten. En tal sentido, es más conveniente la redacción del actual Art. 1876 del Código de Comercio: *“El transporte que efectúen sucesivamente varios transportadores por vía aérea, se juzgará como transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos.”*

- ARTÍCULO 172. “Si la autoridad aeronáutica 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.”

- **Comentario:** Es muy grave atribuir a la autoridad aeronáutica la facultad de probar y/o calificar el dolo del explotador de una aeronave. Esta es una atribución que UNICA Y EXCLUSIVAMENTE CORRESPONDE AL RECLAMANTE FRENTE A LAS AUTORIDADES JUDICIALES, quienes son las únicas que pueden dirimir un conflicto de derecho privado como el que se suscita entre el transportador y su pasajero. Esto es lo que en derecho probatorio se conoce como INVERSION DE LA CARGA DE LA PRUEBA.
- La autoridad aeronáutica solamente tiene atribuciones para sancionar administrativamente a los transportadores que muestren mala calidad en el servicio a los usuarios, más no para demostrar el dolo o la culpa del transportador con el fin de que se limite o no la responsabilidad y el monto de las indemnizaciones de este frente a sus pasajeros, lo cual solo es dable a los jueces. Esto muestra una vez más la grave e inaceptable confusión en que se está incurriendo al mezclar responsabilidades civiles con las administrativas y las penales.

- ARTÍCULO 185. “ Al contrato de seguro aéreo se aplicarán, en cuanto sean pertinentes, las normas relativas al seguro marítimo consignadas en este código.”

- **COMENTARIO:** “Este código” (el que se adopta), no contiene ninguna norma relativa al seguro marítimo, por ser un código aeronáutico. Sucede que el Art. 185 del Proyecto es una transcripción del actual Art. 1903 del Código de Comercio, que sí tiene tales disposiciones relativas al seguro marítimo. Por consiguiente, es una impropiedad hablar aquí de las “*normas relativas al seguro marítimo consignadas en este código.*”
- Dichas disposiciones sobre seguro marítimo deberían entonces transcribirse en su totalidad en el Código Aeronáutico, aplicada al seguro aeronáutico, o en su defecto debe hacerse una remisión expresa a las normas sobre seguro marítimo del Código de Comercio.

- *“Capítulo III*
- *DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS Y CONEXOS”*

- **COMENTARIO:** Estas disposiciones tipificadoras de delitos, aún cuando se les denomine *“delitos aeronáuticos”*, deberían quedar incluidas en el Código Penal y no en el *Código Aeronáutico*, ya que en realidad no están referidas a materias aeronáuticas, sino penales. De lo contrario, se estaría alterando la unidad de materia legislativa en una clara transgresión al Artículo 158 de la Constitución Política de Colombia.

- Dicho artículo constitucional señala que: *“Todo proyecto de Ley debe referirse a una misma materia legislativa y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella. El presidente de la respectiva comisión rechazará las iniciativas que no se avengan con este precepto.”*

- Es decir, la inclusión de materias penales en el Código Aeronáutico, haría vulnerable a una declaratoria de inconstitucionalidad a la Ley que así lo disponga.

- **ARTÍCULO 212.** *“Quien por cualquier medio o acto interfiera ilícitamente la seguridad operacional o de la aviación civil, incurrirá en prisión de tres (3) a cinco (5) años.”*
- **COMENTARIO:** Este vendría a ser uno de los llamados “tipos penales en blanco.” Existen variadas formas de interferencia ilícita contra la aviación, de modo que debería tipificarse cada una de manera específica. De hecho, todos los delitos contra la aviación son manifestaciones de interferencia ilícita.
- Si se examinan el texto de los Convenios de Tokio de 1.963, La Haya de 1.970 y Montreal de 1.971, sobre actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional, de los cuales es parte Colombia, se observará que son varias las conductas constitutivas de interferencia ilícita, debiendo ser varios los tipos penales que las describan y no uno solo genérico “en blanco”.
- Por cierto, la mayoría de esos delitos ya existen en el Código Penal.

- **ARTÍCULO 216.** *“Quien por cualquier modo derribe o inutilice una aeronave, incurrirá en prisión de cuatro (4) a seis (6) años.”*
- **Parágrafo:** *No es punible el hecho cuando el daño se produce para evitar uno mayor y en el ejercicio legítimo de la autoridad conferida a las Fuerzas Militares o de Policía en funciones de seguridad y defensa, cumplidos los procedimientos legales de conformidad con los convenios internacionales de los cuales el Estado es signatario.”*
- **Comentario:** Esta conducta ya está tipificada en el Art. 354 del Código Penal que reza:
- *“Siniestro o daño de nave. El que ocasione incendio, sumersión, encallamiento o naufragio de nave o de otra construcción flotante, o el daño o caída de aeronave, incurrirá en prisión de uno (1) a siete (7) años y multa de cincuenta (50) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.”*

- **ARTICULO 224.** “*Quien ponga en peligro la seguridad del vuelo* *incurrirá en prisión de 15 a 20 años.*”

- **COMENTARIO:** Existen muchas maneras de poner en peligro la seguridad del vuelo. Una norma tan abierta termina siendo inaplicable.

DISPOSICIONES FALTENTES DEL ORDENAMIENTO ACTUAL

- El análisis integral hecho, nos muestra que existen varias disposiciones aeronáuticas actualmente vigentes en el Código de Comercio, que no fueron tomadas en cuenta en el nuevo proyecto, sin explicación aparente; lo cual habría de generar un grave e inaceptable vacío normativo en torno a los temas que ellas regulan, a menos que se aceptase que dichas normas anteriores al no resultar contradictorias de las nuevas, continuasen vigentes.
- Algunas de esas normas, están contenidas en el Capítulo Preliminar del Libro Quinto del Código de Comercio (De la Navegación), las cuales son comunes a la navegación acuática y a la aeronáutica. Quizá por encontrarse en el Capítulo Preliminar del Libro Quinto “De la Navegación” y no en la parte Segunda de dicho Libro, “De la Aeronáutica”, tales disposiciones fueron ignoradas provocando un faltante imperdonable en la Legislación aeronáutica propuesta.
- Otras normas que sí son existentes en el libro Segundo “De la Aeronáutica”, sencillamente fueron omitidas, suponemos involuntariamente, pero en todo caso ocasionando un vacío cuyas adversas consecuencias jurídicas no se harían esperar, tanto a nivel interno, como internacional.

DEL CAPÍTULO PRELIMINAR (Disposiciones comunes a la navegación acuática y la aeronáutica) DEL LIBRO QUINTO del CODIGO DE COMERCIO.

- **Art. 1427 Escritura pública para los contratos que afecten dominio sobre 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 sólo 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.”

- **Art. 1428 Amparo administrativo**

“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 ésta impida su operación.”

DE LA PARTE SEGUNDA DEL LIBRO QUINTO (“De la Aeronáutica”) DEL CODIGO DE COMERCIO.

- **Artículo 1829** Derecho del explotador a repetir (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1830** Casos de fuerza mayor (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1831** Culpa de la víctima (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1833** Dolo del explotador o de sus dependientes (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1835** Límites a la indemnización (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1836** Usuario Ilegítimo (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1837** Reglas cuando la indemnización excede los límites (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1839** Explotador que paga culpa del otro (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1840** Aplicación a aeronaves de estado (Daños a terceros en la superficie)
- **Artículo 1843** Límites de la indemnización (Abordaje)

DE LA PARTE SEGUNDA DEL LIBRO QUINTO (“De la Aeronáutica”) DEL CODIGO DE COMERCIO.

- **Artículo 1857** Condiciones de idoneidad (Explotación de aeronaves en servicios aéreos comerciales)
- **Artículo 1867** Prestación de servicios no regulares (Explotación de aeronaves en servicios aéreos comerciales)
- **Artículo 1868** Inspección a organizaciones de turismo
- **Artículo 1869** Trabajos aéreos especiales
- **Artículo 1870** Operaciones de empresas extranjeras (Servicios aéreos internacionales)
- **Artículo 1880** Responsabilidad por muerte o lesión del pasajero (Contrato de transporte aéreo)
- **Artículo 1882** Responsabilidad por incumplimiento o interrupciones (Contrato de transporte aéreo)
- **Artículo 1883** Responsabilidad por retardo (Contrato de transporte aéreo)
- **Artículo 1884** Obligación de transportar el equipaje (Contrato de transporte aéreo)
- **Artículo 1885** Entrega de equipajes (Contrato de transporte aéreo)

DEL CAPÍTULO PRELIMINAR (Disposiciones comunes a la navegación acuática y la aeronáutica) DEL LIBRO QUINTO del CODIGO DE COMERCIO.

- **Artículo 1905** Extensión de la hipoteca y grado de preferencia (hipoteca de aeronaves)
- **Artículo 1906** Separación de partes (hipoteca de aeronaves)
- **Artículo 1907** Modificación de características (hipoteca de aeronaves)
- **Artículo 1909** Desembargo y levantamiento del secuestro (embargo de aeronaves)

CONCLUSIONES

El proyecto contiene normas que demandan su inmediata corrección.

El nuevo ordenamiento jurídico aeronáutico propuesto, contiene algunas disposiciones novedosas y convenientes, pero tiene grandes e inaceptables vacíos normativos, originados en la ausencia de normas existentes en el actual ordenamiento vigente (Parte 2ª de Libro 5º de código de Comercio “De la Aeronáutica”).

Las observaciones detectadas son en su mayoría de tal entidad jurídica e impacto, que de no hacerse las adecuaciones pertinentes al Proyecto, este podría resultar inviable, violatorio de la Constitución, e incluso lesivo para la aviación colombiana y el derecho aeronáutico de nuestro país.

Por lo anterior, la UAEAC, respetuosamente se permite sugerir al Honorable Congreso de la República, tenga a bien considerar el archivo del Proyecto, con el fin de poder examinar la real necesidad y conveniencia para la Nación Colombiana de un código aeronáutico distinto del contenido en el Código de Comercio, antes de formular uno nuevo con las adecuaciones requeridas y llegado el caso, desistir del empeño si se estableciera que no es necesario.



The image features a solid blue background. A white arc starts from the top left and curves towards the right. A white triangle is positioned on the right side, with its hypotenuse following the curve of the arc. The text "MUCHAS GRACIAS" is centered in the lower half of the image.

MUCHAS GRACIAS