

Bogotá D.C., abril de 2026

Doctor

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Secretario General

Senado de la República

Ciudad

6ta

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley "Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones"

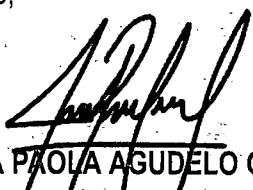
Reciba un cordial saludo, Dr. Diego,

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

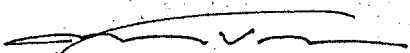
- Proyecto de Ley No. 023 de 2026 Senado, "Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones"

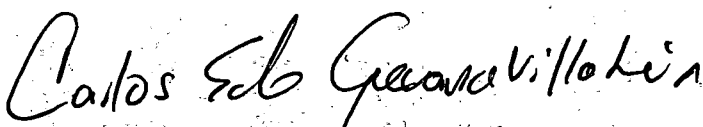
Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Cordialmente,


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

Proyecto de Ley N° 023 de 2026 Senado

"Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de una política pública orientada al fortalecimiento de la seguridad operacional, la eficiencia, la facilitación, la capacidad aeroportuaria, la conectividad regional, la gestión del riesgo y la continuidad operativa en la prestación de los servicios de transporte aéreo en Colombia.

Artículo 2. Alcance. La política pública de que trata la presente ley comprende el conjunto de principios, lineamientos, estrategias, mecanismos, programas y proyectos que orientarán la acción del Estado para fortalecer la seguridad operacional, la eficiencia, la facilitación, la capacidad aeroportuaria, la continuidad operativa, la modernización tecnológica, la gestión del riesgo, la coordinación interinstitucional y la conectividad regional del transporte aéreo, con el fin de reducir demoras, prevenir incidentes, mejorar la prestación del servicio y proteger a las tripulaciones, los pasajeros, la carga y el personal en tierra.

Parágrafo. Las disposiciones de esta ley deberán ser aplicadas respetando las normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) oficiales, y las demás normas vigentes que regulan la aviación civil y la operación aeroportuaria.

Artículo 3. Lineamientos. La política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia, deberá formularse a partir de los siguientes lineamientos:

- a) Diseñar e implementar estrategias orientadas al fortalecimiento de la capacidad aeroportuaria, la mitigación de restricciones operacionales, la disminución de demoras y el mejoramiento de la gestión de los flujos de aeronaves, pasajeros y carga, con enfoque diferencial según las necesidades y condiciones de cada aeropuerto.
- b) Evaluar la eficiencia de los servicios que permiten operar al transporte aéreo, permitiendo el diagnóstico y la toma de decisiones para mejorar la operación.
- c) Fortalecer la coordinación interinstitucional entre las autoridades de aviación civil, las entidades del sector transporte, la Fuerza Pública y demás organismos competentes, para armonizar la operación aérea civil y estatal, prevenir incidentes, optimizar el uso del espacio aéreo y mejorar la capacidad de respuesta ante contingencias.

- d) Desarrollar programas de capacitación y entrenamiento en diferentes entidades y/o instituciones educativas que permitan la prestación eficiente en los servicios de la operación del transporte aéreo.
- e) Fortalecer la planeación, formación, actualización, bienestar y provisión oportuna del talento humano requerido para la prestación eficiente y segura de los servicios asociados al transporte aéreo, en observancia de los principios constitucionales y legales que rigen el acceso al empleo público.
- f) Incorporar acciones, protocolos y mecanismos de gestión del riesgo y seguridad operacional que permitan identificar, prevenir y mitigar eventos que afecten la navegación aérea, la operación aeroportuaria, la integridad de tripulaciones, pasajeros, carga y personal en tierra, en articulación con las autoridades competentes.
- g) Promover la modernización tecnológica de la infraestructura y de los sistemas que soportan la navegación aérea y la operación aeroportuaria, garantizando criterios de interoperabilidad, continuidad operativa, confiabilidad técnica, trazabilidad de la información y soporte para la toma de decisiones en tiempo real.
- h) Promover mecanismos de reporte, seguimiento y divulgación periódica sobre el estado de la infraestructura, la operación, el mantenimiento y las necesidades de intervención de los aeropuertos estratégicos del país, con el fin de fortalecer la transparencia, la toma de decisiones y la confianza ciudadana.

Artículo 4. Planes de contingencia y continuidad operativa. La política pública deberá incorporar lineamientos para la formulación de planes de contingencia y continuidad operativa en aeropuertos y servicios asociados al transporte aéreo, con el fin de reducir afectaciones a pasajeros, tripulaciones, carga y operación logística ante eventos críticos o interrupciones del servicio.

Artículo 5. Priorización territorial y fortalecimiento de la conectividad regional. La formulación e implementación de la política pública deberá incorporar criterios de priorización territorial, conectividad regional, seguridad operacional, demanda del servicio, impacto económico y brechas de infraestructura, con especial atención a aeropuertos estratégicos para la integración regional y la prestación de servicios esenciales.

Artículo 6. Financiación. La implementación de la presente ley se realizará con cargo a las apropiaciones presupuestales de las entidades competentes, en el marco de sus funciones, y podrá articularse con los instrumentos de planeación, inversión y financiación del sector transporte, sin perjuicio de la gestión de fuentes complementarias de financiación conforme a la normatividad vigente.

Artículo 7. Responsable. El Ministerio de Transporte será la entidad encargada de la elaboración, la formulación e implementación de la Política Pública de Facilitación en la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo, para lo cual deberá garantizar la participación de la Comisión Intersectorial de

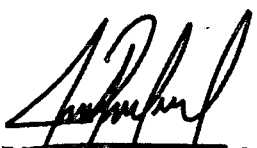


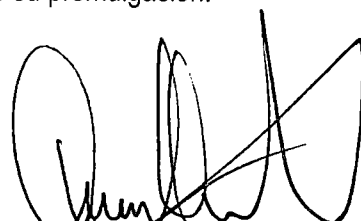
Facilitación del Transporte Aéreo y los Comités de Facilitación de Aeropuerto creados por los Reglamentos Aeroportuarios de Colombia.

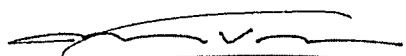
Artículo 8. Seguimiento. El Departamento Administrativo de Planeación Nacional, será la entidad encargada de hacer el seguimiento técnico a la elaboración, formulación e implementación de la Política Pública de Facilitación en la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo.

La política pública deberá contar con indicadores de resultado y de gestión, metas de corto, mediano y largo plazo, cronograma de implementación, responsables institucionales y mecanismos de rendición pública de cuentas. El seguimiento técnico deberá presentarse anualmente al Congreso de la República.

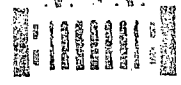
Artículo 9. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUÍVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

	SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL
EL día <u>27</u> de <u>Julio</u> del año <u>2026</u>	
Ha sido presentado en este despacho el	
Proyecto de ley <u> </u> Acto legislativo <u> </u>	
No. <u>023/2026</u> Con su correspondiente	
Exposición de Motivos, suscrito Por:	
<u>HA.CC.: Ana Paola Agudelo, Maritza</u>	
<u>Alvarez y otros</u>	
	
SECRETARIO GENERAL	



Proyecto de Ley N° 023 de 2026 Senado

“Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones”

Exposición de Motivos

1. Objeto

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de una política pública de Estado orientada a fortalecer de manera integral el transporte aéreo en Colombia, en sus componentes de seguridad operacional, eficiencia, facilitación, capacidad aeroportuaria, conectividad regional, gestión del riesgo y continuidad operativa.

La iniciativa responde a la necesidad de dotar al sector aeronáutico nacional de un marco de política pública articulado, con responsables institucionales claros —el Ministerio de Transporte como entidad formuladora y el Departamento Administrativo de Planeación Nacional como entidad de seguimiento técnico—, que permita superar de manera estructural las demoras operacionales, las restricciones de capacidad aeroportuaria y las brechas de infraestructura que hoy afectan la prestación del servicio a pasajeros, tripulaciones, carga y personal en tierra.

En ese sentido, el proyecto no crea nuevos regímenes sancionatorios ni modifica competencias de las autoridades aeronáuticas existentes; se limita a definir los lineamientos, principios y mecanismos que deberá seguir el Gobierno Nacional para el diseño e implementación de dicha política, garantizando la coordinación interinstitucional, la modernización tecnológica, la priorización territorial de la conectividad regional y la rendición pública de cuentas ante el Congreso de la República.

2. Antecedentes Legislativos

Con base en la búsqueda de los Proyectos de Ley radicados en el Congreso de la República, no se identifica una iniciativa legislativa que tenga el mismo objetivo o sentido. No obstante se considera pertinente resaltar algunos Proyectos de Ley en materia de transporte aéreo, que pueden resultar complementarios a la iniciativa presentada.

2.1. Proyectos de Ley

Proyecto de Ley	Comisión	Autores	Resumen	Estado
P.L. 200/23 - S	VI	H.S. Pedro Hernando Flórez Porras	Regula el ingreso, permanencia, funciones, derechos, obligaciones, régimen salarial, prestacional y	Archivado

Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones			pensional de los controladores de tránsito aéreo civil en Colombia.	
P.L. 167/23 - S Por medio de la cual se establecen medidas sobre los derechos de los usuarios de transporte aéreo y se dictan otras disposiciones	VI	H.S. Jorge Benedetti Martelo, Esteban Quintero Cardona, Ana María Castañeda, Carlos Julio González Villa, H.R. Daniel Carvalho Mejía, Lina María Garrido Martín, Sandra Milena Ramírez Caviedes, Jaime Rodríguez Contreras, Oscar Rodrigo Campo Hurtado, Jairo Humberto Cristo Correa	Establece medidas para la protección y divulgación de los derechos de los usuarios de transporte aéreo. Incluye disposiciones para asegurar que los usuarios sean informados adecuadamente sobre sus derechos y las rutas de atención en caso de que estos sean vulnerados	Archivado
P.L. 093/23 - S Por medio del cual se regula la prestación de los servicios aéreos en Colombia y se dictan otras disposiciones	VI	H.S. Pedro Hernando Flórez Porras	Establece un marco normativo dirigido a la protección de los derechos de los usuarios del servicio aéreo comercial de transporte público regular doméstico de pasajeros. Enfatiza en la transparencia y claridad de la información a usuarios, la regulación de tarifas, la compensación por demoras imputables a las aerolíneas, y la prohibición de la sobreventa de vuelos. Refuerza los mecanismos de sanción y se asigna a la SIC la responsabilidad de recibir y tramitar reclamaciones y sancionar.	Archivado
P.L. 303/23 - C Por medio de la cual se toman medidas para garantizar el derecho de los habitantes del territorio colombiano al acceso al servicio público de transporte aéreo y se dictan otras disposiciones	VI	H.S. Alejandro Alberto Vega Pérez	Busca garantizar el derecho de los habitantes del territorio colombiano al acceso al servicio público esencial de transporte aéreo, para lo cual se establecen medidas que faciliten la compra de tiquetes aéreos a precios razonables y se evite el abuso de la posición dominante por parte de las empresas prestadoras de este servicio.	Archivado

P.L. 039/23 - C Por la cual se expide el estatuto del usuario de transporte aéreo comercial de pasajeros y se dictan otras disposiciones	VI	H.R.Hernán Darío Cadavid Márquez	Tiene como finalidad regular, proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los usuarios de los servicios de transporte aéreo comercial como parte débil en la relación comercial, así como amparar el respeto a su dignidad y a sus intereses económicos, en especial, a través de la implementación de medidas y mecanismos que permitan el libre ejercicio de los derechos que les asiste.	Archivado
P.L. 015/2023 Por medio de la cual se habilita la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia y se dictan otras disposiciones	VI	H.S.David Andrés Luna Sánchez, Jorge Enrique Benedetti Martelo, H.S. José Luis Pérez Oyuela, entre otros. H.R.Adriana Carolina Arbeláez Giraldo, Gersel Luis Pérez Altamiranda, Jorge Méndez Hernández, Julio César Triana Quintero, entre otros.	Busca la habilitación de la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia, a excepción del tráfico de cabotaje, como un mecanismo para el desarrollo económico del comercio, la industria y el turismo del país. La política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia, a grandes rasgos, busca eliminar las restricciones a la entrada y salida de aerolíneas extranjeras en el país.	Archivado

3. Justificación del Proyecto

El transporte aéreo en Colombia enfrenta desafíos estructurales que afectan de manera directa la seguridad operacional, la eficiencia del servicio y la conectividad regional del país. La saturación de la capacidad aeroportuaria, las demoras recurrentes en la operación de aeronaves, las brechas en la modernización tecnológica de la infraestructura de navegación aérea y la ausencia de mecanismos articulados de gestión del riesgo y continuidad operativa, constituyen problemáticas que inciden negativamente en la prestación de un servicio que, como lo ha reconocido de manera reiterada la jurisprudencia constitucional y ordinaria citada en el numeral anterior, tiene el carácter de servicio público esencial.

En efecto, tal como lo señaló la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia en la Sentencia SL20094-2017, el transporte aéreo está ligado de manera inescindible a la realización efectiva de derechos fundamentales como la movilidad, la salud, la seguridad y la vida de las personas, en tanto constituye hoy un servicio ordinario, principal y habitual para la población colombiana. Esta condición impone al Estado la obligación de adoptar medidas orientadas a garantizar su continuidad, calidad y eficiencia, particularmente en un país como Colombia, en el que la geografía y las condiciones de conectividad hacen del transporte aéreo, en numerosas regiones, el principal o único medio de acceso a servicios esenciales.

A pesar de la relevancia del sector, actualmente no existe en el ordenamiento jurídico colombiano una política pública integral que articule, bajo un marco único, los componentes de seguridad operacional, eficiencia, facilitación, capacidad aeroportuaria, conectividad regional, gestión del riesgo y continuidad operativa. Como se evidenció en el análisis de antecedentes legislativos, las iniciativas existentes en materia de transporte aéreo se han concentrado principalmente en la protección de los derechos de los usuarios, la regulación de tarifas y la habilitación de cielos abiertos, sin abordar de manera integral el fortalecimiento operacional y de infraestructura del sector desde una perspectiva de política pública de Estado.

En este contexto, el presente proyecto de ley busca cerrar ese vacío normativo mediante el establecimiento de lineamientos generales —sin crear nuevas cargas sancionatorias ni modificar las competencias de las autoridades aeronáuticas existentes, en particular las atribuidas a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) por la Ley 105 de 1993 y desarrolladas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia— que permitan al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y con el seguimiento técnico del Departamento Administrativo de Planeación Nacional, formular e implementar dicha política pública de manera coordinada, medible y sujeta a rendición de cuentas ante el Congreso de la República.

La iniciativa se justifica, adicionalmente, en la necesidad de fortalecer la coordinación interinstitucional entre las autoridades civiles y la Fuerza Pública, en armonía con lo previsto en los RAC 4, 65, 121, 160, 211 y 212, así como en la conveniencia de promover la modernización tecnológica de los sistemas de navegación y operación aeroportuaria, en línea con los principios de facilitación consagrados en el RAC 209 y en el Convenio de Chicago de 1944. De esta manera, el proyecto no solo responde a una necesidad operativa y de infraestructura, sino que desarrolla mandatos constitucionales y legales preexistentes, dotándolos de un marco de política pública que permita su implementación efectiva, con metas de corto, mediano y largo plazo y mecanismos de transparencia y control ciudadano.

4. Marco Normativo

4.1. Constitución Política de Colombia

- **Artículo 24.** 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.

4.2. Leyes

Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

- **Artículo 47. Funciones aeronáuticas.** Las funciones relativas al transporte aéreo, serán ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como Entidad especializada adscrita al Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Suprímese (sic) dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, la Dirección General de Transporte Aéreo de que trata el numeral 8 del artículo 10. del Decreto 2171 de 1992.

- **Artículo 48. Parágrafo 3.** La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, conservará el control del tráfico aéreo y la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las ayudas aéreas. Así mismo ejercerá una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico.
- **Artículo 56.- Convenios.** El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil celebrará convenios con Instituciones de Educación Superior, con el fin de disponer del personal debidamente calificado para el manejo del control aéreo.

La Fuerza Aérea Colombiana - FAC - participará permanentemente en los cursos de capacitación del Centro de Estudios Aeronáuticos CEA.

Ley 336 de 1996

Artículo 5. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, **implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.**

[...]

Artículo 68. El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (libro quinto, capítulo preliminar y segunda parte), por el manual de reglamentos aeronáuticos que dicte la unidad administrativa especial de aeronáutica civil y por los tratados, convenios, acuerdos, prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.

4.3. Otras normatividades - Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC

RAC 1 - Adoptado mediante Resolución N° 02450 del 19 de diciembre de 1974.

- **1.2.1. Definiciones.[...]**

Actividad aeronáutica (aeronáutica civil): Conjunto de tareas y operaciones, directa o indirectamente relacionadas con el empleo de aeronaves civiles. Las actividades aeronáuticas comprenden entre otras:

- a. Servicios aéreos comerciales de transporte público, regular o no regular, interno o internacional de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales en sus diversas modalidades.
- b. Aviación general, incluyendo entre otras, aviación privada (individual o corporativa) civil del Estado, de enseñanza o instrucción de vuelo y experimental.
- c. Actividades de construcción y conservación de aeronaves o partes, incluyendo diseño, construcción, ensamblaje, mantenimiento, reparación o reconstrucción, alteración inspección, etc.
- d. Operación de infraestructura aeronáutica y servicios de protección y apoyo al vuelo incluyendo servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, servicio meteorológico e información aeronáutica.
- e. Servicios aeroportuarios especializados de apoyo terrestre a la operación de aeronaves.
- f. Instrucción aeronáutica en sus diversas modalidades [...]

Navegación aérea (RNAV). Método de navegación que permite operaciones de aeronaves en cualquier curso deseado, al alcance de la cobertura de una estación de referencia con señales de navegación o dentro de los límites de un sistema auto controlado: [...]

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). Conjunto de normas de carácter general y obligatorio, emanadas de la UAEAC a través de su Director General, en ejercicio de facultades que le otorga la Ley en tal sentido, que regulan aspectos propios de la aviación civil, en concordancia con otras normas nacionales e internacionales sobre la materia y en especial con la Parte Segunda del Libro Quinto del Código de Comercio y con el Convenio de Chicago de 1.944 Sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos técnicos.

RAC 2 - Adoptado mediante Resolución N° 02450 del 19 de diciembre de 1974.

2.1.6. EDAD

El aspirante a cualquier licencia de personal aeronáutico acreditará una edad mínima de dieciocho (18) años. Se exceptúa de lo anterior a los pilotos de planeador, quienes acreditarán diez y seis (16) años; los pilotos alumnos quienes acreditarán diecisiete (17) años; los pilotos de transporte de línea avión o helicóptero, técnicos especialistas e ingenieros especialistas aeronáuticos, despachadores, instructores de tierra o vuelo e inspectores en todas sus modalidades, quienes acreditarán veintiún (21) años de edad.

En los casos en que se requiera autorización de una entidad o establecimiento aeronáutico (empresa aérea, taller aeronáutico o empresa de servicios aeroportuarios, etc.) para desarrollar funciones propias del personal aeronáutico en calidad de alumno, ayudante, asistente u observador, el aspirante a dicha autorización acreditará al menos 17 años de edad.

Las licencias de pilotos tendrán límites máximos de edad, conforme a lo previsto en el numeral.

Las demás licencias no tendrán restricciones de edad máxima, y estarán vigentes mientras lo estén el certificado médico y el respectivo chequeo de vuelo cuando sean exigibles. En los casos en que se establezcan límites máximos de edad para ejercer los privilegios de una licencia, dichos privilegios serán modificados o cancelados según sea pertinente, cuando su titular llegue a la edad señalada.

- 2.1.12. LICENCIAS AL PERSONAL DE LA FUERZA PÚBLICA

2.1.12.1.¹ La UAEAC podrá expedir la licencia correspondiente al personal retirado de las Fuerzas Militares de Colombia o de la Policía Nacional, que hayan obtenido una especialidad aeronáutica durante su tiempo de servicio activo, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos [...].

Una vez otorgada la licencia, su titular quedará sometido al control y cumplimiento de los requisitos y regulaciones aeronáuticas propias de la aviación civil y por consiguiente, bajo la vigilancia y control de la Autoridad Aeronáutica Civil (UAEAC).

2.1.12.2.² **La UAEAC podrá autorizar las licencias de que trata el numeral anterior previa verificación de los siguientes requisitos: El personal de las Fuerzas Armadas de Colombia o de la Policía Nacional en servicio activo** o en retiro que haya tenido actividades de vuelo o técnicas durante los últimos seis (6) meses, anteriores a su solicitud, deberá aprobar un examen de conocimientos propios de la aviación civil. Para éste caso se aceptará el examen médico de control expedido dentro de los seis (6) meses anteriores a la radicación de la solicitud, por la dependencia de medicina aeronáutica de la respectiva Fuerza, y siempre que su expedición se observen todos los requisitos aeromédicos exigibles para la clase de licencia. **El personal de las Fuerzas Armadas de Colombia o de la Policía Nacional en servicio activo** o en retiro, **que no haya tenido actividades de vuelo durante los últimos doce (12) meses antes de su solicitud, deberá aprobar un examen escrito de conocimiento propio de la aviación civil, un examen de pericia de acuerdo a lo contemplado por estos reglamentos para la licencia que solicita.** Además, deberá presentar un certificado médico vigente y apropiado para la licencia solicitada.

2.1.12.3.³ **La UAEAC podrá otorgar licencias al personal activo de las Fuerzas Militares de Colombia o de la Policía Nacional siempre que se acredite que éstos cumplen con el tiempo de experiencia mínimo requerido para la licencia a que aspiran y que desempeñarán actividades propias de la aviación civil.** El aspirante a esta licencia deberá acreditar los

¹ Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 05188 del 25 de Septiembre de 2009, Publicada en el Diario Oficial No. 47.496 del 08 de Octubre de 2009.

² Nota: Adicionado y modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 04212 del 28 de Octubre de 2004. Publicada en el Diario Oficial No. 45.720 del 02 de Noviembre de 2004.

³ Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 05188 del 25 de Septiembre de 2009, Publicada en el Diario Oficial No. 47.496 del 08 de Octubre de 2009.

requisitos generales previstos en los numerales anteriores y los inherentes a cada licencia según corresponda y en relación con su desempeño en la aviación civil, quedará sometido al control y vigilancia de la UAEAC sin perjuicio del cumplimiento de las normas internas propias de cada fuerza. La UAEAC también podrá otorgar licencias a personal activo de las Fuerzas Militares de Colombia o de la Policía Nacional por razones de entrenamiento u otras necesidades del servicio donde se requiera que estos tripulen aeronaves civiles. Tal circunstancia, será informada por el explotador de la aeronave antes del inicio de las operaciones a la UAEAC y a su asegurador.

La solicitud de licencias para personal activo será formulada por el comandante de la respectiva fuerza o la dependencia delegada por éste para el efecto y contará con su aval o visto bueno. Cuando se trate de licencias o habilitaciones de instructores para impartir instrucción a personal civil en centros de instrucción aeronáutica civil, el aspirante no requerirá de la licencia básica de que trata el numeral 2.6.6.3. de los RAC, pero acreditará el curso pertinente a la especialidad, la experiencia mínima de tres (3) años en el ejercicio de los privilegios correspondientes a la habilitación solicitada y los demás requisitos inherentes a una licencia de instrucción.

Cuando se trate de licencias o autorizaciones para inspectores se aplicará, en cuanto a experiencia, lo previsto en el literal b del numeral 2.1.12.1. de los RAC.

2.1.12.4.⁴ El personal licenciado en aviación civil, al igual que el personal de las Fuerzas Armadas de Colombia y Policía Nacional que se desempeñen como técnico ayudante, ayudante de despacho, auxiliar de servicio a bordo observador, asistente de tránsito aéreo, controlador de tránsito aéreo observador o piloto alumno en desarrollo de su fase de entrenamiento práctico, prestando servicio a las Fuerzas Armadas de Colombia o en cualquier dependencia de la UAEAC, tendrá derecho a que la autoridad aeronáutica le reconozca la experiencia acumulada en dicho periodo siempre y cuando, durante su desempeño, se observen los estándares propios de la aviación civil. [...]

2.1.16.1.⁵ [...]

La modificación, suspensión o cancelación de una licencia expedida a personal de las Fuerzas Armadas de Colombia o de la Policía Nacional en servicio activo, se comunicará a la dependencia encargada de cada Fuerza. [...]

2.1.16.5.⁶ [...]

⁴ Nota: Adicionado y modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 04212 del 28 de Octubre de 2004. Publicada en el Diario Oficial No. 45.720 del 02 de Noviembre de 2004.

⁵ Nota: Adicionado y modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 04212 del 28 de Octubre de 2004. Publicada en el Diario Oficial No. 45.720 del 02 de Noviembre de 2004.

⁶ Nota: Modificado conforme al ARTÍCULO PRIMERO de la Resolución N° 01495 del 01 de junio de 2017.

[E]l personal de las Fuerzas Armadas de Colombia y de la Policía Nacional que haya realizado cursos en especialidades aeronáuticas en el exterior durante su servicio activo, acreditará tal curso ante la UAEAC con el respectivo diploma avalado con una certificación expedida por la dependencia de la fuerza encargada del entrenamiento aeronáutico.

- 2.5.2 CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO -CTA

Requisitos para expedir la licencia.⁷

2.5.2.1. Edad⁸

El aspirante a una licencia de controlador de tránsito aéreo acreditará una edad mínima de 18 años.

RAC 4 - Adoptado mediante Resolución N° 02450 del 19 de Diciembre de 1974.

4.15.2.25.14.2.⁹ PERSONAL AERONÁUTICO Y LIMITACIONES DE SUS SERVICIOS. Ningún titular de un Certificado de Operación puede asignar una persona como tripulante y ninguna persona puede actuar como tal, a menos que cumpla con los siguientes requisitos: [...]

c. Todo tripulante debe ser empleado del explotador de la aeronave respectiva, a excepción del personal de la Fuerza Pública en servicio activo, que esté ejerciendo actividades aeronáuticas de conformidad con lo previsto en el numeral 2.1.12.3 y que por necesidades del servicio, alteración del orden público o guerra externa, requiera hacer uso de aeronaves civiles mediante contrato o convenio previamente establecido entre la empresa y el comandante de la respectiva Fuerza.

RAC 6 - Adoptado mediante Resolución N° 02389 del 26 de Octubre de 2022

(2) Las disposiciones de este capítulo [CAPÍTULO C INSTRUCCIÓN Y/O ENTRENAMIENTO DE AERONÁUTICA CIVIL] no aplican a: [...]

Las actividades de instrucción o entrenamiento aeronáutico desarrolladas por instituciones militares o policiales para la formación o capacitación de personal militar o policial o de otro personal con la intención de vincularlo a su servicio. No obstante, quedarán sometidas a las previsiones de este capítulo tales instituciones militares o policiales si imparten instrucción o entrenamiento a personal civil o a terceros ajenos a ellas o por remuneración.

⁷Nota: Modificado conforme al Artículo 1° de la Resolución No. 03590 del 05 de Agosto de 2005, Publicada en el Diario Oficial No. 45.996 del 10 de Agosto de 2005

⁸ Modificado conforme al Artículo 1° de la Resolución No. 03590 del 05 de Agosto de 2005, Publicada en el Diario Oficial No. 45.996 del 10 de Agosto de 2005

⁹ Nota: Modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No 04226 del 26 de Agosto de 2010. Publicada en el Diario Oficial No 47.819 del 1° de Septiembre de 2010.

RAC 65 Adoptado mediante Resolución N° 03761 del 13 de Diciembre de 2016

- 65.100¹⁰ Personal de la Fuerza Pública en servicio activo o en retiro

(a) Generalidades:

- (1) La UAEAC podrá otorgar una licencia al personal en servicio activo o en retiro de la Fuerza Pública de Colombia (Fuerzas Militares y de Policía) que solicite la expedición de una licencia de personal aeronáutico diferente de la tripulación de vuelo, o una habilitación,** cumpliendo con los requisitos aplicables de esta sección.
- (2) Para el personal activo, la licencia o habilitación se conferirá a quienes hayan de desempeñarse en actividades propias de la aviación civil, en aquellos casos en que legalmente corresponda, a solicitud del Comandante de la respectiva Fuerza Militar o de Policía, o la dependencia delegada para este efecto, quedando el titular de la licencia sometido al control y vigilancia de la UAEAC; en cuanto al ejercicio de atribuciones en la aviación civil. La habilitación se conferirá exclusivamente, para aquellos tipos de actividades o equipos que la UAEAC ha certificado para aviación civil.** Para el caso de los Despachadores de vuelo, la correspondiente autorización por tipo de aeronave será emitida por el explotador de servicios aéreos.
- (3) La experiencia adquirida en equipos o aeronaves no utilizadas en la aviación civil colombiana, se reconocerá para optar por la licencia correspondiente, pero, esta experiencia, no aplicará para una habilitación.**

(b) Requisitos: El personal de las Fuerza Pública en servicio activo o en retiro, que solicite una licencia y/o habilitación otorgada bajo este reglamento, debe cumplir con lo siguiente [...]

65.200¹¹ Requisitos de licencias y habilitaciones

(a)¹² Ninguna persona podrá desempeñarse como controlador de tránsito aéreo en una dependencia de servicios de tránsito aéreo, a menos que:

- (1) Sea titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo (CTA) otorgada de acuerdo con lo dispuesto en la norma RAC 65.**

¹⁰ Nota: Sección modificada conforme al artículo PRIMERO de la Resolución No. 04362 del 27 de diciembre de 2019. Publicada en el Diario Oficial No. 51.182 del 30 de diciembre de 2019.

¹¹ Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.

¹² Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.

(2) Sea titular de una habilitación o habilitaciones válidas aplicables al puesto de trabajo y/o al equipo específico utilizado en el ejercicio de sus funciones, de acuerdo con lo dispuesto en el presente capítulo, o esté en entrenamiento operacional.

(3)¹³ Posea un certificado médico aeronáutico clase 3 (o superior) vigente, otorgado en virtud de la norma RAC 67; y

(4)¹⁴ Demuestre, como mínimo, nivel 4 de competencia lingüística (operacional) en el idioma inglés, en caso de proveer servicios en dependencias ATS que atienden tránsito internacional.

(b) [Reservado]

(c)¹⁵ Para desempeñar funciones como controlador en entrenamiento operacional, el controlador de tránsito aéreo deberá: [...]

(1)¹⁶ Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024. (1) Cursar y aprobar el curso de instrucción correspondiente en el Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA o en el caso de habilitaciones, en un centro de instrucción aeronáutica extranjero de carácter oficial aceptado por la UAEAC.

Nota.- Un Centro de instrucción aeronáutica en el extranjero se considera oficial cuando pertenece o está adscrito a la autoridad aeronáutica de un país miembro de la OACI.

(2)¹⁷ Estar autorizado previamente por el Coordinador del Grupo Aeronavegación Regional Bogotá o del Grupo Regional Servicios de Tránsito Aéreo según corresponda.

¹³ Nota: Sección Renumerada conforme al artículo DÉCIMO de la Resolución No. 04362 del 27 de diciembre de 2019. Publicada en el Diario Oficial No. 51.182 del 30 de diciembre de 2019.

¹⁴ Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.

¹⁵ Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.

¹⁶ Nota: Sección modificada conforme al artículo SEGUNDO de la Resolución No. 04362 del 27 de diciembre de 2019. Publicada en el Diario Oficial No. 51.182 del 30 de diciembre de 2019.

¹⁷ Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.

(3) Operar bajo la supervisión de un Controlador de tránsito aéreo entrenador en el puesto de trabajo, habilitado y calificado en el puesto al cual aspira a desempeñarse el controlador en entrenamiento; y

(4)¹⁸ Ser titular de un certificado médico aeronáutico clase 3 (o superior) vigente, otorgado en virtud de la norma RAC 67.

65.205 Requisitos generales para obtener la licencia

(a)¹⁹ Para obtener la licencia de controlador de tránsito aéreo, el aspirante deberá:

(1) Haber cumplido, como mínimo, dieciocho (18) años de edad. [...]

RAC 100 - Adoptado mediante Resolución número 01983 del 27 de septiembre 2023

- **100.615** Reconocimiento de certificados expedidos por otra AAC y entidades de la Aviación de Estado [...]

La UAEAC reconocerá la validez de un certificado de curso como piloto u operador de sistemas de aeronaves no tripuladas o documento similar emitido por las entidades colombianas de Aviación de Estado (Fuerzas Militares y Policía Nacional) o avalado por la Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado, pero solamente para satisfacer el subpárrafo 100.610(a)(2)²⁰ del presente reglamento, por lo cual su titular deberá dar cumplimiento a los demás requisitos dispuestos en la sección 100.610 para efectos del trámite de un certificado de idoneidad como piloto UAS [por sus siglas en inglés, sistemas de aeronaves no tripuladas].

RAC 121 - Adoptado mediante Resolución N° 02412 del 15 de Agosto de 2018

- **121.1410** Personal aeronáutico – Limitaciones en el uso de servicios [...]

(g) Todo tripulante debe ser empleado del explotador de la aeronave respectiva, a excepción **del personal activo de la fuerza pública que, por necesidades del servicio y previo convenio con la respectiva Fuerza, esté ejerciendo actividades aeronáuticas propias de la aviación civil.**

RAC 147 - adicionado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 00509 del 23 de Febrero de 2018.

¹⁸ Nota: Sección modificada conforme al artículo SEGUNDO de la Resolución No. 04362 del 27 de diciembre de 2019; Publicada en el Diario Oficial No. 51.182 del 30 de diciembre de 2019.

¹⁹ Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.

²⁰ Haber culminado satisfactoriamente el contenido del curso descrito en este capítulo en un CIAC o CEAC aprobado por la UAEAC;

- **147.230** Reconocimiento de instrucción previa

(a) El CIAC evaluará y garantizará el otorgamiento de créditos, en el porcentaje que considere apropiado, sobre el programa de instrucción reconocida:

(1) Si el estudiante ha recibido instrucción previa en: [...]

iv. Una escuela técnica militar certificada por la dependencia encargada; [...]

RAC 160 - Adoptado mediante Resolución N° 03596 del 28 de Diciembre de 2015 - Modificado totalmente mediante resolución N° 02627 del 21 de Diciembre de 2020

- **160.145** Aplicación de procedimientos de las Fuerzas Militares

(a) Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para las Fuerzas Militares (Ejército Nacional, Armada Nacional y Fuerza Aérea de Colombia), los administradores, gerentes aeroportuarios o gerentes de concesionario, coordinarán lo pertinente a la aplicación en el respectivo aeropuerto, de los controles y procedimientos sobre las personas, cosas o aeronaves, propendiendo porque los mismos no afecten adversamente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles y los principios de la facilitación.

- **160.320** Composición del Comité de seguridad de aeropuerto en un aeropuerto de categoría nacional

(a) El Comité de seguridad de aeropuerto en los aeropuertos de categoría nacional, estará integrado por:

(1) El Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario o responsable de seguridad del aeropuerto quien lo podrá coordinar cuando sea necesario.

(2) El comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto o con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.

Nota. - Es conveniente que el Comandante de Policía que participa en el Comité, sea de la especialidad de Policía Aeroportuaria de la Estación de Policía destacada en el aeropuerto o su equivalente.

(3) El comandante de la Fuerza Militar con jurisdicción en el lugar donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.



4) Un representante elegido por los explotadores de aeronaves, con base de operación en el aeropuerto.

(b) El responsable de la operación de seguridad de la aviación civil o el que haga sus veces, quien actuará como secretario del Comité.

(c) A las sesiones del Comité podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o empresas a fin de tratar asuntos específicos.

- **160.325** Composición del Comité de seguridad de aeropuerto en un aeropuerto de categoría internacional.

(a) El Comité de seguridad de aeropuerto en los aeropuertos de categoría internacional estará integrado por:

(1) El Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario o responsable de seguridad del aeropuerto, quien lo podrá coordinar cuando sea necesario.

(2) El comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto o con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.

Nota.- Es conveniente que el Comandante de Policía que participa en el Comité, sea de la especialidad de Policía Aeroportuaria de la Estación de Policía destacada en el aeropuerto o su equivalente.

(3) El Comandante de la Fuerza Militar con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.

(4) El jefe de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia en el aeropuerto o su delegado.

(5) El Director de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) con jurisdicción en las correspondientes instalaciones aeroportuarias o el jefe de la DIAN en el aeropuerto.

(6) El jefe de la Unidad o dependencia de Salud Pública en el aeropuerto.

(7) Un delegado de la Autoridad Ambiental con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.

(8) El jefe de la Unidad o dependencia de control zoosanitario y fitosanitario o del Instituto colombiano agropecuario (ICA) en el aeropuerto.

(9) Un representante elegido por los explotadores de aeronaves de transporte comercial con base de operación en el aeropuerto.

Nota 1.- Conforme con la operación del aeropuerto, en el reglamento interno del Comité de seguridad podrá establecerse la participación de un representante elegido por los explotadores de aeronaves de transporte de carga y un representante elegido por la aviación general si aplica, que tengan base de operación en el aeropuerto.

Nota 2.- Cuando en la jurisdicción de un aeropuerto haga presencia más de una de las FFMM, o más de una especialidad de la Policía Nacional y si más de una de ellas participa en el CSA para efecto de las decisiones (votaciones) entre ellos, elegirán a quién tendrá el derecho al voto y lo informarán de manera formal, al secretario del comité para ser incluido en el reglamento interno.

(b) El responsable de la operación de seguridad de la aviación civil del aeropuerto, quien actuará como secretario del Comité.

(c) A las sesiones del Comité podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o empresas a fin de tratar asuntos específicos.

- **160.330** Funciones generales del Comité de seguridad de aeropuerto [...]

(5) Coordinar entre los integrantes del Comité y autoridades de cualquier orden, las acciones tendientes a solucionar las dificultades relacionadas con la protección de personas, instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas, aeronaves y áreas públicas.

- **160.1900** Protección de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

(c) La protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados en los cerros y parajes fuera del perímetro urbano será responsabilidad de su propietario u operador, quien podrá coordinar la seguridad con la Fuerza Pública.

(d) Además de la protección de la Fuerza pública, (Fuerzas militares y Policía Nacional de Colombia), la UAEAC realizará las gestiones pertinentes para garantizar la prestación de servicios de vigilancia para los sistemas de navegación, comunicaciones o meteorología bajo su jurisdicción cuando sea necesario y supervisará la efectividad de los controles.

asegurándose que las condiciones de infraestructura y demás aspectos logísticos requeridos para la protección de dichas instalaciones sean apropiadas, garantizando el mantenimiento de esa infraestructura, tanto alojamientos para el personal de la Fuerza Pública acantonado en el sitio para su protección como para el personal de la empresa de seguridad privada contratada si los hubiere.

RAC 203 - Adoptado mediante Resolución N° 02126 del 25 de julio de 2018

- **203.118** Centro Nacional de Análisis y Pronóstico (CNAP) [...]

Será la encargada de manejar el sistema nacional de pronóstico meteorológico aeronáutico. [...]

(r) Atender todas las coordinaciones con las Fuerzas Militares y, en especial, con la Fuerza Aérea Colombiana en materia de meteorología aeronáutica y entregar pronósticos para la utilización de la aviación civil. [...]

RAC 209 - Adoptado mediante Resolución N° 02800 del 30 de Diciembre de 2020

- **209.010** Definiciones

(a) Para los propósitos de este Reglamento, las siguientes expresiones tendrán el siguiente significado:

Facilitación. Conjunto de medidas adoptadas para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves y para evitar todo retardo innecesario a las mismas, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre migración, aduana y levante conforme a lo establecido en el Art. 22 de la Convención de Chicago y del Anexo 9 a la mencionada Convención. Estas medidas consisten en ausencia de trabas administrativas, agilidad y automatización de formalidades imprescindibles.

- **209.100** Autoridad Competente designada para Facilitación

(a) La Autoridad competente en la República de Colombia en materia de facilitación del transporte aéreo es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC, siendo su máximo representante el Director General.

Nota.- De conformidad con lo previsto en el Artículo 47 de la Ley 105 de 1993, "Las funciones relativas al transporte aéreo, serán ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como Entidad especializada adscrita al Ministerio de Transporte."

- **209.105** Comisión Intersectorial de Facilitación del Transporte Aéreo – CIFTA

(a) La Comisión Intersectorial de Facilitación del Transporte Aéreo tiene por objeto, establecer políticas, lineamientos y medidas para facilitar la entrada y salida de aeronaves, movimiento de tripulaciones, pasajeros y sus equipajes, no pasajeros, carga, correo, suministros y otros artículos, mediante la eliminación de obstáculos y demoras innecesarias, sin afectar la seguridad de la aviación civil.

- **209.110** Comité de Facilitación de Aeropuerto – CFA

(a) Sin perjuicio de las competencias y organización interna de cada autoridad inmersa en la operación de un aeropuerto, en todos los aeropuertos públicos con operación comercial regular internacional, el explotador del aeropuerto debe conformar un CFA, el cual servirá de espacio para la coordinación de las medidas y acciones orientadas a cumplir con lo previsto en el RAC relativo a facilitación del transporte aéreo, los demás documentos que lo desarrollan y complementan y las recomendaciones formuladas por la CIFTA.

(1) Cuando la UAEAC lo considere pertinente, puede solicitar a los aeropuertos públicos con operación comercial regular nacional la realización de reuniones para tratar aspectos específicos de facilitación del transporte aéreo

(b) El CFA adoptará las medidas que sean necesarias para asegurarse que:

(1) Continuamente se examine la eficacia de los controles y procedimientos de facilitación.

(2) Coordine la aplicación de las disposiciones de facilitación del transporte aéreo con las partes interesadas.

(3) Analice las preocupaciones y los problemas operacionales relativos a la aplicación de medidas ordinarias de facilitación del transporte aéreo, así como las extraordinarias que se requieran para hacer frente a contingencias.

- **209.1030** Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo [...]

(d) En el Estado colombiano establecerá una Comisión Intersectorial de Facilitación del Transporte Aéreo y los Comités de Facilitación de Aeropuerto, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre las autoridades competentes del Estado colombiano, otras partes interesadas o responsables de los diversos aspectos de la

aviación civil internacional y con los Explotadores de Aeropuertos y Explotadores de Aeronaves

RAC 211 - Adoptado mediante Resolución N° 01808 del 25 de Junio de 2018 - Modificado mediante Resolución N° 01033 del 14 de Mayo de 2020.

- **211.265** Coordinación entre autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo [...]

(d) Los servicios de tránsito aéreo colaborarán con la aviación de [El] estado durante la ejecución de misiones de orden público debidamente coordinadas. Durante las maniobras de interceptación de aeronaves civiles a cargo de la Fuerza Aérea Colombiana, se efectuarán las coordinaciones del caso y se prestará la cooperación necesaria con el fin de garantizar la seguridad de las aeronaves civiles, sin afectar el desarrollo de la operación militar.

RAC 212 - Expedido mediante Resolución No. 02102 del 13 de octubre de 2023.

- **212.100** Requisitos generales para el prestador de servicios de búsqueda y salvamento (PSAR)

(a) El PSAR debe: [...]

(2) Asegurar que el RCC y RSC deben facilitar la compatibilidad y cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico con los marítimos, en los casos necesarios, así como todo lo inherente a la coordinación civil – militar.

- **212.115** Responsabilidades y funciones del proveedor SAR (PSAR)

(c) El PSAR, con aprobación de la SAA [Secretaría de Autoridad Aeronáutica], debe establecer en su MANSAR [Manual del Proveedor de Búsqueda y Salvamento] los procedimientos para lograr una óptima coordinación civil-militar.

- **212.500** Generalidades [Sobre Personal de Búsqueda y Salvamento]

d) Cualquier otro entrenamiento SAR [de Búsqueda y Salvamento] impartido a personal civil deberá efectuarse a través CEA [Centro de Estudios Aeronáuticos] o de un centro de instrucción de aeronáutica civil autorizado por la UAEAC, una AAC [Autoridad de aviación civil] de un Estado miembro de la OACI o entidades del Estado, tanto civiles como militares, bajo programas de entrenamiento que cumplan lo previsto en este reglamento y demás disposiciones que se establezcan en el PNI-SAR [Plan nacional de instrucción de Búsqueda y Salvamento].

4.4. Jurisprudencia

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Laboral. M.P. Rigoberto Echeverri Bueno. SL20094-2017. Radicación N.º 79047. Bogotá, D. C., veintinueve (29) de noviembre de dos mil diecisiete (2017).

El transporte aéreo es un servicio público esencial, en el sentido formal, pues así ha sido catalogado clara y expresamente por el legislador, por ello no es viable la huelga: [...]

iii) La condición del transporte aéreo y la labor de los pilotos como servicio público esencial. [...]

Claro lo anterior, teniendo en cuenta los parámetros descritos, la Corte debe definir si el transporte aéreo y las labores que cumplen los pilotos de aeronaves, en nuestro específico contexto, están inmersos en ese concepto de servicio público esencial respecto del cual está prohibida la huelga, como lo dedujo el Tribunal en la sentencia apelada.

En primer término, respecto del factor formal al que hizo referencia la Corte, no existe duda en torno a que el legislador, en diferentes momentos, de manera clara y expresa, ha catalogado el transporte aéreo como un servicio público esencial. Así, antes de la Constitución Política de 1991, en el artículo 430 del Código Sustantivo del Trabajo, identificó como servicios públicos respecto de los cuales estaba proscrita la huelga, entre otros, los de "...empresas de transporte por tierra, agua y aire...".

Igualmente, después de promulgada la Constitución Política de 1991, en los artículos 5 y 68 de la Ley 336 de 1996, por medio de la cual se adopta el estatuto nacional del transporte, etiquetó el transporte aéreo como un servicio público esencial sometido a la protección y regulación del Estado. Dentro de la exposición de motivos de la referida norma, el legislador precisó certeramente que:

[...]

En ese sentido, indiscutiblemente, el transporte aéreo hace parte de los servicios públicos esenciales "definidos por el legislador", respecto de los cuales está prohibida la huelga, en los términos previstos en el artículo 56 de la Constitución Política.

[...]

También es preciso advertir que la Corte Constitucional, en la sentencia C-450 de 1995, consideró conforme con la Constitución Política el literal b) del artículo 450 del Código Sustantivo del Trabajo, a partir del cual los servicios de transporte por aire son esenciales, con fuerza de cosa juzgada constitucional.

En tales términos, se repite, el transporte aéreo sí es un servicio público esencial, en el sentido formal, pues así lo catalogó clara y expresamente el legislador, en los términos previstos en el artículo 56 de la Constitución Política».

[...]

La definición legislativa sobre la calidad esencial de un servicio público, no impide que el juez, en un caso concreto, pueda establecer si efectivamente cierta actividad puede ser considerada como tal en atención a su contenido material. [...]

Respecto del factor material, para la Corte existen suficientes motivos para admitir, de manera razonable, que el transporte aéreo tiene una especial relevancia en nuestro específico contexto, para la efectiva realización de los derechos fundamentales a la seguridad, la salud y la vida de las personas, de manera que su caracterización como servicio público esencial, realizada por el legislador, no desborda los límites del concepto al que se refiere el artículo 56 de la Constitución Política. Para dar cuenta de ello, es necesario tener en cuenta lo siguiente:

1. La Corte Constitucional, haciendo juicios de constitucionalidad y de tutela, en los que indaga por la esencialidad del servicio de transporte aéreo, en sentido material, ha concluido que evidentemente es un servicio público esencial.

[...]

Respecto del artículo 5 de la Ley 336 de 1996, en la sentencia C-033 de 2014 destacó que, al amparo de dicha norma, “...las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado, tienen el carácter de servicio público esencial, implicando (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios”.

Igualmente, en la sentencia T-987 de 2012, reiteró el carácter esencial del servicio público de transporte aéreo, en su condición material, por su conexión con otros principios y derechos de significativa importancia en nuestro ordenamiento jurídico.

[...]

Finalmente, en sentencias como la C-568 de 2003, dicha corporación consideró que en el servicio de transporte público masivo de pasajeros se encuentran comprometidos “...derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios...”; y en la T-604 de 1992, resaltó que el transporte posibilita el intercambio económico y social, además de que promueve la prosperidad general, mientras que su carencia “...compromete un estándar mínimo de la existencia...”.

2. Esta sala de la Corte, por su parte, ha reconocido que el servicio público de transporte es, en términos generales, esencial, al tenor de lo establecido en los artículos 430 del Código Sustantivo del Trabajo y 5 de la Ley 336 de 1996, así como en la sentencia de la Corte Constitucional C-450 de 1995, a pesar de que, desde el punto de vista de su materialidad, algunos servicios conexos que no comprometen el traslado de pasajeros, como el transporte de carga, no puedan considerarse esenciales en el sentido estricto del término. (Ver sentencias CSJ SL, 3 jun. 2009, rad. 40428 y CSJ SL, 10 abr. 2013, rad. 58702).

La supresión del transporte aéreo, así sea parcial, implica riesgos para la salud y la vida de la población, de manera que, desde el punto de vista material, se concibe como un servicio público esencial, dada la importancia fundamental que ha adquirido en nuestro medio; en consecuencia la labor que cumplen los pilotos es trascendente para la realización efectiva de dicho transporte

3. El transporte de pasajeros que cumple la sociedad demandante y que se vio comprometido con la huelga de la organización demandada, como lo dijo el Tribunal, está ligado de manera inescindible a la realización efectiva de otros derechos de fundamental importancia en un estado social de derecho, como la movilidad y la locomoción, que autorizan a cualquier persona para transitar libremente por el territorio nacional, lo que, a su vez, sirve de canal principal para la garantía de otros derechos fundamentales como la salud, la seguridad y la vida.

[...]

5. Al tenor de las anteriores realidades, para la Corte resulta ilusorio sostener que, en nuestro contexto, el transporte aéreo constituye un servicio menor o un simple lujo de pocas personas, cuya suspensión no genera consecuencia alguna. Contrario a ello, es innegable que, en momentos actuales, propios de una sociedad cada vez más globalizada, conectada e interrelacionada, los procesos vitales dependen en gran medida de la constante movilización, el transporte de pasajeros y de cosas, así como el intercambio de bienes, servicios e información, en tiempos prudentes y en condiciones adecuadas y suficientes.

Dentro de ese esquema, puede que en épocas pretéritas el transporte aéreo tuviera poca relevancia, en función de la escasa infraestructura con la que contaba el país o las dificultades de accesibilidad para la población. Sin embargo, tal estado de cosas es insostenible en tiempos presentes, en los que tanto la infraestructura como la accesibilidad han tenido extraordinarios avances, al punto que el transporte aéreo de pasajeros constituye un servicio ordinario, principal y habitual para muchas personas que necesitan movilizarse en aras de cumplir obligaciones y deberes y ejercer derechos como la salud y la educación. En ese sentido, resulta ilustrativo el hecho de que, según cifras de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, durante el año 2016 más de 36 millones de pasajeros se movilaron por vía aérea, de los cuales el 48% corresponde a la empresa demandante.

[...]

De acuerdo con lo anterior, a pesar de que es cierto que el transporte aéreo sirve a propósitos como el turismo, la diversión, los negocios y otras tantas actividades sociales que no son esenciales, en el sentido estricto del término, es un tanto equívoco concebir que su rol termina allí y que, por ello, es un mero recurso suntuoso o un instrumento de diversión para personas acaudaladas. Contrario a ello, para la Corte, por la importancia fundamental que ha adquirido el transporte aéreo en nuestro medio, su supresión, así sea parcial, implica riesgos para la salud y la vida de la población, de manera que, desde el punto de vista material, puede ser concebido como un servicio público esencial.

[...]

En ese sentido, como ya se advirtió, atendiendo realidades propias de nuestro contexto, la catalogación legislativa del transporte aéreo como servicio público esencial no desborda, materialmente, las finalidades de la limitación a la huelga establecida en el artículo 56 de la Constitución Política.

[...]

De todo lo dicho, la Corte concluye que el transporte aéreo está catalogado formal y legislativamente como servicio esencial; que la Corte Constitucional ha admitido la constitucionalidad de esa medida, en sentido material; y que existen razones especiales, propias de nuestro contexto, para admitir que la suspensión del transporte aéreo acarrea riesgos ciertos para la salud, la vida o la seguridad de las personas».

5. Impacto fiscal

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente. Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que, no obstante, lo anterior tenemos como sustento un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-911 de 2007, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

6. Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de interés

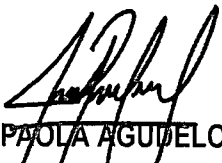
De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.

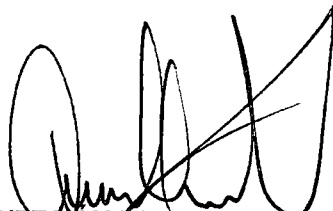


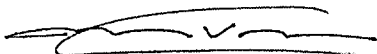
Entre las situaciones que señala el artículo 1 antes mencionado, se encuentran:

- a) Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado;
- b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.”.

De los Honorables Congresistas,


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


MARITZA ALVÁREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 023/2026 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrita por:

H.H.C.C. Ana Paola Agudelo, Maritza
Alvariz y otros


SECRETARIO GENERAL