

LEY 89 DE 1938

(mayo 26)

Diario Oficial 23789, de 30 de mayo de 1938

<NOTA: Esta norma no incluye análisis de vigencia>

Sobre aeronáutica civil.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

I

ARTICULO 1o. "Espacio atmosférico nacional" es el que cubre el territorio y las aguas territoriales de la Republica.

ARTICULO 2o. El espacio atmosférico nacional, como parte integrante del territorio de la Republica, y en su carácter de bien publico, está comprendido dentro del articulo 4o de la constitución.

II.

De las aeronaves.

ARTICULO 3o. "Aeronaves" es todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera, gracias a las reacciones del aire.

ARTICULO 4o. Son "aeronaves del Estado" las aeronaves Militares y las demás exclusivamente dedicadas a un servicio del Estado; las otras son "aeronaves privadas."

Cualquier aeronave comandada por un Militar en servicio activo, comisionado al efecto, se considera como una aeronave Militar.

ARTICULO 5o. Todas las aeronaves del Estado que no sean aeronaves Militares, de aduana o de policía, serán tratadas como aeronaves privadas, y se someterán a las disposiciones de la presente ley.

ARTICULO 6o. Las aeronaves sometidas a las disposiciones de la presente ley se clasificaran en tres categorías, a saber:

1ª "Aeronaves de transporte publico," la que está destinada a transportar personas o cosas, mediante remuneración de cualquier género, o sin remuneración alguna, si el transporte es efectuado por una empresa de transporte aéreo.

2ª "Aeronave de trabajos aéreos," la que esta destinada a fines industriales o comerciales, o para cualquier otro fin lucrativo, no comprendidos dentro de los transportes contemplados en el numeral anterior.

3ª "Aeronaves de turismo," la que está destinada a fines distintos a los contemplados a los dos numerales anteriores.



ARTICULO 7o. La nacionalidad de las aeronaves se regulará en la forma siguiente:

1ª La nacionalidad de una aeronave será la del ultimo país en donde haya sido matriculada.

2ª Las aeronaves matriculadas en otro país podrán adquirir matrícula Colombiana.

3ª No es admisible la coexistencia de dos o más matrículas con relación a una misma aeronave.

4ª Es Colombiana toda aeronave inscrita en el registro Aeronáutico nacional.



ARTICULO 8o. toda aeronave matriculada en Colombia llevará como distintivo de su nacionalidad el grupo de signos que determine el Gobierno.



ARTICULO 9o. La matrícula de una aeronave Colombiana se anulará en los siguientes casos:

1o. Cuando adquiera matrícula en otro país por sección autorizada previamente por el Gobierno. Esta autorización será también necesaria cuando se trate de actos que graven o limiten el dominio de la aeronave y que implique la salida de esta del país.

2o. Cuando la aeronave deba ser retirada definitivamente del servicio, ajuicio del Gobierno; y

3o. Cuando el propietario solicite que se anule.



ARTICULO 10. El Registro Aeronáutico Nacional comprenderá.

1o. Descripción completa de la aeronave, en forma que permita su identificación.

2o. Indicación de la categoría de la aeronave.

3o. Nombre y demás datos personales del propietario.

PARÁGRAFO. Se anotará en el mencionado registro toda variación posterior en las datos de que trata el presente artículo.



ARTICULO 11. Los datos traslaticios del dominio de una aeronave requieren para su validez el otorgamiento de escritura pública, y para efectos de la tradición, la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional y la entrega material de la aeronave. Los actos que graven o limiten el dominio de una aeronave, estarán sometidos igualmente a la solemnidad de escritura pública y de inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional.

PARÁGRAFO. La pérdida de toda aeronave, por destrucción debidamente comprobada, deberá ser anotada en el Registro Aeronáutico Nacional.



ARTICULO 12. En caso de desaparición no justificada de una aeronave el propietario estará obligado a devolver al Tesoro la suma correspondiente a las exenciones con que se haya favorecido a la aeronave, según esta Ley; pero si se le llegare a probar al propietario que hubo

manejos dolosos para el desaparecimiento de la aeronave, se le hará efectiva una multa equivalente al 50 por 100 del valor con que sigue en el Registro Aeronáutico Nacional.



ARTICULO 13. En casos de embargos judiciales o de litigios que versen sobre aeronaves, el Juez o Magistrado que conozca del asunto, dará el aviso del caso a la Oficina de Registros de la Aeronáutica Civil, para los efectos que las leyes señalan a las cosas que estén fuera de comercio.



ARTICULO 14. Sólo podrán ser matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional, como aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos, las que reúnen los requisitos técnicos que determine el Gobierno y que pertenezcan a nacionales colombianos en una proporción no inferior al cincuenta y uno por ciento (51 por 100) de su valor, o a entidades cuya personería jurídica haya sido reconocida en Colombia, de acuerdo con las prescripciones del artículo 15. Dichas aeronaves perderán su categoría cuando pasen, a cualquier título a poder de personas que no reúnan las condiciones exigidas en el presente artículo.



ARTICULO 15. El reconocimiento de la personería jurídica a que se refiere el artículo anterior, estará subordinado a las siguientes condiciones:

1ª Que la entidad domiciliada en Colombia.

2ª Que su capital social esté representado en una proporción no inferior al cincuenta y uno por ciento (51 por 100) del total, en acciones nominativas perteneciente a nacionales colombianos o a personas jurídicas colombianas, cuyo capital social a la vez pertenezca en su mayoría a nacionales colombianos.

3ª Que si Presidente, Gerente o representante legal, y por lo menos las dos terceras partes del resto del personal directivo, sean de nacionalidad colombiana.

PARÁGRAFO 1º. La personería jurídica de que trata el presente artículo se perderá de hecho si se modifica cualquiera de las condiciones exigidas para su reconocimiento.

PARÁGRAFO 2º. Las condiciones exigidas por este artículo deberán ser cumplidas por las compañías de transportes aéreos que funcionan, actualmente, en un plazo improrrogable de cuatro años, contados desde la vigencia de esta Ley.



ARTICULO 16. Respecto de las aeronaves de turismo, sólo podrán ser matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional, las que reúnan las condiciones técnicas que determine el Gobierno, y pertenezcan a personas domiciliadas en Colombia.



ARTICULO 17. Se exime a las aeronaves colombianas cuyos propietarios reúnan las condiciones prescritas en los artículos [14](#), [15](#), y [16](#), así como a los motores y repuestos destinados exclusivamente a dichas aeronaves, de los siguientes impuestos nacionales:

1º De los derechos de aduana definidos en el artículo 2º, inciso 21, de la Ley 79 de 1931.

2º De todo arbitrio fiscal ordinario o extraordinario que llegue a gravar el capital por un término de quince años, a partir de la vigencia de esta Ley.

3º De los que gravan o lleguen a gravar de manera ordinaria o extraordinaria a los giros que se

hagan al Exterior exclusivamente para el pago de dichas aeronaves y de los motores y repuestos que les estén destinados.

PARÁGRAFO. En caso de que una aeronave, de las que trata el presente artículo, cambie de nacionalidad o pase a ser propiedad de persona que no reúna las condiciones determinadas, cesará en el beneficio de las exenciones concedidas, y el propietario cedente tendrá que pagar la totalidad de los impuestos de que haya sido eximida la aeronave.

III.

De las aeronaves transeúntes.

ARTICULO 18. Son transeúntes las aeronaves no matriculadas en Colombia y autorizadas para volar temporalmente sobre el territorio.

ARTICULO 19. Autorízase al Gobierno para conceder permisos a aeronaves transeúntes pertenecientes a empresas extranjeras de aviación que presten servicios internacionales de transportes aéreos, a fin de que puedan hacer escalas en el territorio de la República para conectar con el exterior los servicios de transportes del país, conexiones que sólo podrán llevarse a cabo en los aeropuertos que determine el Gobierno.

Estas autorizaciones en ningún caso podrán extenderse al comercio de cabotaje, el cual queda prohibido para aeronaves extranjeras.

ARTICULO 20. Los permisos que se conceden a aeronaves transeúntes, de acuerdo con las disposiciones del presente capítulo, serán revocables por el Gobierno en cualquier tiempo, sin que el Gobierno esté obligado a explicar su determinación.

ARTICULO 21. Las aeronaves transeúntes quedan subordinadas a la legislación nacional.

IV.

De la navegación aérea.

ARTICULO 22. Por "navegación aérea" se entiende el uso del espacio atmosférico por medio de aeronaves.

ARTICULO 23. La navegación aérea y los servicios directamente relacionados con ella, se declaran de utilidad pública para todos los efectos legales, y están sometidos a la suprema inspección y reglamentación del Gobierno.

ARTICULO 24. En tiempo de paz podrá permitirse la navegación aérea en el espacio atmosférico Nacional, siempre que se cumpla, en cada caso, todos los requisitos y disposiciones legales vigentes.

ARTICULO 25. El Gobierno queda autorizado para prohibir, por razones de orden público y de manera general o transitoria, la navegación aérea sobre determinadas regiones del territorio

Nacional, el uso de determinadas aeronaves o el transporte de determinadas personas o cosas.



ARTICULO 26. El Gobierno podrá prohibir que se ejecuten instalaciones, tales como cables aéreos, líneas de conducción eléctrica y otras semejantes, cuando dichas instalaciones estén proyectadas en forma que constituyan obstáculos para la seguridad de la navegación aérea.



ARTICULO 27. Las señales o instalaciones de cualquier clase, destinadas a afianzar la seguridad de la navegación aérea, se consideran como servicio directamente relacionado con ella, y su establecimiento es, por consiguiente, grave motivo de utilidad pública.

PARÁGRAFO. Toda persona esta en la obligación de facilitar la instalación y funcionamiento de dichos servicios.



ARTICULO 28. Queda prohibido lanzar desde una aeronave, en el aire, salvo caso de fuerza mayor o previo permiso del Gobierno, con conocimiento de causa, objetos, cuerpos o materiales, con excepción del lastre reglamentario, que solo podrá arrojarse en caso de necesidad.



ARTICULO 29. Toda persona esta en la obligación de prestar auxilio a cualquier aeronave que lo necesite, a expensa del explotador de la aeronave.

V.

Del régimen jurídico de las aeronaves.



ARTICULO 30. Toda aeronave que se encuentre en el territorio Nacional o en el espacio atmosférico Nacional, así como sus ocupantes, quedan sometidos, por este solo hecho, a las leyes de la República.



ARTICULO 31. El comandante de una aeronave es el jefe superior a bordo de está; a él le corresponde la conservación del orden y disciplina a bordo de la misma; teniendo el deber de cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamento y demás ordenes oficiales, y está investido de las facultades que se otorga a los Capitanes de buque.



ARTICULO 32. El explotador de la aeronave es el responsable para con el Gobierno o para con terceros, de cualquier infracción de las disposiciones legales u ordenes oficiales, sin perjuicio de sus derechos contra autor de la infracción.



ARTICULO 33. las perjudicados por una aeronave o por hechos acaecidos a bordo de ella podrán ejercitar las acciones del caso en contra del explotador de la aeronave o contra el autor del daño.



ARTICULO 34. A toda persona que disponga ana aeronave y la utilice por su propia cuenta, se le puede reconocer la calidad de explotador de la misma.

Fuera del propietario, ninguna persona podrá disponer de una aeronave de transporte público o de trabajos aéreos, y utilizarla por su propia cuenta, sin que se le haya reconocido la calidad de

explotador.

El propietario se reputara de hecho como explotador, cuando dicha calidad no le haya sido reconocida a otra persona por medio de documento publico y se haya efectuado la debida anotación en el Registro Aeronáutico Nacional.

Dicho reconocimiento constituye un título susceptible de modificar la categoría de la aeronave, de acuerdo con lo prescrito en el artículo [14](#).

PARÁGRAFO. Se considera explotador de una aeronave no matriculada en el Registro Aeronáutico Nacional al propietario, salvo el caso en que la calidad de explotador este reconocida a otra persona en el Registro Aeronáutico del país cuya nacionalidad posee la aeronave, o en otro documento oficial del mencionado país o de Colombia.



ARTICULO 35. Cuando a bordo de una aeronave se cometa un delito, o sucedan hechos que den lugar a la investigación de las autoridades, dicha aeronave hará escala en el más próximo aeropuerto publico Colombiano, y el comandante dará inmediatamente cuenta a las autoridades para la investigación y juzgamiento según las normas ordinarias de jurisdicción y procedimiento.



ARTICULO 36. Los daños causados por una aeronave, o desde la misma serán de competencia de las autoridades del lugar donde se causo el daño, según las normas ordinarias de jurisdicción y procedimiento.



ARTICULO 37. Para las investigaciones que de lugar la averiguación de los hechos de que trata los Artículo [35](#) y [36](#), la autoridad competente se asesorara de una comisión de peritos, integrada por pilotos aviadores, ingenieros especialistas en el ramo de aviación y médicos especialistas en medicina de aviación, según sea conveniente.

VI.

De la explotación del espacio atmosférico.



ARTICULO 38. Por " explotación del espacio atmosférico" se entiende el uso de este por medio de aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos.



ARTICULO 39. La explotación del espacio atmosférico nacional sólo puede efectuarse por medio de aeronaves Colombianas.



ARTICULO 40. Para poder utilizar aeronaves de transportes públicos o de trabajos aéreos, requiere que la empresa compruebe ante le Gobierno su capacidad administrativa, técnica y financiera en relación con las actividades que se propone desarrollar, y que obtenga el permiso correspondiente.



ARTICULO 41. El Gobierno queda autorizado para verificar en cualquier momento si una empresa establecida mantienen las condiciones exigidas en el artículo anterior, y para suspender las actividades de la misma, en caso de deficiencias de algunas de esta condiciones.

ARTICULO 42. Toda empresa deberá mantener un fondo de reserva, cuya cuantía determinará y modificará el Gobierno, según las circunstancias.

ARTICULO 43. Por " servicio aéreo regular" se entiende toda explotación del espacio atmosférico nacional, sujeta a tarifas y horarios fijados al publico.

ARTICULO 44. Para que una empresa que haya cumplido con los requisitos establecidos en el artículo [40](#), puede establecer un servicio aéreo regular en Colombia, con destino a esta o en transito a otro país, se requiere que se someta el proyecto al estudio del Gobierno, el cual examinará sus posibilidades y conveniencias con relación a la seguridad publica y a los intereses económicos de la Industria Nacional del transporte aéreo. Según el resultado de este estudio, se concederá o se negará el permiso correspondiente. Estos permisos deben someterse a renovación periódica.

ARTICULO 45. cuando las necesidades de explotación territorial lo exijan, el rendimiento económico de las líneas impida establecer servicio aéreo civil a empresas particulares por si solas, autorizase al gobierno:

Para participar como accionista en empresas particulares de transportes aéreos por vía de subvención.

En este caso los productos de las acciones podrá exigirlo el Gobierno en acciones de la respectiva empresa; y

Para crear, en último caso, servicios propios de transporte aéreos.

En este evento, los servicios dependerán de la Dirección General de la Aeronáutica Civil.

ARTICULO 46. Igualmente autorizase al Gobierno para participar como accionista en empresas de transportes aéreos internacionales.

ARTICULO 47. Se exime a las empresa que explotan el servicio aéreos regulares entre dos o más lugares de la República, los siguientes impuestos nacionales, ordinarios o extraordinarios:

1o. De los que graban o pueden grabar en el futuro los pagos que se hagan por transportes aéreos de personas, equipajes o carga.

2o. De los que graban o pueden grabar en el futuro el capital de dicha empresa en lo relacionado directamente con los mencionados servicios.

PARÁGRAFO. Estas exenciones se mantendrán por un término de quince años, a partir de la vigencia de esta ley.

VII.

De los aeródromos y aeropuertos.

ARTICULO 48. Aeródromos es toda localidad en tierra o en agua adaptada para el arribo y

partida de aeronaves.

PARÁGRAFO. Por contorno del aeródromo se entienden los linderos del área destinada exclusivamente para este fin.



ARTICULO 49. Aeropuerto es todo aeródromo dotado de servicios especiales para el arribo, partida, alojamiento y abastecimiento de aeronaves, para el embarque y desembarque de pasajeros y para carga y descarga de mercancía.



ARTICULO 50. el Gobierno abrirá un Registro Nacional de Aeródromos, en el cual deben figurar los aeródromos o aeropuertos autorizados como tal.

PARÁGRAFO Un acto traslativo del dominio de una aeródromo o aeropuerto, o que lo grave o limite, no tendrá validez sin que se haya efectuado la debida anotación en el Registro Nacional de Aeródromos.



ARTICULO 51. Los aeródromos y aeropuertos, por razón de su uso, se dividen en públicos y privados, y por razón de su propiedad, en nacionales y particulares.

Son públicos los abierto por empresario al transito aéreo general.

Son privados los destinados por el propietario a la actividad de su empresa.

Son nacionales los de propiedad del Gobierno Nacional.

Son particulares todos los demás.



ARTICULO 52. Todo aeródromo o aeropuerto publico podrá ser utilizado por cualquier aeronave privada, mediante remuneración establecida e tarifas previamente aprobadas por el Gobierno.

Ninguna aeronave privada podrá utilizar un aeródromo o aeropuerto privado sin permiso del empresario correspondiente, salvo el caso de fuerza mayor.

Las aeronaves del Estado podrán usar gratuitamente cualquier aeródromo o aeropuerto nacional o particular, público o privado.



ARTICULO 53. Solamente cuando se trate de fuerza mayor o de caso fortuito, las aeronaves podrán utilizar lugares que no estén autorizados como aeródromos.



ARTICULO 54. Para poder construir aeródromos e instalaciones destinadas a la navegación aérea, son necesarios los siguientes requisitos:

Autorización previa del Gobierno para el estudio y localización del aeródromo o instalaciones.

Presentación al Gobierno de los planos y proyectos para su aprobación y revisión.



ARTICULO 55. La construcción de aeródromos o aeropuerto oficiales, estará exclusivamente

a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.



ARTICULO 56. Todo aeródromo o aeropuerto tendrá un administrador, con las funciones que determine el empresario, y que deberá someterse a la aprobación de Gobierno.



ARTICULO 57. Todo aeródromo o aeropuerto tendrá un Capitán de aeródromo o aeropuerto, quien ejercerá privativamente las funciones de policía aérea nacional, y cuya jurisdicción en el área terrestre comprende el aeródromo o el aeropuerto y sus respectivas servidumbres, y en la zona aérea, hasta cinco kilómetros en contorno del aeródromo y sobre todo el espacio atmosférico correspondiente.

Al Capitán de un aeródromo o el aeropuerto le corresponde la conservación del orden y disciplina del mismo; está obligado a cumplir y hacer cumplir las leyes, y reglamentos y demás ordenes oficiales; queda facultado para aplazar o suspender la salida o llegada de cualquier aeronave, y está investido de facultades correccionales de acuerdo con el decreto que reglamenta esta materia.



ARTICULO 58. Autorízase al Gobierno para adscribir al administrador de un aeródromo o aeropuerto privado a las facultades de Capitán de aeródromo o aeropuerto, cuando la menor importancia de aquel no haga necesaria la existencia simultánea de ambas entidades.



ARTICULO 59. La Policía Aérea Nacional dependerá directamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El Gobierno reglamentará las relaciones para el mutuo apoyo entre la Policía Aérea y los demás servicios de Policía ordinaria del país, con el fin de mantener la unidad de mando y responsabilidad en el Capitán de aeródromo o aeropuerto.



ARTICULO 60. Declárase función privativa del Estado la reglamentación, organización y control de todos los aeródromos o aeropuertos.



ARTICULO 61. Para poder explotar un aeródromo o aeropuerto, se requiere que el empresario compruebe ante el Gobierno su capacidad administrativa, técnica y financiera en relación con las actividades que se propone desarrollar, y que obtenga el permiso correspondiente. Estos permisos deben someterse a renovación periódica.



ARTICULO 62. El propietario se reputará empresario de un aeródromo o aeropuerto, salvo el caso que la calidad de empresario haya sido reconocida a otra persona por medio de documento público, y se haya efectuado la debida anotación en el Registro Nacional de Aeródromos.



ARTICULO 63. Los daños y perjuicios sobrevenidos dentro o fuera de un aeródromo o aeropuerto, por consecuencia de hecho del servicio aéreo ocurrido dentro del mismo, son de cargo del empresario de este, cuando puede imputarse a negligencia de parte suya o de sus empleados, la cual se presume, salvo prueba en contrario. Los empresarios quedan en libertad de repetir contra los responsables directos del daño.

ARTICULO 64. Los empresarios de un aeródromo o aeropuerto son responsables para con el Gobierno o para con terceros, de cualquier infracción a las disposiciones legales u ordenes oficiales, sin perjuicio de sus derechos contra el autor de las infracciones.

ARTICULO 65. En todo aeródromo o aeropuerto de entrada, habrá servicios nacionales de aduana y de sanidad, para los cuales el empresario de aeródromo o aeropuerto dará el local y el Capitán de el mismo prestará el apoyo necesario.

ARTICULO 66. Los aeródromos y aeropuertos están comprendidos dentro de los servicios directamente relacionados con la navegación aérea, y su establecimiento constituye un grave motivo de utilidad publica.

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional podrá expropiar aeródromos o aeropuertos para fines de defensa nacional o para evitar monopolios en los transportes aéreos. Tales objetos constituyen graven motivos de utilidad pública.

ARTICULO 67. Cualquier Departamento o Municipio podrá ceder la propiedad de sus aeródromos o aeropuertos al Gobierno Nacional.

ARTICULO 68. Crease la servidumbre de aeródromos y aeropuertos sobre los predios vecinos, y a favor de aquellos, según las reglas siguientes:

1ª Dentro de la zona circundante de una aeródromo no podrá hacerse ninguna planeación, edificación u obra de carácter permanente o transitoria, sin haber obtenido del Gobierno la debida autorización, cuando el entorno de tales obras se encuentren en todos sus puntos a una distancia mínima "D" del contorno del aeródromo, igual en metros al resultado obtenido, de acuerdo con la siguiente formula, en la cual "H" representa la altura del mismo aeródromo sobre el nivel del mar, expresad en metros:

H

$D = 800 + \frac{H}{6}$

6

2ª El Gobierno podrá negar dichas autorizaciones cuando se trate de planeaciones, edificaciones u obras de carácter permanente o transitorias, cuya altura "h," expresada en metros, excediere de la calculada, según la siguiente formula, en la cual "d" representa la distancia mínima que separe las edificaciones u obras en cuestión del punto más cercano del contorno del aeródromo, y "H" la altura del mismo aeródromo sobre el nivel del mar, expresada en metros:

d H

$h = \frac{d^2}{20} + 10$

20 125

Cuando la formula dé resultados negativos, se entiende que puede negarse toda autorización.

3ª Si se desea hacer planeaciones, edificaciones y otras obras de carácter permanentes o transitorias dentro de la zona a que se extiende la servidumbre, y que excedan la altura máxima permitida, el Gobierno sólo podrá negar la autorización cuando constituyan un peligro para las aeronaves que usan el aeródromo. Estos permisos podrán no ser concedidos antes de doce (12) meses después de abierto el aeródromo al servicio, y no podrán constituir materia gravable a ningún título.

4ª Dentro de un plazo no mayor dieciocho (18) meses, después de puesto de servicio el aeródromo, el Gobierno puede, por motivos de seguridad para las aeronaves que lo usen o para los habitantes de los predios circundantes, agravar las condiciones anteriores para los predios que se encuentren en determinadas circunstancias dentro de la zona de que trata el presente artículo. Dichas agravaciones serán objetos de soluciones motivadas para cada caso.

PARÁGRAFO. No podrán constituirse aeródromos o aeropuertos a una distancia menor entre sí, y con respecto a los contornos más próximos de los mismos, igual a 3D, de conformidad con la fórmula de la regla primera del presente artículo.



ARTICULO 69. Defínese como grave motivo de utilidad pública la remoción de cualquier obstáculo para la navegación aérea, consiste en plantaciones, edificaciones o cualesquiera otras obras de carácter permanente o transitorio que se halle situado dentro de la zona que define el artículo anterior.



ARTICULO 70. La nación podrá adquirir y habilitar terrenos destinados para aeródromos o para otros servicios indispensables para la navegación aérea, construir aeropuertos o sus instalaciones o entrar como partícipe en tales adquisiciones y construcciones. También podrá encargarse de la administración y asumir la calidad de empresario de aeródromos o aeropuertos.

Los contratos a que haya lugar en desarrollo de este artículo, no requerirán de anterior aprobación del congreso.



ARTICULO 71. Los aeródromos y aeropuertos pertenecientes a personas que reúnan las condiciones de que habla el artículo [14](#), quedan exentos de todo impuesto nacional ordinario o extraordinario, que grave o llegue a grabar el capital.

PARÁGRAFO. Cuando un aeródromo o aeropuerto se destine a otros servicios, o pase a ser propiedad de personas que no reúnen las condiciones de que trata el presente artículo, cesará en el beneficio de la exenciones, concedidas, y el propietario cedente tendrá que pagar la totalidad de los impuestos de que haya sido eximido el aeródromo o aeropuerto.



ARTICULO 72. Los hangares metálicos, las instalaciones contra incendio y los elementos destinados exclusivamente a iluminación y señalamiento de las pistas en aeródromos o aeropuertos pertenecientes a personas que reúnen las condiciones de que habla el artículo [14](#), así como los faros aeronáuticos, quedan exentos de los siguientes impuestos nacionales, ordinarios y extraordinarios, cuando pertenezcan a personas que reúnen las condiciones prescritas en el mencionado artículo:

1o. De los impuestos de aduanas definidos en los artículos

1° De los impuestos de aduana definidos en el artículo 2°, inciso 21, de la ley 79 de 1931.

2° De todo arbitrio fiscal, ordinario o extraordinario, que llegue a gravar el capital por un termino de quince años, a partir de la vigencia de esta Ley.

3° De los que graven o lleguen a gravar los giros que se hagan al Exterior, destinados exclusivamente al pago de dichos elementos.

PARÁGRAFO. En caso de que cualquiera de los elementos de que trata el presente artículo pase a ser propiedad de personas que no llenen las condiciones determinadas, o que tales elementos se destinen a otros servicios, cesará el beneficio de las exenciones concedidas, y el propietario cedente tendrá que pagar la totalidad de los impuestos de que haya sido eximido el mencionado elemento.

VIII.

Del personal y de la enseñanza.



ARTICULO 73. Toda empresa aérea está obligada a mantener invariablemente para sus servicios, a partir de la vigencia de esta Ley, un personal colombiano no inferior al 25 por 100 durante los primeros cinco años de su funcionamiento, al 50 por 100 durante los cinco subsiguientes, y al 75 por 100 a partir del undécimo año en adelante.



ARTICULO 74. La enseñanza y ejercicio de las profesiones de comandante, piloto, navegante, mecánico, radio-operador y demás personal técnico, directa o indirectamente al servicio de aeronaves, así como de capitán de aeródromo o aeropuerto, quedan sometidos a la suprema inspección y reglamentación del Gobierno.



ARTICULO 75. El Gobierno fomentará la enseñanza de las profesiones de que trata el artículo anterior, en forma que indiquen las circunstancias.



ARTICULO 76. Se faculta al Gobierno para que exima de los impuestos nacionales sobre capital y combustibles, cuando lo juzgue conveniente, a las personas que reúnan las condiciones de que trata el artículo [15](#), y que se dediquen a la enseñanza de las profesiones enumeradas en el artículo [74](#), en la medida en que dicha enseñanza consulte las exigencias de la técnica y las necesidades del país.



ARTICULO 77. Exímase de los impuestos nacionales que graven o lleguen a gravar los giros para residentes en el Exterior, a los que se hagan para colombianos que estén haciendo estudios de aviación o directamente relacionados con ella, siempre que dichos estudios se adelanten bajo el control del Gobierno, y que los giros se hagan por conducto de éste.

PARÁGRAFO. El Gobierno fijará, para cada caso, el máximo de dinero que se pueda girar mensualmente y el periodo de tiempo a que se extienda la exención.

IX.

Disposiciones finales.

ARTICULO 78. El material y las instalaciones de la aeronáutica civil se consideran como reserva de la aeronáutica militar, en caso de conmoción interior o de guerra exterior.

ARTICULO 79. En los casos previstos en el artículo anterior, todos los servicios de la aeronáutica civil a que se refiere dicho artículo, quedan ipso facto a disposición del Gobierno, quien determinará su empleo, según las necesidades.

ARTICULO 80. En los juicios de expropiación a que haya lugar para la construcción de aeródromos oficiales y para la instalación de los servicios relacionados con la navegación aérea, regirán las disposiciones de la Ley 83 de 1935, siempre que los mencionados servicios sean instalados por entidades oficiales. Para este efecto, los respectivos Agentes del Ministerio Público o los apoderados especialmente constituidos con este objeto, presentarán la demanda de expropiación, a solicitud del servicio encargado de la aeronáutica civil.

ARTICULO 81. Los contratos sobre adquisición de terrenos para aeródromos o instalaciones para el servicio de rutas aéreas, sólo requerirán, para su validez, cuando su cuantía no exceda de \$ 3,000, de la apropiación del Ministerio de Guerra. En los demás casos se observarán las prescripciones de la Ley 13 de 1935.

ARTICULO 82. Las contravenciones a la presente Ley y a los reglamentos y órdenes que es su desarrollo se dicten, serán castigadas con penas pecuniarias, convertibles en arresto a suspensión temporal o definitiva de las licencias, permisos y demás autorizaciones concedidas. El Gobierno reglamentará la cuantía de las penas y el procedimiento para aplicarlas.

ARTICULO 83. Queda prohibido el transporte aéreo sin licencia especial concebida por el Gobierno, de armas, municiones, explosivos, drogas heroicas y demás objetos que no sena de libre comercio, o cuya importación o exportación esté prohibida por las leyes.

Las contravenciones a la presente disposición serán sancionadas con el decomiso de los objetos transportados ilícitamente y con multas cuya cuantía podrá ascender hasta el valor de la aeronave infractora.

ARTICULO 84. Centralizase la ejecución y aplicación de esta Ley en un organismo especial, con personal técnico, que se denominará Director General de Aeronáutica Civil, encargada exclusivamente de todo lo relacionado con los servicios de aeródromos y rutas aéreas, radioelectricidad, aerología, policía aérea nacional, supervigilancia del personal, material e instalaciones destinadas a la aeronáutica civil, así como de la navegación aérea, trabajos aéreos, sanidad y administración aeronáutica de la aeronáutica civil. Dicha Dirección General procederá ante todo a preparar los reglamentos necesarios para el desarrollo de la presente ley, así como los Códigos y proyectos de ley que fueren indispensables para regular todas las actividades de este ramo en sus aspectos nacional e internacional como lo relativo a las labores de la Comisión Aeronáutica Permanente Americana (C.A.P.A.), a que se refiere el artículo siguiente.

ARTICULO 85. Adóptanse las conclusiones aprobadas por la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, reunida en Lima en 1937, sobre creación de la Comisión

Aeronáutica Permanente Americana (C.A.P.A.). En consecuencia, las funciones que habría de desempeñar la Comisión Nacional de Aeronáutica de Colombia, se le adscriben a la Dirección General de Aeronáutica Civil, creada por el artículo anterior.



ARTICULO 86. Facúltese al Gobierno para organizar la Dirección General de Aeronáutica Civil, determinar el personal y asignaciones correspondientes, teniendo en cuenta las funciones que debe desempeñar, tanto en relación con la Aeronáutica Civil Colombiana como respecto de las labores de la C.A.P.A., señalar la partida para material de dicha Dirección General, y dictar las reglamentaciones que fueren necesarias para definir las atribuciones del organismo creado en el artículo [84](#). Estas facultades subsistirán, en cuanto fueren extraordinarias, hasta ciento veinte días después de sancionada la presente Ley.



ARTICULO 87. Para la instalación y organización del servicio de Aeronáutica Civil, con las funciones señaladas en los artículos [84](#) y [85](#) de ésta Ley y las que se le agreguen por el Gobierno, conforme al artículo [86](#), abrese un crédito adicional a las apropiaciones de la actual vigencia del ramo de Guerra (con imputación al capítulo 32, artículo 193, del detalle de las actuales apropiaciones), y con cargo al superávit liquidado en 31 de diciembre de 1937, por la suma de ciento treinta y tres mil ciento cincuenta pesos (\$ 133,150).



ARTICULO 88. Quedan derogadas expresamente las disposiciones siguientes: artículos 11, 12, 13, 14, 15 y 16 de la Ley 126 de 1919; Ley 8ª de 1929; Ley 5ª de 1932; Decreto número 66 de 1934, y Decreto número 1254 de 1936.



ARTICULO 89. Esta ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en Bogotá a cuatro de mayo de mil novecientos treinta y ocho.

El Presidente del Senado,

CARLOS V. REY

El Presidente de la Cámara de Representantes,

JUAN SALGAR MARTÍN

El Secretario del Senado,

RAFAEL CAMPO A.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

ALBERTO GUZMÁN.

Órgano Ejecutivo –Bogotá, mayo 26 de 1938.

Publíquese y ejecútese.

ALFONSO LÓPEZ

El Ministro de Guerra,

ALBERTO PUMAREJO



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Ministerio de Relaciones Exteriores

ISSN 2256-1633

Última actualización: 15 de enero de 2024 - (Diario Oficial No. 52.621 - 27 de diciembre de 2023)

