

Representante:

ELIZABETH JAY PANG

Presidente Comisión Segunda

Cámara de Representantes

Bogotá

Secretario:

NESTOR LEONARDO RICO RICO

Comisión Segunda

Cámara de Representantes

Asunto: Informe de ponencia positiva para primer debate del **Proyecto de ley 088 de 2026 Cámara “por medio del cual se establece un marco regulatorio para el uso de los Sistemas De Aeronaves No Tripuladas (UAS) en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”**

Respetada señora presidente y secretario, mediante documento CSCP - 3.2.02.106/2026(IIS), se designó a el suscrito Representante José Octavio Cardona León y al Representante Juan Manuel Londoño Jaramillo como ponentes del proyecto de ley en antes citado, cuyo autor es el Honorable Representante German Rogelio Rozo Anís.

Atendiendo lo ordenado por la presidencia y en razón a lo dispuesto en la Constitución Política y en la ley 5 de 1992, me permito poner a consideración de los Honorable Representantes de la Comisión II de la Cámara de Representantes, el presente informe de ponencia positiva, para su estudio, análisis y decisión

Cordialmente,

JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN

Representante a la Cámara

Coordinador Ponente

JUAN MANUEL LONDOÑO JARAMILLO

Representante a la Cámara

Ponente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO.

El objetivo principal de esta Ley es establecer un marco regulatorio comprensivo y robusto que aborde los aspectos relacionados con el uso de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el territorio nacional y dictar otras disposiciones frente a la materia. Este marco busca garantizar el buen uso de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS).

Estas medidas están diseñadas para minimizar los riesgos de accidentes, interferencias con el tráfico aéreo y, crucialmente, para prevenir el uso de drones en actividades ilícitas por parte de actores no estatales. La adaptación a estándares internacionales facilitará la cooperación global y mejorará la capacidad de Colombia para gestionar los desafíos y oportunidades asociados con el uso de drones

2. TRÁMITE DE LA INICIATIVA.

El Proyecto de Ley puesto a consideración de la Honorable Comisión Segunda de la Cámara tiene por título: **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN MARCO REGULATORIO PARA EL USO DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS (UAS) EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”** es de autoría del Honorable Representante Germán Rogelio Rozo Anís.

El proyecto de ley 088 de 2026 fue radicado el día 22 de julio hogaño en la Secretaría General de la Cámara de Representantes y me fue asignado el día 26 de agosto de 2026.

Con lo dicho, la presentación de la presente ponencia se hace en términos de la ley quinta y por tanto podrá el señor presidente ordenar que se reparta, discuta y resuelva.

3. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de Ley fue previamente radicado en la Cámara de Representantes el 23 de julio de 2025, bajo el número 073 de 2025 Cámara; siendo de iniciativa parlamentaria suscrito por los congresistas H.R Germán Rogelio Rozo Anís, H.R. Hugo Alfonso Archila Suárez.

Durante su trámite para primer debate fue acumulado por en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes con el proyecto de Ley 285 de 2025 Cámara – 075

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

de 2025 Senado, de autoría del Ministerio de Defensa Nacional, sin embargo, no logró la aprobación en su primer debate por falta de discusión, por lo que fue archivado según lo dispuesto en el artículo 190 de la Ley 5 de 1992.

Este proyecto de Ley fue construido con la asesoría técnica de la Aeronáutica Civil, quienes, a través de distintas mesas de trabajo desarrolladas entre el equipo legislativo del autor y los funcionarios de la entidad, dieron como resultado lo que se propone. La primera de ella se dio el día 21 de agosto de 2024 en instalaciones de la Aeronáutica Civil a la que asistieron representantes del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Defensa Nacional, de la Policía Nacional, de la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado y de la Subdirección General de la Aeronáutica Civil. Como resultado de la misma se definieron aspectos técnicos y recomendaciones generales que se consignan dentro del presente proyecto.

Posteriormente, el día 13 de diciembre de 2024 se realizó una segunda reunión de trabajo con el equipo técnico de la Subdirección General de la Aeronáutica Civil en la que se decidió reforzar el texto con la participación de otras dependencias técnicas de la entidad como lo son la Secretaría de Autoridad y la Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea, para así concluir con las normas que aquí se proponen y verificar que las mismas se complementen con lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos expedidos por la Aeronáutica Civil, como lo es el RAC 100, con el fin de evitar traumatismo en el desarrollo normal de las operaciones de estos dispositivos.

Finalmente, se tuvieron en cuenta las observaciones realizadas por el Ministerio de Defensa Nacional a la ponencia para primer debate de los proyectos de Ley acumulados y que, por su pertinencia, se incluyen dentro de la presente iniciativa, la cual presentamos nuevamente al Congreso de la República debido a la importancia que sus disposiciones revisten para la actualidad del país.

El desarrollo de la humanidad usualmente implica que las soluciones que demandan diferentes problemáticas, en ocasiones acarreen a su vez otros problemas.

Sin lugar a dudas, el desarrollo de sistemas de aeronavegación no tripulada “UAS”, genéricamente denominados “drones”, aunque no son estos últimos la única manifestación UAS, ha implicado soluciones en materia informativa, de seguridad, militar, de salud, temas agrícolas, asuntos mineros, geológicos, fotografía, etc. Pero también ha significado la colocación en riesgo de otros derechos, como la seguridad misma, riesgos potenciales en operaciones militares, riesgos latentes frente al mal manejo de estas aeronaves en áreas restringidas tales como aeropuertos, cantones militares, etc.

Hace unos años, hablar de un dron, era experimentar un asunto novedoso, desconocido y si se quiere, fantástico, pues parecía difícil de creer que un aparato de aeronavegación tuviera autonomía que le permitiera recorrer distancias significativas, en las cuales podía ocuparse de fotografías que antes eran

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

imposibles, videos que no se podían lograr de otra manera, eso de suyo, ya era sorprendente.

Posteriormente, nos empezamos a encontrar con sistemas de aeronavegación no tripulada, que podían ser usados en topografía, con inmensos ahorros económicos y de tiempo; usados también en la agricultura, un asunto que significaba, por ejemplo, poder fumigar grandes extensiones en cortos plazos y con ahorros inmensos.

El crecimiento constante y permanente de estos sistemas, ha llevado a que, lo que antes era novedoso, ahora sea habitual, al punto que es un regalo normal, natural, adecuado, en muchas navidades para niños y jóvenes.

Las cifras relacionadas indican que china tiene un mercado de drones que le significa 42.000.000.000 millones de dólares para 2025, cuando todavía es incipiente el manejo y el conocimiento de esta actividad o de estos sistemas.

Nadie puede desconocer que los drones llegaron para quedarse, que hacen y harán parte de la vida doméstica, económica, industrial y comercial de las sociedades y los estados modernos.

Lo delicado de este asunto, es que el crecimiento constante de los drones no ha estado aparejado con el establecimiento de medidas regulatorias que permitan controlar asuntos de seguridad relacionados, por ejemplo, con accidentes que se causan con estas aeronaves, interferencia con el tráfico aéreo civil y comercial, y lo más delicado, el uso indiscriminado en actividades ilegales, lo anterior sin tener en cuenta los accidentes domésticos que se causan por mal uso.

La relación aviones vs drones, es incomparable, pues parámetro pierde sentido cuando el crecimiento neto anual de aviones escasamente llega al 3%, mientras que el crecimiento de drones es de cifras descomunales, lo anterior, podría explicarse de manera simple, mientras en el mundo vuelan de cerca 26.000 aviones comerciales, los drones que ocupan el espacio aéreo de un solo país, Estados Unidos, se acercan a los 2.000.000, lo cual nos lleva a pensar porque es tan urgente establecer regulaciones que fijen reglas claras para la operación recreativa, laboral, comercial o de otro tipo que circulen en Colombia.

La entidad más interesada en el establecimiento de regulaciones a los drones o a los UAS, es precisamente, la aeronáutica civil, pues resulta de difícil manejo la aplicación de restricciones, sanciones, multas, decomisos y demás, cuando no hay un fundamento legal que apalanque la decisión administrativa.

Los drones en Colombia se han venido manejando como un asunto con un componente altamente recreativo, por lo que las exigencias para su operación y manejo, son relativamente bajas, lo cual no se compadece con los riesgos potenciales que implica su operación.

Establecer requisitos, condiciones, exigencias y formación para los pilotos de las

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

UA, es ni más ni menos, que el primer paso para la asignación de responsabilidades, que bien pueden ser fiscales, disciplinarias, administrativas o civiles, ampliamente reclamadas y demandadas por el país y por la sociedad, sobre todo cuando en la actualidad, muchos de los daños causados, se quedan en la impunidad simplemente por desconocimiento de asuntos tan elementales como la individualización de la aeronave, la falta de registro de esta, y la ausencia de información del piloto o responsable.

La situación a nivel mundial no parece ser mejor, al punto que de los 193 estados adherentes a la organización de aviación civil (OACI) solo la mitad tienen regulaciones para la operación de drones civiles, lo que impone la tarea a los estados parte de ajustar su normatividad interna para que se garantice que este sistema de aeronavegabilidad sea parte estructural del modelo jurídico del país, pero además, sea garantía de operaciones reguladas y con absoluto respeto por la seguridad de modelos paralelos que también utilizan el espacio aéreo en otras tareas que de no ejecutarse adecuadamente o con garantía de seguridad, podrían poner en riesgo la vida de muchos ciudadanos.

Múltiples propuestas de regulación, se han puesto sobre la mesa de discusión, algunas hablan de regulación por peso, otras por tamaño, otras por actividad, otras por el fin, diferenciando si es recreativo, comercial o laboral, etc. Pues en nuestro sentir, todas necesitan ser reguladas, pues todas son fuente potencial de accidente o daño.

En Colombia se ha venido regulando bajo la estela de categorías en manejo de los drones, y es así, que se ha establecido:

La categoría A (abierta), que va desde 250 gr hasta 25 kilogramos, incluso con capacidad de hacer vuelos nocturnos, con condiciones especiales, como estar a más de 9 kilómetros de distancia de un aeropuerto y a más de 3 kilómetros de un helicóptero, impidiendo su operación cerca de alcaldías, ministerios, embajadas, entre otras.

También está la categoría B o regulada, la que se ha establecido para UAS o drones de más de 25 kg y hasta 150 kg, la cual impone restricción de operación para aéreas urbanas y se asocia fundamentalmente, con tareas de aspersión o de salvamento y rescate.

La otra categoría es la C, la cual se establece para aeronaves para más de 150 kg de peso y que para el caso colombiano, no tienen regulación ni autorización, lo que hace que sean restringidas en nuestro medio.

Como se ha visto, si bien se tienen unas incipientes regulaciones, estas son insuficientes y por eso se debe profundizar y expandir el modelo legal que regule, autorice o restrinja la operación y sobre todo la responsabilidad sobre estas aeronaves.

Parte de la propuesta debe conllevar, el establecimiento de medidas de carácter general, para evitar que cada entidad territorial se abroge la facultad de controlar de manera individual el uso de estos equipos.

Un tema que no puede resultar menor, es la urgente necesidad de legislar sobre licencias de piloto, especialmente en operaciones comerciales que se desarrollan en áreas con alto flujo de personas o cerca de edificaciones, a la vez que se debe legislar y reglamentar el establecimiento de pólizas de seguros que salgan al rescate de los propietarios o responsables de la operación de la UA.

En Colombia se ha intentado regular, siendo ejemplo de ello el RAC 100 de la aeronáutica civil, el cual de manera fundamental se orienta a la seguridad, pero en aras de la verdad, es insuficiente para controlar y regular el alto número de drones que hoy tenemos en el medio y adicionalmente, habría que decir que esta medida ya está desueta o discontinuada en frente de nuevas y mejores regulaciones que el mundo ha puesto al servicio de la aeronavegación, a lo que habría que sumar, que las nuevas tecnologías no aparecen contempladas en la regulación.

Estimaciones procedentes de la propia Aero civil indican que en dos años Colombia estará cerca de los 23.000 drones, cuando para ese momento el país tendrá menos de 200 aviones comerciales en servicio, lo que explica de manera suficiente porque es tan urgente, dotar a la entidad de este modelo regulatorio.

El país, ha fijado sus ojos en los drones, para actividades tan propias de nuestra economía y nuestra cultura como la agricultura, pero no puede dejar al garete, a la suerte o al azar el manejo de estos elementos o equipos.

La reglamentación que aquí se propone es la punta de lanza para medidas más fuertes que permitan el control efectivo de drones, que de manera indiscriminada hoy viene siendo operada por grupos insurgentes, que, aprovechando la versatilidad y discreción de estos aparatos, han convertido los UAS en enjambres permanentes de ataques a instalaciones militares.

Por lo anterior, creemos que regular los UAS, no es una acción caprichosa, por el contrario, es un asunto necesario, urgente y si se quiere, vital, pues lo que empezó como un tema absolutamente de diversión y de ocupación del tiempo libre, ha pasado a ser un asunto de la cotidianidad, aparejado al desarrollo de muchas tareas que antes parecían inalcanzables, bajo otros métodos o modelos

4. PONENCIA PRIMER DEBATE.

En este primer debate propongo que el articulado en lo posible quede como sigue:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para el uso de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el territorio nacional y dictar otras disposiciones frente a la materia.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Ley aplica para todo Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que sea utilizada u operada en el territorio colombiano, que sea operado por persona natural, jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que planea realizar operaciones con Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) sin ánimo de lucro o con fines comerciales. Así como para todo Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) que tenga previsto prestar servicios de instrucción en la operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y todas las entidades públicas de carácter civil que requieran operar aeronaves no tripuladas en apoyo a sus actividades misionales.

Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la presente Ley se aplicarán las definiciones establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) vigentes, en lo relativo a los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y demás conceptos técnicos aplicables.

La Aeronáutica Civil podrá complementar o actualizar dichas definiciones mediante los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), de conformidad con los avances tecnológicos, operacionales y normativos en la materia, en armonía con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.

Artículo 4. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Créase el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas que estará a cargo de la Aeronáutica Civil, con el objetivo de registrar todos los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y equipos tecnológicos asociados que operan en el territorio nacional, que sirva como base para realizar la gestión administrativa y operativa de estas aeronaves. La Aeronáutica Civil mantendrá actualizado este sistema de registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, asegurando la integridad y seguridad de la información, permitiendo la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.

Parágrafo 1. El Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas solo tiene alcance para registrar los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), las aeronaves piloteadas a distancia o remotamente (RPA) deberán ajustarse a los procedimientos establecidos por la Aeronáutica Civil.

Parágrafo 2. El Sistema de Registro de Aeronaves no Tripuladas deberá garantizar la protección de los datos personales conforme con lo establecido en la Ley Estatutaria 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 5. Obligatoriedad de Registro. Todo Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) que opere en el territorio nacional deberá estar registrado en el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, según los procedimientos y directrices establecidos por la Aeronáutica Civil.

Parágrafo 1. Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que pretenda ingresar al territorio nacional con al menos un Sistema de Aeronave No Tripulada

(UAS) deberá realizar el registro de cada Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas de la Aeronáutica Civil y verificar que se encuentre formalmente relacionada en el sistema antes de su arribo al país.

Parágrafo 2. Las diferentes autoridades del país podrán requerir en cualquier momento la información necesaria de un Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) para verificar que se encuentra inscrita conforme a las disposiciones regulatorias establecidas por la Aeronáutica Civil y dentro del marco de la autenticidad.

Parágrafo 3. La Aeronáutica Civil reglamentará lo relacionado con el trámite, requisitos y procedimientos para realizar el registro establecido en el presente artículo, así mismo creará y administrará el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.

Artículo 6. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) nuevos por venta. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes o componentes asociados nuevos que se comercialicen dentro del territorio nacional deberán ser registrados en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas al momento de la venta, siendo necesario que la parte que lo comercializa garantice que se cumpla este procedimiento antes de la entrega del bien.

Parágrafo 1. El comercializador debe realizar antes del 31 de marzo de cada año, un reporte a la Aeronáutica Civil de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes o componentes asociados nuevos comercializados en el año anterior, que incluya los datos de declaración de importación, marca, modelo y número de serie del Sistema de Aeronave No Tripuladas (UAS) comercializado y los nombres completos y número de identificación del comprador.

Parágrafo 2. La Aeronáutica Civil realizará una verificación de la información recibida, confrontándola con la información contenida en el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas.

Artículo 7. Importación y Compra de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Todo Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) que ingrese al país para ser comercializado deberá cumplir con las regulaciones, los estándares técnicos y de seguridad establecidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Superintendencia de Industria y Comercio, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) según corresponda en el marco de sus competencias.

Artículo 8. Prohibición de Registro. No podrán ser registrados los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados que en su ficha técnica integren una aplicación, característica o capacidad de índole militar. La Aeronáutica Civil reglamentará lo dispuesto en el presente artículo dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, para lo cual el Ministerio de Defensa Nacional suministrará los insumos técnicos sobre la

clasificación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados restringidos para usos militares.

Artículo 9. Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). El Gobierno nacional en cabeza de la Aeronáutica Civil implementará un sistema de gestión y administración de uso del espacio aéreo para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que operan en todo el territorio nacional.

Parágrafo. La Aeronáutica Civil definirá las características técnicas de los dispositivos de identificación que utilizarán las aeronaves no tripuladas (UA) operadas en el Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional dentro del territorio nacional.

Artículo 10. Certificado para Pilotos UAS. Los pilotos UAS deberán cumplir con los requisitos establecidos por la Aeronáutica Civil y obtener una certificación que garantice la práctica segura de operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el país.

Parágrafo 1. Corresponde a la Aeronáutica Civil, como autoridad correspondiente en la materia, definir a quién le aplica el término de Piloto UAS.

Parágrafo 2. Corresponde a la Aeronáutica Civil definir las condiciones bajo las cuales una persona con certificado de Piloto UAS no se encuentra habilitado para realizar una operación segura de un sistema de aeronave no tripulada UAS.

Parágrafo 3. Cada piloto UAS responderá ante las autoridades competentes por cada una de las acciones, infracciones o delitos que realice haciendo uso u operando una aeronave no tripulada (UA) y/o se encuentre bajo su responsabilidad.

Parágrafo 4. Cada piloto UAS responderá ante las autoridades competentes por las acciones que realice haciendo uso u operando una aeronave no tripulada (UA) que involucren actividades terroristas.

Artículo 11. Operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados serán usados en operaciones comerciales o sin ánimo de lucro conforme a los estándares establecidos por la Aeronáutica Civil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y demás normas concordantes.

Artículo 12. Supervisión y Control. Cada entidad reglamentará dentro de la órbita de su competencia lo relacionado con el uso seguro de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), siendo la Aeronáutica Civil la competente como autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional para regular, controlar y administrar el espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia.

Artículo 13. Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones establecidas por la Aeronáutica Civil para el uso de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), será sancionado siguiendo los procedimientos establecidos por esta entidad.

Artículo 14. Exclusión de la regulación para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) de uso militar. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que sean importados, fabricados o adquiridos exclusivamente para fines militares, de defensa nacional o de seguridad por parte de las entidades que conforman la Aviación de Estado, no estarán sujetos a las disposiciones de registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), así como no será necesario la obtención de certificados de pilotos UAS.

Parágrafo 1. La gestión de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y aeronaves pilotadas a distancia o remotamente RPA, se regirá por las disposiciones establecidas por el Ministerio de Defensa Nacional a través de su Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado.

Parágrafo 2. Cuando los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional y de las entidades que conforman la Aviación de Estado operen en espacio aéreo no restringido o en funciones que interactúe con la Aviación Civil, deberán atender las regulaciones expedidas por la Aeronáutica Civil y se sujetarán a los principios de seguridad operacional, sin perjuicio de la confidencialidad de la misión.

Artículo 15. Regulación en tecnología anti drones. Las tecnologías relacionadas con la capacidad de negación del uso del espacio aéreo nacional y del espectro electromagnético usado por la aviación no tripulada, serán reguladas y normatizadas por el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Agencia Nacional del Espectro y la Aeronáutica Civil.

Artículo 16. Pólizas de responsabilidad civil extracontractual para operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS.

Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que utilicen Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS), deberán constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual cuyo valor y condiciones deberán atender al análisis técnico de riesgo de la operación, considerando factores como categoría operacional, entorno, peso y velocidad del sistema.

El Ministerio de Transporte a través de la Aeronáutica Civil reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, lo relacionado con la medición del riesgo para la determinación del valor de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS).

La reglamentación sobre la exigencia de pólizas de responsabilidad civil extracontractual deberá observar lo dispuesto en el Código de Comercio o la norma que lo sustituya o modifique, y las demás normas aplicables vigentes sobre el

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

seguro, así como los principios de proporcionalidad y riesgo, en armonía con las categorías de operación previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Artículo 17. Comité Asesor de Aviación No Tripulada. Créese un Comité Asesor de Aviación No Tripulada liderado por la Aeronáutica Civil, con el objetivo de articular y coordinar las políticas transversales relacionadas con la regulación aplicada a aeronaves no tripuladas en el país. Este comité estará compuesto por representantes de la Aeronáutica Civil, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Departamento Nacional de Planeación, la Agencia Nacional del Espectro, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, la Policía Nacional y cualquier otra entidad que se considere sea necesario que participe en el marco de sus competencias.

El Comité Asesor de Aviación No Tripulada tendrá las siguientes funciones:

1. Colaborar con la Aeronáutica Civil para brindar soluciones a los retos que se presenten para desarrollar y fomentar la aviación no tripulada.
2. Desarrollar e implementar normativas que garanticen el uso seguro y eficiente de la aviación no tripulada en el territorio nacional.
3. Facilitar la adaptación de las nuevas tecnologías de aviación no tripulada a las necesidades del país.
4. Coordinar y generar normativas o regulaciones técnicas conjuntas.
5. Asegurar la aplicación de las normativas en coordinación con el Ministerio de Defensa y la Policía Nacional.
6. Promover la implementación de políticas articuladas, eficientes y seguras en materia de aviación no tripulada.

Parágrafo. Todo lo relacionado con la regulación aeronáutica será de competencia exclusiva de la Aeronáutica Civil.

Artículo 18. Protección de la privacidad y la intimidad personal.

Toda operación con Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) deberá respetar y garantizar el derecho a la privacidad y a la intimidad de las personas, conforme a lo dispuesto en la Constitución Política de Colombia, la Ley Estatutaria 1581 de 2012 sobre protección de datos personales, y el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

Parágrafo 1. El Gobierno nacional, a través de la Aeronáutica Civil, en coordinación con la Superintendencia de Industria y Comercio y el Ministerio del Interior, deberá reglamentar los mecanismos de protección de la privacidad en las operaciones de

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), especialmente en relación con la captura, tratamiento, almacenamiento y difusión de imágenes, sonidos o datos personales dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.

Parágrafo 2. En un plazo no mayor a doce (12) meses desde la entrada en vigencia de la presente Ley, se deberá revisar y ajustar la normativa relacionada con la convivencia y seguridad ciudadana, incluyendo el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, con el fin de armonizarla con las disposiciones sobre la operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), garantizando la protección de los derechos fundamentales.

Artículo 19: Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para el uso de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el territorio nacional y dictar otras disposiciones frente a la materia.	Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para el uso de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el territorio nacional y dictar otras disposiciones frente a la materia.	Se mantiene igual
Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Ley aplica para todo Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que sea utilizada u operada en el territorio colombiano, que sea operado por persona natural, jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que planee realizar operaciones con Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) sin ánimo de lucro o con fines comerciales. Así como para todo Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) que tenga previsto prestar servicios de instrucción en la operación	Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Ley aplica para todo Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que sea utilizada u operada en el territorio colombiano, que sea operado por persona natural, jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que planee realizar operaciones con Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) sin ánimo de lucro o con fines comerciales. Así como para todo Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) que tenga previsto prestar servicios de instrucción en la operación	Se mantiene igual

de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y todas las entidades públicas de carácter civil que requieran operar aeronaves no tripuladas en apoyo a sus actividades misionales.	de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y todas las entidades públicas de carácter civil que requieran operar aeronaves no tripuladas en apoyo a sus actividades misionales.	
Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la presente Ley se aplicarán las definiciones establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) vigentes, en lo relativo a los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y demás conceptos técnicos aplicables. La Aeronáutica Civil podrá complementar o actualizar dichas definiciones mediante los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), de conformidad con los avances tecnológicos, operacionales y normativos en la materia, en armonía con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.	Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la presente Ley se aplicarán las definiciones establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) vigentes, en lo relativo a los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y demás conceptos técnicos aplicables. La Aeronáutica Civil podrá complementar o actualizar dichas definiciones mediante los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), de conformidad con los avances tecnológicos, operacionales y normativos en la materia, en armonía con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.	Se mantiene igual
Artículo 4. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Créase el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas que estará a cargo de la Aeronáutica Civil, con el objetivo de registrar todos los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y equipos tecnológicos asociados que operan en el territorio nacional, que sirva como base para realizar la gestión	Artículo 4. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Créase el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas que estará a cargo de la Aeronáutica Civil, con el objetivo de registrar todos los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y equipos tecnológicos asociados que operan en el territorio nacional, que sirva como base para realizar la gestión	Se mantiene igual.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

administrativa y operativa de estas aeronaves. La Aeronáutica Civil mantendrá actualizado este sistema de registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, asegurando la integridad y seguridad de la información, permitiendo la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales. Parágrafo 1. El Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas solo tiene alcance para registrar los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), las aeronaves piloteadas a distancia o remotamente (RPA) deberán ajustarse a los procedimientos establecidos por la Aeronáutica Civil. Parágrafo 2. El Sistema de Registro de Aeronaves no Tripuladas deberá garantizar la protección de los datos personales conforme con lo establecido en la Ley Estatutaria 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.	administrativa y operativa de estas aeronaves. La Aeronáutica Civil mantendrá actualizado este sistema de registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, asegurando la integridad y seguridad de la información, permitiendo la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales. Parágrafo 1. El Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas solo tiene alcance para registrar los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), las aeronaves piloteadas a distancia o remotamente (RPA) deberán ajustarse a los procedimientos establecidos por la Aeronáutica Civil. Parágrafo 2. El Sistema de Registro de Aeronaves no Tripuladas deberá garantizar la protección de los datos personales conforme con lo establecido en la Ley Estatutaria 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.	
Artículo 5. Obligatoriedad de Registro. Todo Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) que opere en el territorio nacional deberá estar registrado en el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, según los procedimientos y directrices establecidos por la Aeronáutica Civil.	Artículo 5. Obligatoriedad de Registro. Todo Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) que opere en el territorio nacional deberá estar registrado en el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, según los procedimientos y directrices establecidos por la Aeronáutica Civil.	Se mantiene igual

Parágrafo 1. Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que pretenda ingresar al territorio nacional con al menos un Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) deberá realizar el registro de cada Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas de la Aeronáutica Civil y verificar que se encuentre formalmente relacionada en el sistema antes de su arribo al país. Parágrafo 2. Las diferentes autoridades del país podrán requerir en cualquier momento la información necesaria de un Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) para verificar que se encuentra inscrita conforme a las disposiciones regulatorias establecidas por la Aeronáutica Civil y dentro del marco de la autenticidad. Parágrafo 3. La Aeronáutica Civil reglamentará lo relacionado con el trámite, requisitos y procedimientos para realizar el registro establecido en el presente artículo, así mismo creará y administrará el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.	Parágrafo 1. Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que pretenda ingresar al territorio nacional con al menos un Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) deberá realizar el registro de cada Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas de la Aeronáutica Civil y verificar que se encuentre formalmente relacionada en el sistema antes de su arribo al país. Parágrafo 2. Las diferentes autoridades del país podrán requerir en cualquier momento la información necesaria de un Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) para verificar que se encuentra inscrita conforme a las disposiciones regulatorias establecidas por la Aeronáutica Civil y dentro del marco de la autenticidad. Parágrafo 3. La Aeronáutica Civil reglamentará lo relacionado con el trámite, requisitos y procedimientos para realizar el registro establecido en el presente artículo, así mismo creará y administrará el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.	
Artículo 6. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) nuevos por	Artículo 6. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) nuevos por	Se mantiene igual

venta. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes o componentes asociados nuevos que se comercialicen dentro del territorio nacional deberán ser registrados en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas al momento de la venta, siendo necesario que la parte que lo comercializa garantice que se cumpla este procedimiento antes de la entrega del bien.	venta. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes o componentes asociados nuevos que se comercialicen dentro del territorio nacional deberán ser registrados en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas al momento de la venta, siendo necesario que la parte que lo comercializa garantice que se cumpla este procedimiento antes de la entrega del bien.	
Parágrafo 1. El comercializador debe realizar antes del 31 de marzo de cada año, un reporte a la Aeronáutica Civil de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes o componentes asociados nuevos comercializados en el año anterior, que incluya los datos de declaración de importación, marca, modelo y número de serie del Sistema de Aeronave No Tripuladas (UAS) comercializado y los nombres completos y número de identificación del comprador.	Parágrafo 1. El comercializador debe realizar antes del 31 de marzo de cada año, un reporte a la Aeronáutica Civil de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes o componentes asociados nuevos comercializados en el año anterior, que incluya los datos de declaración de importación, marca, modelo y número de serie del Sistema de Aeronave No Tripuladas (UAS) comercializado y los nombres completos y número de identificación del comprador.	
Parágrafo 2. La Aeronáutica Civil realizará una verificación de la información recibida, confrontándola con la información contenida en el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas.	Parágrafo 2. La Aeronáutica Civil realizará una verificación de la información recibida, confrontándola con la información contenida en el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas.	
Artículo 7. Importación y Compra de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Todo Sistema de	Artículo 7. Importación y Compra de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Todo Sistema de	Se mantiene igual

Aeronave No Tripulada (UAS) que ingrese al país para ser comercializado deberá cumplir con las regulaciones, los estándares técnicos y de seguridad establecidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Superintendencia de Industria y Comercio, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) según corresponda en el marco de sus competencias.	Aeronave No Tripulada (UAS) que ingrese al país para ser comercializado deberá cumplir con las regulaciones, los estándares técnicos y de seguridad establecidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Superintendencia de Industria y Comercio, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) según corresponda en el marco de sus competencias.	
Artículo 8. Prohibición de Registro. No podrán ser registrados los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados que en su ficha técnica integren una aplicación, característica o capacidad de índole militar. La Aeronáutica Civil reglamentará lo dispuesto en el presente artículo dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, para lo cual el Ministerio de Defensa Nacional suministrará los insumos técnicos sobre la clasificación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados restringidos para usos militares.	Artículo 8. Prohibición de Registro. No podrán ser registrados los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados que en su ficha técnica integren una aplicación, característica o capacidad de índole militar. La Aeronáutica Civil reglamentará lo dispuesto en el presente artículo dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, para lo cual el Ministerio de Defensa Nacional suministrará los insumos técnicos sobre la clasificación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados restringidos para usos militares.	Se mantiene igual.
Artículo 9. Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). El Gobierno nacional en cabeza de la Aeronáutica Civil implementará un sistema de	Artículo 9. Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). El Gobierno nacional en cabeza de la Aeronáutica Civil implementará un sistema de	Se mantiene igual

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

gestión y administración de uso del espacio aéreo para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que operan en todo el territorio nacional. Parágrafo. La Aeronáutica Civil definirá las características técnicas de los dispositivos de identificación que utilizarán las aeronaves no tripuladas (UA) operadas en el Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional dentro del territorio nacional.	gestión y administración de uso del espacio aéreo para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que operan en todo el territorio nacional. Parágrafo. La Aeronáutica Civil definirá las características técnicas de los dispositivos de identificación que utilizarán las aeronaves no tripuladas (UA) operadas en el Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional dentro del territorio nacional.	
Artículo 10. Certificado para Pilotos UAS. Los pilotos UAS deberán cumplir con los requisitos establecidos por la Aeronáutica Civil y obtener una certificación que garantice la práctica segura de operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el país. Parágrafo 1. Corresponde a la Aeronáutica Civil, como autoridad correspondiente en la materia, definir a quién le aplica el término de Piloto UAS. Parágrafo 2. Corresponde a la Aeronáutica Civil definir las condiciones bajo las cuales una persona con certificado de Piloto UAS no se encuentra habilitado para realizar una operación segura de un sistema de aeronave no tripulada UAS. Parágrafo 3. Cada piloto UAS	Artículo 10. Certificado para Pilotos UAS. Los pilotos UAS deberán cumplir con los requisitos establecidos por la Aeronáutica Civil y obtener una certificación que garantice la práctica segura de operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el país. Parágrafo 1. Corresponde a la Aeronáutica Civil, como autoridad correspondiente en la materia, definir a quién le aplica el término de Piloto UAS. Parágrafo 2. Corresponde a la Aeronáutica Civil definir las condiciones bajo las cuales una persona con certificado de Piloto UAS no se encuentra habilitado para realizar una operación segura de un sistema de aeronave no tripulada UAS. Parágrafo 3. Cada piloto UAS	Se mantiene igual.

responderá ante las autoridades competentes por cada una de las acciones, infracciones o delitos que realice haciendo uso u operando una aeronave no tripulada (UA) y/o se encuentre bajo su responsabilidad. Parágrafo 4. Cada piloto UAS responderá ante las autoridades competentes por las acciones que realice haciendo uso u operando una aeronave no tripulada (UA) que involucren actividades terroristas.	responderá ante las autoridades competentes por cada una de las acciones, infracciones o delitos que realice haciendo uso u operando una aeronave no tripulada (UA) y/o se encuentre bajo su responsabilidad. Parágrafo 4. Cada piloto UAS responderá ante las autoridades competentes por las acciones que realice haciendo uso u operando una aeronave no tripulada (UA) que involucren actividades terroristas.	
Artículo 11. Operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados serán usados en operaciones comerciales o sin ánimo de lucro conforme a los estándares establecidos por la Aeronáutica Civil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y demás normas concordantes.	Artículo 11. Operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados serán usados en operaciones comerciales o sin ánimo de lucro conforme a los estándares establecidos por la Aeronáutica Civil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y demás normas concordantes.	Se mantiene igual
Artículo 12. Supervisión y Control. Cada entidad reglamentará dentro de la órbita de su competencia lo relacionado con el uso seguro de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), siendo la Aeronáutica Civil la competente como autoridad	Artículo 12. Supervisión y Control. Cada entidad reglamentará dentro de la órbita de su competencia lo relacionado con el uso seguro de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), siendo la Aeronáutica Civil la competente como autoridad	Se mantiene igual

aeronáutica en todo el territorio nacional para regular, controlar y administrar el espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia.	aeronáutica en todo el territorio nacional para regular, controlar y administrar el espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia.	
Artículo 13. Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones establecidas por la Aeronáutica Civil para el uso de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), será sancionado siguiendo los procedimientos establecidos por esta entidad.	Artículo 13. Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones establecidas por la Aeronáutica Civil para el uso de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), será sancionado siguiendo los procedimientos establecidos por esta entidad.	Se mantiene igual
Artículo 14. Exclusión de la regulación para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) de uso militar. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que sean importados, fabricados o adquiridos exclusivamente para fines militares, de defensa nacional o de seguridad por parte de las entidades que conforman la Aviación de Estado, no estarán sujetos a las disposiciones de registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), así como no será necesario la obtención de certificados de pilotos UAS. Parágrafo 1. La gestión de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y aeronaves pilotadas a distancia o remotamente RPA, se registrará por las disposiciones establecidas por el Ministerio de Defensa Nacional a través	Artículo 14. Exclusión de la regulación para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) de uso militar. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que sean importados, fabricados o adquiridos exclusivamente para fines militares, de defensa nacional o de seguridad por parte de las entidades que conforman la Aviación de Estado, no estarán sujetos a las disposiciones de registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), así como no será necesario la obtención de certificados de pilotos UAS. Parágrafo 1. La gestión de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y aeronaves pilotadas a distancia o remotamente RPA, se registrará por las disposiciones establecidas por el Ministerio de Defensa Nacional a través	Se mantiene igual

de su Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado.	de su Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado.	
Parágrafo 2. Cuando los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional y de las entidades que conforman la Aviación de Estado operen en espacio aéreo no restringido o en funciones que interactúe con la Aviación Civil, deberán atender las regulaciones expedidas por la Aeronáutica Civil y se sujetarán a los principios de seguridad operacional, sin perjuicio de la confidencialidad de la misión.	Parágrafo 2. Cuando los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional y de las entidades que conforman la Aviación de Estado operen en espacio aéreo no restringido o en funciones que interactúe con la Aviación Civil, deberán atender las regulaciones expedidas por la Aeronáutica Civil y se sujetarán a los principios de seguridad operacional, sin perjuicio de la confidencialidad de la misión.	
Artículo 15. Regulación en tecnología antidrones. Las tecnologías relacionadas con la capacidad de negación del uso del espacio aéreo nacional y del espectro electromagnético usado por la aviación no tripulada, serán reguladas y normatizadas por el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Agencia Nacional del Espectro y la Aeronáutica Civil.	Artículo 15. Regulación en tecnología antidrones. Las tecnologías relacionadas con la capacidad de negación del uso del espacio aéreo nacional y del espectro electromagnético usado por la aviación no tripulada, serán reguladas y normatizadas por el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Agencia Nacional del Espectro y la Aeronáutica Civil.	Se mantiene igual
Artículo 16. Pólizas de responsabilidad civil extracontractual para operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS. Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que utilicen Sistemas de	Artículo 16. Pólizas de responsabilidad civil extracontractual para operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS. Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que utilicen Sistemas de	Se mantiene igual

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Aeronaves no Tripuladas (UAS), deberán constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual cuyo valor y condiciones deberán atender al análisis técnico de riesgo de la operación, considerando factores como categoría operacional, entorno, peso y velocidad del sistema. El Ministerio de Transporte a través de la Aeronáutica Civil reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, lo relacionado con la medición del riesgo para la determinación del valor de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). La reglamentación sobre la exigencia de pólizas de responsabilidad civil extracontractual deberá observar lo dispuesto en el Código de Comercio o la norma que lo sustituya o modifique, y las demás normas aplicables vigentes sobre el seguro, así como los principios de proporcionalidad y riesgo, en armonía con las categorías de operación previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.	Aeronaves no Tripuladas (UAS), deberán constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual cuyo valor y condiciones deberán atender al análisis técnico de riesgo de la operación, considerando factores como categoría operacional, entorno, peso y velocidad del sistema. El Ministerio de Transporte a través de la Aeronáutica Civil reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, lo relacionado con la medición del riesgo para la determinación del valor de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). La reglamentación sobre la exigencia de pólizas de responsabilidad civil extracontractual deberá observar lo dispuesto en el Código de Comercio o la norma que lo sustituya o modifique, y las demás normas aplicables vigentes sobre el seguro, así como los principios de proporcionalidad y riesgo, en armonía con las categorías de operación previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.	
Artículo 17. Comité Asesor de Aviación No Tripulada. Créese un Comité Asesor de Aviación No Tripulada liderado por la Aeronáutica Civil, con el objetivo de articular y coordinar las políticas	Artículo 17. Comité Asesor de Aviación No Tripulada. Créese un Comité Asesor de Aviación No Tripulada liderado por la Aeronáutica Civil, con el objetivo de articular y coordinar las políticas	Se mantiene igual

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

transversales relacionadas con la regulación aplicada a aeronaves no tripuladas en el país. Este comité estará compuesto por representantes de la Aeronáutica Civil, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Departamento Nacional de Planeación, la Agencia Nacional del Espectro, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, la Policía Nacional y cualquier otra entidad que se considere sea necesario que participe en el marco de sus competencias. El Comité Asesor de Aviación No Tripulada tendrá las siguientes funciones: 1. Colaborar con la Aeronáutica Civil para brindar soluciones a los retos que se presenten para desarrollar y fomentar la aviación no tripulada. 2. Desarrollar e implementar normativas que garanticen el uso seguro y eficiente de la aviación no tripulada en el territorio nacional. 3. Facilitar la adaptación de las nuevas tecnologías de aviación	transversales relacionadas con la regulación aplicada a aeronaves no tripuladas en el país. Este comité estará compuesto por representantes de la Aeronáutica Civil, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Departamento Nacional de Planeación, la Agencia Nacional del Espectro, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, la Policía Nacional y cualquier otra entidad que se considere sea necesario que participe en el marco de sus competencias. El Comité Asesor de Aviación No Tripulada tendrá las siguientes funciones: 1. Colaborar con la Aeronáutica Civil para brindar soluciones a los retos que se presenten para desarrollar y fomentar la aviación no tripulada. 2. Desarrollar e implementar normativas que garanticen el uso seguro y eficiente de la aviación no tripulada en el territorio nacional. 3. Facilitar la adaptación de las nuevas tecnologías de aviación	
--	--	--

no tripulada a las necesidades del país. 4. Coordinar y generar normativas o regulaciones técnicas conjuntas. 5. Asegurar la aplicación de las normativas en coordinación con el Ministerio de Defensa y la Policía Nacional. 6. Promover la implementación de políticas articuladas, eficientes y seguras en materia de aviación no tripulada. Parágrafo. Todo lo relacionado con la regulación aeronáutica será de competencia exclusiva de la Aeronáutica Civil.	no tripulada a las necesidades del país. 4. Coordinar y generar normativas o regulaciones técnicas conjuntas. 5. Asegurar la aplicación de las normativas en coordinación con el Ministerio de Defensa y la Policía Nacional. 6. Promover la implementación de políticas articuladas, eficientes y seguras en materia de aviación no tripulada. Parágrafo. Todo lo relacionado con la regulación aeronáutica será de competencia exclusiva de la Aeronáutica Civil.	
Artículo 18. Protección de la privacidad y la intimidad personal. Toda operación con Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) deberá respetar y garantizar el derecho a la privacidad y a la intimidad de las personas, conforme a lo dispuesto en la Constitución Política de Colombia, la Ley Estatutaria 1581 de 2012 sobre protección de datos personales, y el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Parágrafo 1. El Gobierno nacional, a través de la Aeronáutica Civil, en coordinación con la	Artículo 18. Protección de la privacidad y la intimidad personal. Toda operación con Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) deberá respetar y garantizar el derecho a la privacidad y a la intimidad de las personas, conforme a lo dispuesto en la Constitución Política de Colombia, la Ley Estatutaria 1581 de 2012 sobre protección de datos personales, y el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Parágrafo 1. El Gobierno nacional, a través de la Aeronáutica Civil, en coordinación con la	Se mantiene igual

Superintendencia de Industria y Comercio y el Ministerio del Interior, deberá reglamentar los mecanismos de protección de la privacidad en las operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), especialmente en relación con la captura, tratamiento, almacenamiento y difusión de imágenes, sonidos o datos personales dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley. Parágrafo 2. En un plazo no mayor a doce (12) meses desde la entrada en vigencia de la presente Ley, se deberá revisar y ajustar la normativa relacionada con la convivencia y seguridad ciudadana, incluyendo el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, con el fin de armonizarla con las disposiciones sobre la operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), garantizando la protección de los derechos fundamentales.	Superintendencia de Industria y Comercio y el Ministerio del Interior, deberá reglamentar los mecanismos de protección de la privacidad en las operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), especialmente en relación con la captura, tratamiento, almacenamiento y difusión de imágenes, sonidos o datos personales dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley. Parágrafo 2. En un plazo no mayor a doce (12) meses desde la entrada en vigencia de la presente Ley, se deberá revisar y ajustar la normativa relacionada con la convivencia y seguridad ciudadana, incluyendo el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, con el fin de armonizarla con las disposiciones sobre la operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), garantizando la protección de los derechos fundamentales.	
Artículo 19: Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 19: Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Se mantiene igual

6. CONFLICTO DE INTERESES

El artículo 3 de la Ley 2003, promulgada el 19 de noviembre de 2019, introduce una modificación al artículo 291 de la Ley 5 de 1992.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Esta modificación establece que los autores y ponentes de proyectos de ley deben incluir en la sección de justificación de sus propuestas un apartado en el cual se detalle las situaciones o incidentes que pudieran dar lugar a conflictos de interés para los miembros del Congreso durante el proceso de debate y votación de dichas iniciativas legislativas.

En este sentido, con el fin de ilustrar en el análisis frente a los posibles impedimentos que podrían derivar en conflictos de intereses producto de la actividad legislativa realizada, se citarán textualmente los criterios determinados en el artículo 1 de la ley 2003 de 2019:

“ARTÍCULO 1o. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

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.

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.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) <Literal INEXEQUIBLE>

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

PARÁGRAFO 1o. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 2o. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

PARÁGRAFO 3o. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992 (...).

En este contexto y en estricto cumplimiento de la legislación vigente, en mi calidad de autor de este proyecto, considero que este no genera conflictos de interés con el suscrito. Esto se debe a que se trata de una iniciativa de interés general, aplicable de manera equitativa a todos, que puede coincidir con los intereses de los electores en su conjunto.

En otras palabras, no se presenta una situación específica que resulte en un beneficio personal ni se percibe un beneficio actual en las circunstancias actuales.

Además, no existe la posibilidad de un beneficio directo que pueda beneficiar de manera específica al congresista, a sus cónyuges, parejas permanentes o parientes hasta el segundo grado de parentesco por consanguinidad, afinidad o civil.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de Ley, no exime del deber del Congresista que, en su esfera privada,

identifique causales adicionales que a su juicio considere pertinentes y exponerlas durante el trámite correspondiente.

En estos términos dejo a consideración del Congreso de la República esta iniciativa para que sea discutida, mejorada y aprobada en beneficio de la ciudadanía en general.

7. IMPACTO FISCAL

Respecto del concepto impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso.

Lo anterior, en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso haya valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo”. (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquel, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

Sin embargo, frente a las disposiciones propuestas en el presente proyecto de Ley, consideramos que las mismas no generan un impacto fiscal adicional, pues en las mismas no existe la ordenación de gastos ni la generación de beneficios tributarios.

8. PROPOSICIÓN

Con base en las razones anteriormente expuestas, presentamos **PONENCIA POSITIVA** para primer debate del proyecto de Ley 088 de 2026 Cámara **“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN MARCO REGULATORIO PARA EL USO DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS (UAS) EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**. y solicitamos a la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes dar primer debate.

Cordialmente,

JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

JUAN MANUEL LONDOÑO JARAMILLO
Representante a la Cámara
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY 088 de
2026
“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN MARCO REGULATORIO
PARA EL USO DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS
(UAS) EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS
DISPOSICIONES”**

EL Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para el uso de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el territorio nacional y dictar otras disposiciones frente a la materia.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Ley aplica para todo Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que sea utilizada u operada en el territorio colombiano, que sea operado por persona natural, jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que planee realizar operaciones con Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) sin ánimo de lucro o con fines comerciales. Así como para todo Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) que tenga previsto prestar servicios de instrucción en la operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y todas las entidades públicas de carácter civil que requieran operar aeronaves no tripuladas en apoyo a sus actividades misionales.

Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la presente Ley se aplicarán las definiciones establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) vigentes, en lo relativo a los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y demás conceptos técnicos aplicables.

La Aeronáutica Civil podrá complementar o actualizar dichas definiciones mediante los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), de conformidad con los avances tecnológicos, operacionales y normativos en la materia, en armonía con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.

Artículo 4. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Créase el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas que estará a cargo de la Aeronáutica Civil, con el objetivo de registrar todos los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y equipos tecnológicos asociados que operan en el territorio nacional, que sirva como base para realizar la gestión administrativa y operativa de estas aeronaves. La Aeronáutica Civil mantendrá actualizado este sistema de registro de

Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, asegurando la integridad y seguridad de la información, permitiendo la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.

Parágrafo 1. El Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas solo tiene alcance para registrar los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), las aeronaves piloteadas a distancia o remotamente (RPA) deberán ajustarse a los procedimientos establecidos por la Aeronáutica Civil.

Parágrafo 2. El Sistema de Registro de Aeronaves no Tripuladas deberá garantizar la protección de los datos personales conforme con lo establecido en la Ley Estatutaria 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 5. Obligatoriedad de Registro. Todo Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) que opere en el territorio nacional deberá estar registrado en el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas, según los procedimientos y directrices establecidos por la Aeronáutica Civil.

Parágrafo 1. Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que pretenda ingresar al territorio nacional con al menos un Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) deberá realizar el registro de cada Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas de la Aeronáutica Civil y verificar que se encuentre formalmente relacionada en el sistema antes de su arribo al país.

Parágrafo 2. Las diferentes autoridades del país podrán requerir en cualquier momento la información necesaria de un Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) para verificar que se encuentra inscrita conforme a las disposiciones regulatorias establecidas por la Aeronáutica Civil y dentro del marco de la autenticidad.

Parágrafo 3. La Aeronáutica Civil reglamentará lo relacionado con el trámite, requisitos y procedimientos para realizar el registro establecido en el presente artículo, así mismo creará y administrará el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.

Artículo 6. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) nuevos por venta. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes o componentes asociados nuevos que se comercialicen dentro del territorio nacional deberán ser registrados en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas al momento de la venta, siendo necesario que la parte que lo comercializa garantice que se cumpla este procedimiento antes de la entrega del bien.

Parágrafo 1. El comercializador debe realizar antes del 31 de marzo de cada año, un reporte a la Aeronáutica Civil de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes o componentes asociados nuevos comercializados en el año anterior, que incluya los datos de declaración de importación, marca, modelo y número de serie del Sistema de Aeronave No Tripuladas (UAS) comercializado y los nombres completos y número de identificación del comprador.

Parágrafo 2. La Aeronáutica Civil realizará una verificación de la información recibida, confrontándola con la información contenida en el Sistema de Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas.

Artículo 7. Importación y Compra de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Todo Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) que ingrese al país para ser comercializado deberá cumplir con las regulaciones, los estándares técnicos y de seguridad establecidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Superintendencia de Industria y Comercio, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) según corresponda en el marco de sus competencias.

Artículo 8. Prohibición de Registro. No podrán ser registrados los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados que en su ficha técnica integren una aplicación, característica o capacidad de índole militar. La Aeronáutica Civil reglamentará lo dispuesto en el presente artículo dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, para lo cual el Ministerio de Defensa Nacional suministrará los insumos técnicos sobre la clasificación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados restringidos para usos militares.

Artículo 9. Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). El Gobierno nacional en cabeza de la Aeronáutica Civil implementará un sistema de gestión y administración de uso del espacio aéreo para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que operan en todo el territorio nacional.

Parágrafo. La Aeronáutica Civil definirá las características técnicas de los dispositivos de identificación que utilizarán las aeronaves no tripuladas (UA) operadas en el Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional dentro del territorio nacional.

Artículo 10. Certificado para Pilotos UAS. Los pilotos UAS deberán cumplir con los requisitos establecidos por la Aeronáutica Civil y obtener

una certificación que garantice la práctica segura de operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) en el país.

Parágrafo 1. Corresponde a la Aeronáutica Civil, como autoridad correspondiente en la materia, definir a quién le aplica el término de Piloto UAS.

Parágrafo 2. Corresponde a la Aeronáutica Civil definir las condiciones bajo las cuales una persona con certificado de Piloto UAS no se encuentra habilitado para realizar una operación segura de un sistema de aeronave no tripulada UAS.

Parágrafo 3. Cada piloto UAS responderá ante las autoridades competentes por cada una de las acciones, infracciones o delitos que realice haciendo uso u operando una aeronave no tripulada (UA) y/o se encuentre bajo su responsabilidad.

Parágrafo 4. Cada piloto UAS responderá ante las autoridades competentes por las acciones que realice haciendo uso u operando una aeronave no tripulada (UA) que involucren actividades terroristas.

Artículo 11. Operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS). Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), sus partes y componentes asociados serán usados en operaciones comerciales o sin ánimo de lucro conforme a los estándares establecidos por la Aeronáutica Civil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y demás normas concordantes.

Artículo 12. Supervisión y Control. Cada entidad reglamentará dentro de la órbita de su competencia lo relacionado con el uso seguro de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), siendo la Aeronáutica Civil la competente como autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional para regular, controlar y administrar el espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia.

Artículo 13. Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones establecidas por la Aeronáutica Civil para el uso de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), será sancionado siguiendo los procedimientos establecidos por esta entidad.

Artículo 14. Exclusión de la regulación para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) de uso militar. Los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que sean importados, fabricados o adquiridos exclusivamente para fines militares, de defensa nacional o de seguridad por parte de las entidades que conforman la Aviación de Estado, no estarán sujetos a las disposiciones

de registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), así como no será necesario la obtención de certificados de pilotos UAS.

Parágrafo 1. La gestión de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y aeronaves pilotadas a distancia o remotamente RPA, se regirá por las disposiciones establecidas por el Ministerio de Defensa Nacional a través de su Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado.

Parágrafo 2. Cuando los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional y de las entidades que conforman la Aviación de Estado operen en espacio aéreo no restringido o en funciones que interactúe con la Aviación Civil, deberán atender las regulaciones expedidas por la Aeronáutica Civil y se sujetarán a los principios de seguridad operacional, sin perjuicio de la confidencialidad de la misión.

Artículo 15. Regulación en tecnología anti drones. Las tecnologías relacionadas con la capacidad de negación del uso del espacio aéreo nacional y del espectro electromagnético usado por la aviación no tripulada, serán reguladas y normatizadas por el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Agencia Nacional del Espectro y la Aeronáutica Civil.

Artículo 16. Pólizas de responsabilidad civil extracontractual para operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS.

Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que utilicen Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS), deberán constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual cuyo valor y condiciones deberán atender al análisis técnico de riesgo de la operación, considerando factores como categoría operacional, entorno, peso y velocidad del sistema.

El Ministerio de Transporte a través de la Aeronáutica Civil reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, lo relacionado con la medición del riesgo para la determinación del valor de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS).

La reglamentación sobre la exigencia de pólizas de responsabilidad civil extracontractual deberá observar lo dispuesto en el Código de Comercio o la norma que lo sustituya o modifique, y las demás normas aplicables vigentes sobre el seguro, así como los principios de proporcionalidad y riesgo, en armonía con las categorías de operación previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Artículo 17. Comité Asesor de Aviación No Tripulada. Créese un Comité Asesor de Aviación No Tripulada liderado por la Aeronáutica Civil, con el objetivo de articular y coordinar las políticas transversales relacionadas con la regulación aplicada a aeronaves no tripuladas en el país. Este comité estará compuesto por representantes de la Aeronáutica Civil, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Departamento Nacional de Planeación, la Agencia Nacional del Espectro, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, la Policía Nacional y cualquier otra entidad que se considere sea necesario que participe en el marco de sus competencias.

El Comité Asesor de Aviación No Tripulada tendrá las siguientes funciones:

1. Colaborar con la Aeronáutica Civil para brindar soluciones a los retos que se presenten para desarrollar y fomentar la aviación no tripulada.
2. Desarrollar e implementar normativas que garanticen el uso seguro y eficiente de la aviación no tripulada en el territorio nacional.
3. Facilitar la adaptación de las nuevas tecnologías de aviación no tripulada a las necesidades del país.
4. Coordinar y generar normativas o regulaciones técnicas conjuntas.
5. Asegurar la aplicación de las normativas en coordinación con el Ministerio de Defensa y la Policía Nacional.
6. Promover la implementación de políticas articuladas, eficientes y seguras en materia de aviación no tripulada.

Parágrafo. Todo lo relacionado con la regulación aeronáutica será de competencia exclusiva de la Aeronáutica Civil.

Artículo 18. Protección de la privacidad y la intimidad personal.

Toda operación con Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) deberá respetar y garantizar el derecho a la privacidad y a la intimidad de las personas, conforme a lo dispuesto en la Constitución Política de Colombia, la Ley Estatutaria 1581 de 2012 sobre protección de datos personales, y el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

Parágrafo 1. El Gobierno nacional, a través de la Aeronáutica Civil, en coordinación con la Superintendencia de Industria y Comercio y el Ministerio del Interior, deberá reglamentar los mecanismos de protección de la privacidad en las operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), especialmente en relación con la captura, tratamiento, almacenamiento y difusión de imágenes, sonidos o datos personales dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.

Parágrafo 2. En un plazo no mayor a doce (12) meses desde la entrada en vigencia de la presente Ley, se deberá revisar y ajustar la normativa relacionada con la convivencia y seguridad ciudadana, incluyendo el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, con el fin de armonizarla con las disposiciones sobre la operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS), garantizando la protección de los derechos fundamentales.

Artículo 19: Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

JUAN MANUEL LONDOÑO JARAMILLO
Representante a la Cámara
Ponente