

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 una 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 pública.

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:

$d = H$

$h = \frac{D^2}{20125}$

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 n 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 mas próximos de los mismos, igual a 3D, de conformidad con la formula de la regla primera del presente artículo.



ARTICULO 69. Defínese como grave motivo de utilidad publica 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, cesara 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 impuesto de aduanas definidos en los artículos

1º De los impuestos 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 termino de quince años, a partir de la vigencia de esta Ley.

3º 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 la 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: 31 de julio de 2019

