



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 221

Bogotá, D. C., jueves, 26 de marzo de 2026

EDICIÓN DE 34 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 75 DE 2025 SENADO, 285 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas (C-UAS), sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones.

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 073 DE 2025 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.

Bogotá, Diciembre de 2025

Doctor

MAURICIO GIRALDO HERNÁNDEZ

Presidente

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Senado de la República

Ciudad

Doctora

CARMEN FELISA BOSCAN RAMÍREZ

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE al PROYECTO DE LEY No. 075 DE 2025, SENADO, No 285 de 2025 CÁMARA "Por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones" acumulado con el Proyecto de Ley No 073 de 2025 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".

Respetado señor presidente:


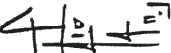


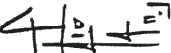


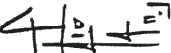

En cumplimiento de la designación que nos hicieron la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de Senado, del Mensaje de Urgencia de fecha 28 de agosto de 2025, y de conformidad con lo establecido en el Artículo 163 de la Constitución Política y del Artículo 191 de la Ley 5ª y de la Resolución MD 0935 del 24 de septiembre por medio de la cual se autoriza sesión conjunta de las Comisiones Segundas.

Mediante designación como ponentes, efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, fueron nombrados los H.R. DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ (Ponente Coordinador), H.R. JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA, Ponente H.R. ALVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO, Ponente H.R. ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO, Ponente H.R. ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ

De conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ta de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedemos a rendir informe de **PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE** al PROYECTO DE LEY No. 075 DE 2025, Senado, Y No 285 de 2025 CÁMARA "Por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones", acumulado con el Proyecto de Ley No 075 de 2025 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" acumulado y No 073 de 2025 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"

Cordialmente,

 NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Coordinador Ponente	 JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República Coordinador Ponente
 PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Senadora de la República Ponente	 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Coordinador Ponente
 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Ponente	

<table border="1" style="width: 100%; height: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">  JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA Representante a la Cámara Ponente </td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">  ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara Ponente </td> <td style="width: 50%; text-align: center;">  ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO Representante a la Cámara Ponente </td> </tr> </table>	 JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA Representante a la Cámara Ponente		 ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara Ponente	 ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO Representante a la Cámara Ponente	<p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 075 DE 2025, SENADO - No. 285 DE 2025 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;"><i>“Por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones”</i></p> <p style="text-align: center;">ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY No 073 de 2025 CÁMARA.</p> <p style="text-align: center;"><i>“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”</i></p> <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p style="text-align: center;">I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA Y ANTECEDENTES</p> <p>El Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado, de iniciativa gubernamental con el acompañamiento de senadores, fue radicado en la Secretaría General del Senado de la República, el pasado 30 Julio 2025, por los siguientes:</p> <p>Ministro de Defensa Nacional, DR. PEDRO ARNULFO SÁNCHEZ SUÁREZ; la Ministra de Transporte, DRA. MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA; Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, DR. JULIÁN MOLINA GÓMEZ; con el acompañamiento de H.S. GLORIA FLOREZ SCHNEIDER, ISABEL CRISTINA ZULETA LÓPEZ, MARTHA PERALTA EPIEYÚ, SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA, GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ, MARÍA JOSÉ PIZARRO, CLARA LÓPEZ OBREGÓN, ROBERT DAZA GUEVARA, SANDRA JAIMES CRUZ, CARLOS ALBERTO BENAVIDES MORA, H.R. ALEJANDRO TORO RAMÍREZ, GABRIEL PARRADO DURÁN, HERÁCLITO LANDINEZ SUÁREZ, ERMES PETE VIVAS, PEDRO SUÁREZ VACCA, JOSÉ JAIME USCÁTEGUI, GILDARDO SILVA MOLINA, ANDRÉS CANCELANTE LÓPEZ, KARMEN RAMÍREZ BOSCAN, ALEJANDRO OCAMPO GIRALDO, GABRIEL BECERRA YAÑEZ, CRISTÓBAL CAICEDO ANGULO.</p> <p>El Texto del Proyecto de Ley radicado fue publicado en la Gaceta del Congreso 1418/2025.</p> <p>El día 28 de agosto del 2025 la Presidencia de la República remitió a las Comisiones Segundas del Congreso de la República mensaje de urgencia al Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado, de conformidad con el Artículo 163 de la Constitución Política y el Artículo 191 de la Ley 5ª de 1992.</p>
 JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA Representante a la Cámara Ponente					
 ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara Ponente	 ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO Representante a la Cámara Ponente				
<p>El día 24 de septiembre de 2025, mediante oficio CSCP - 3.2.02.175/2025(IS) la Comisión Segunda designó a los H.R David Alejandro Toro Ramírez (coordinador), Jhoany Carlos Alberto Palacios Mosquera, Álvaro Mauricio Londoño Lugo y Erika Tatiana Sánchez Mosquera como ponentes en Cámara del Proyecto de Ley 072 de 2025 Senado - 285 de 2025 Cámara</p> <p>El Proyecto de Ley 073 de 2025 Cámara fue radicado el día 23 de julio de 2025 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes por los Honorables Representantes Germán Rogelio Rozo Anís y Hugo Alfonso Archila Suárez siendo publicado en la Gaceta del Congreso No. 1221 de 2025. Mediante oficio CSCP - 3.2.02.285/2025(IS) del día 05 de noviembre de 2025 la Secretaría de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes acumuló el Proyecto de Ley en mención con el Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado - 285 de 2025 Cámara, incluyendo como parte de los ponentes de los PLs acumulados a la H.R Elizabeth Jay-Pang Díaz.</p> <p style="text-align: center;">II. OBJETO Y CONTENIDO DE LOS PROYECTO DE LEY</p> <p>La iniciativa legislativa radicada por el Gobierno Nacional cuenta con 28 artículos agrupados en seis capítulos que establecen los parámetros generales para la adquisición, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de UAS y C-UAS, sus partes y componentes asociados.</p> <p>A su vez, y atendiendo a los riesgos identificados en cuanto al uso inadecuado de UAS, principalmente, se crean nuevos comportamientos contrarios a la convivencia por el uso de estos sistemas; complementariamente, se incluye una modificación a la conducta de terrorismo y las circunstancias de agravación punitiva dispuesta en los artículos 343 y 344 de la ley 599 de 2000 – Código Penal, cuando esté asociada al uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS.</p> <p>De igual forma se presentan Modificaciones al Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, adicionando al Título XV de la Ley 1801 de 2016, el Capítulo IV y el artículo 148A,</p> <p style="text-align: center;">Artículo 148 A. Comportamientos contrarios a la convivencia por el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.</p> <p>Iniciativa necesaria ya que permite establecer mecanismos de trazabilidad y control sobre todo el proceso de comercialización, adquisición y uso de las tecnologías relacionadas con los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas – C-UAS, incluidas sus partes y accesorios.</p> <p style="text-align: center;">III. CUERPO DEL ARTICULADO DEL PL 075/25S - 285/25C</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Capítulo I. Disposiciones Generales, del artículo 1° al 4°. Comprende: el Objeto, el Ámbito 	<p>de aplicación, las competencias y las definiciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Asimismo el Capítulo II. De los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UA, del artículo 5 al 17. comprende; <ul style="list-style-type: none"> ➤ la Importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS; ➤ La Fabricación de Sistemas Aéreos no Tripulados – UAS; ➤ La Comercialización y adquisición de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS; ➤ el Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS; ➤ El Uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS; ➤ La Tenencia de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS; ➤ El Porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS; el Transporte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados; ➤ Así como la vigilancia y control. ❖ El Capítulo III los artículos 18 al 27, comprenden: <ul style="list-style-type: none"> ➤ la Importación de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS; ➤ La Fabricación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS; ➤ La Comercialización y adquisición de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C- UAS; ➤ El Registro de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS; ➤ El Uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS; ➤ La Tenencia de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS; ➤ El Porte de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS; ➤ El Transporte de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes; ➤ Así como la delimitación del uso del espacio aéreo. ❖ Capítulo IV. Modificaciones al Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Comprende el artículo 28 donde se crean nuevos comportamientos contrarios a la convivencia por el uso de estos sistemas. ❖ Capítulo V. Modificaciones al Código Penal Colombiano. Comprende el artículo 29 en el que se adiciona el numeral 6 al artículo 344 “terrorismo” de la Ley 599 de 2000, sobre circunstancias de agravación punitiva ❖ Capítulo VI. Disposiciones finales, artículos 30 al 32 y contempla: el Régimen de transición para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en operación; las Facultades reglamentarias y la Vigencia. 				

IV. CUERPO DEL ARTICULADO DEL PL 073/25C

El proyecto de ley de Ley 073 de 2025 Cámara, cuenta con 19 artículos incluida la vigencia.

- ❖ Artículo 1. Objeto.
- ❖ Artículo 2. Ámbito de aplicación.
- ❖ Artículo 3. Definiciones.
- ❖ Artículo 4. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS).
- ❖ Artículo 5. Obligatoriedad de Registro.
- ❖ Artículo 6. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS nuevos por venta.
- ❖ Artículo 7. Importación y Compra de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS.
- ❖ Artículo 8. Prohibición de Registro.
- ❖ Artículo 9. Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional para los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS).
- ❖ Artículo 10. Certificado para Pilotos UAS.
- ❖ Artículo 11. Operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS).
- ❖ Artículo 12. Supervisión y Control.
- ❖ Artículo 13. Sanciones.
- ❖ Artículo 14. Exclusión de la regulación para UAS de uso militar.
- ❖ Artículo 15. Regulación en tecnología antidrones.
- ❖ Artículo 16. Pólizas de responsabilidad civil extracontractual RCE para operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS.
- ❖ Artículo 17. Comité Asesor de Aviación No Tripulada.
- ❖ Artículo 18. Protección de la privacidad y la intimidad personal.
- ❖ Artículo 19: Vigencia.

V. ACTUALIDAD NACIONAL

A más de 300 se elevan los ataques con drones en Colombia: 215 víctimas entre militares, policías y civiles, según un informe oficial.

Nariño, Cauca, Valle y Norte de Santander concentran la mayoría de los 313 ataques con drones contra la Fuerza Pública en 16 meses.¹

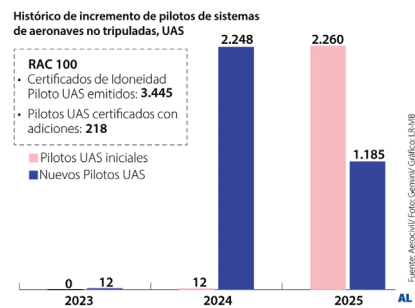
Gobierno regulará uso de drones por aumento en ataques de 138% a Fuerza Pública

¹ <https://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/>

“... Los grupos criminales están empleando estas tecnologías para afectar a la población civil y a la Fuerza Pública, que ha sufrido 162 de estos ataques durante este año, un incremento de 138 % frente al año pasado. Esto evidencia la necesidad imperiosa de establecer un marco normativo para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de drones. El MinTIC participa para regular el espectro radioeléctrico, y así poder establecer posibles amenazas”, dijo el minDefensa, Pedro Sánchez.

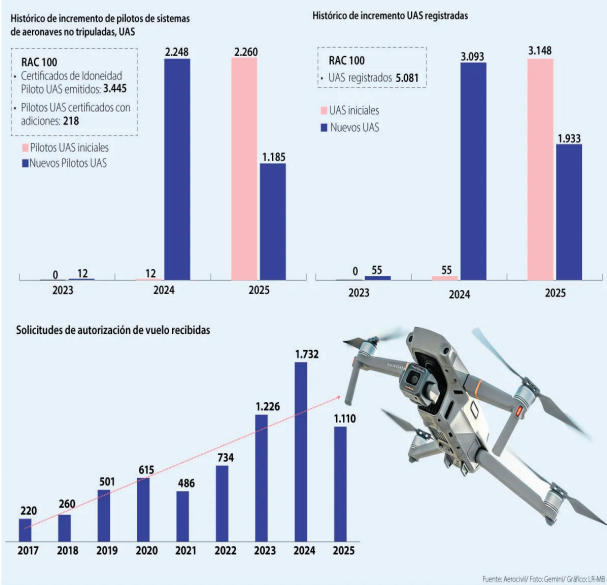
Fuente: <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/gobierno-regulara-uso-de-drones-por-aumento-en-ataques-de-138-respecto-a-2024-4193623>

ASÍ ESTÁN LAS CIFRAS DE LOS DRONES EN COLOMBIA



Fuente: <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/gobierno-regulara-uso-de-drones-por-aumento-en-ataques-de-138-respecto-a-2024-4193623>

ASÍ ESTÁN LAS CIFRAS DE LOS DRONES EN COLOMBIA



Fuente: <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/>

VI. GENERALIDADES

1. Evolución de los Drones:

En el escenario tecnológico global, pocas innovaciones han experimentado un crecimiento tan acelerado ni han evidenciado una dualidad de propósito tan marcada como los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS), conocidos comúnmente como drones.

Estas tecnologías poseen un potencial transformador en sectores diversos, que incluyen la logística, la agricultura de precisión, la gestión de emergencias y la producción audiovisual.

No obstante, su accesibilidad y versatilidad también han facilitado un incremento en su uso con fines ilícitos, desde la vulneración de la privacidad hasta su empleo en actividades criminales y actos de terrorismo.

Ante esta realidad, los Estados se han visto obligados a encontrar un equilibrio regulatorio que permita impulsar la innovación y el desarrollo económico, sin poner en riesgo la seguridad nacional ni la convivencia ciudadana.

Los orígenes de los drones se remontan a décadas atrás, cuando las fuerzas militares comenzaron a experimentar con aviones no tripulados para llevar a cabo misiones peligrosas o de reconocimiento. Durante la Primera Guerra Mundial, los primeros drones se utilizaron con fines de ataque y como blancos aéreos controlados de forma remota. Sin embargo, fue durante la Segunda Guerra Mundial cuando los drones militares comenzaron a desempeñar un papel más prominente, especialmente en la supervisión y fotografía aérea de áreas enemigas.

En esa época, los drones eran conocidos como "blancos aéreos teledirigidos" y eran utilizados para entrenar a los pilotos de aviones de combate en el arte del tiro al blanco. Estos primeros drones eran aviones propulsados por motores a reacción y eran controlados de forma remota por operadores en tierra. Aunque sus capacidades eran limitadas en comparación con los drones modernos, sentaron las bases para el desarrollo posterior de esta tecnología.

Durante la Guerra Fría, los drones militares experimentaron un mayor desarrollo. Estados Unidos, en particular, invirtió significativamente en la investigación y desarrollo de drones para tareas de vigilancia y reconocimiento.

En la era actual de avances tecnológicos, los drones se han convertido en una presencia común en nuestros cielos. Estas aeronaves no tripuladas han experimentado una evolución notable, pasando de su uso exclusivamente militar a ser utilizados en una amplia variedad de aplicaciones civiles. La fascinante evolución de los drones a lo largo del tiempo y cómo han pasado a formar parte integral de nuestras vidas.



fuelle: https://www.google.com/search?q=im%C3%A1genes+de+drones&og=imagenes&qs_lcrp=

APLICACIONES Y EMPLEOS.

Antes de analizar en detalle el funcionamiento de los UAS es apropiado enumerar, entre otros, algunos de los usos para los que se destinan, tanto en actividades de carácter civil como en el ámbito militar y policial entre otras².

Aplicaciones Civiles:

- Aerofotografía: Filmación, video, fotos, entre otras.
- Agricultura: Seguimiento y fumigación de cultivos; control y conducción de rebaños.
- Guardacostas: Búsqueda y salvamento, seguimiento de costas y rutas marítimas.
- Conservación: Monitoreo de contaminación y vigilancia de terrenos.
- Asistencia polivalente en situaciones de emergencia debido a desastres o catástrofes naturales.
- Inspección de infraestructuras críticas.
- Aduanas e Impuestos Especiales: Vigilancia de importaciones ilegales.
- Compañías eléctricas: Inspección de líneas eléctricas.
- Servicios contra incendios y silvicultura: Detección de incendios, control de incidentes.
- Pesca: Protección pesquera.
- Empresas de suministro de gas y petróleo: Estudio de la tierra y seguridad de los oleoductos.

² Fuente: Construcción AAAS basado en Documento OACI 10019 AN/507 "Manual sobre Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancias (RPAS)"

- Servicios de información: Cubrimiento de noticias y eventos.
- Servicios Meteorológicos: Muestreo y análisis de atmósfera para predicción.
- Agencias de tráfico vehicular: Seguimiento y control del tráfico vial.

Aplicaciones militares/policiales:

- Detección de embarcaciones enemigas, incluyendo submarinos.
- Señuelos de misiles mediante la emisión de firmas artificiales.
- Inteligencia electrónica.
- Transmisión de señales de radio.
- Protección de puertos contra ataques en alta mar.
- Reconocimiento.
- Vigilancia de la actividad enemiga. Monitoreo de la contaminación nuclear, biológica, química o radioactiva (NBQR).
- Designación y seguimiento de objetivos.
- Ubicación y destrucción de minas terrestres.
- Vigilancia de largo alcance y gran altitud.
- Eliminación de artefactos explosivos sin detonar.
- Evaluación de daños en aeródromos.
- Búsqueda de personas desaparecidas, seguridad y vigilancia de incidentes, persecución de personas y vehículos.
- Monitoreo en situaciones de derrame de petróleo, tanto en tierra como en el mar.

Tipos de dron según el medio por el que se mueven

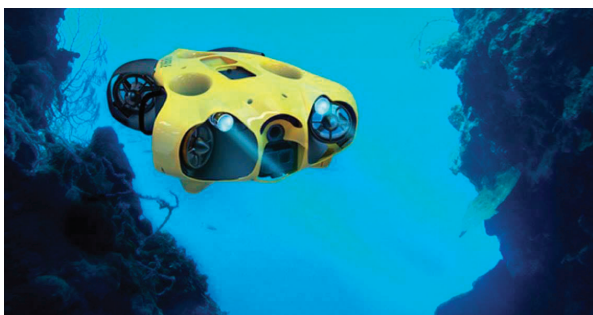
Cuando hacemos uso del concepto de dron, es habitual que lo relacionemos únicamente con aquellos drones que van por el aire. Sin embargo, no podemos olvidar que también existen drones marítimos o, incluso, terrestres. Todos los drones cumplen con su función, aunque según el medio por el que se desplazan, es habitual que presentes diferentes características entre ellos.

Aéreos

Como ya hemos indicado son los vehículos sin tripulación que son controlados de forma remota. Aunque los más habituales son los multirrotores, también podemos encontrar dentro de este tipo los helicópteros. En definitiva, drones que se mueven por aire gracias a diferentes tipos de motores y que se controlan de diversas maneras con múltiples fines. Durante los conflictos bélicos o las labores de espionaje, por ejemplo, se han convertido en una de las soluciones más habituales por parte de los ejércitos.

Marítimos

Al igual que los aéreos, podemos encontrar drones capaces de moverse sobre y bajo el agua. Es decir, unos están diseñados para desplazarse por la superficie, mientras que otros lo hacen por debajo del agua. En este último caso, los hay que van con un cable guía y los que se mueven completamente de forma autónoma. Pueden ser utilizados como método de salvamento, pero sobre todo soy muy útiles para llegar a ciertas profundidades y reparar tuberías o cables. Eso por no olvidarnos de las tareas de limpieza y estudio que permiten hacer en el fondo del mar. Se impulsan por medio de turbinas, muy similares a las que encontramos en el caso de los barcos o los submarinos, pero con una potencia adaptada al cuerpo que tienen que mover.



Fuente: <https://www.adszone.net/reportajes/drones/tipos-drones/>

Terrestres

Con similares objetivos pero un diseño distinto para adaptarse a las necesidades del terreno, están también los dron terrestres. Equipos utilizados para explorar ciertas zonas donde no puede llegar el hombre o donde pondría en riesgo su vida y que son capaces de llegar a sitios donde el ser humano no puede.



Fuente: <https://www.adszone.net/reportajes/drones/tipos-drones/>

2. ¿Qué son las siglas UAS en drones?

Para entender qué es un UAS, basta con traducir el significado de cada una de las letras que conforman su nombre.

Sus siglas provienen de la frase "Unmanned Aerial System", que se traduciría literalmente como Sistema aéreo no tripulado. Y si te preguntas «¿Qué es UAS en aviación?», podemos decir que estas siglas significan exactamente lo mismo, tanto en el sector de los aviones, como en el de los drones. En ambos casos, hacen referencia a una aeronave no tripulada y todos sus elementos conexos que operan sin tener un piloto a bordo.

1. Sistema aéreo no tripulado (UAS)

Un sistema aéreo no tripulado (UAS - Unmanned Aerial System), a veces denominado 'sistema dron', es un conjunto de componentes que opera una aeronave sin piloto humano a bordo.

El sistema incluye el propio vehículo aéreo no tripulado (UAV - Unmanned Aerial Vehicle), un sistema de control terrestre y un sistema de comunicación, y la carga útil que transporta.

Los UAS se utilizan en diversas aplicaciones tanto militares como civiles. El avance tecnológico y el dinámico desarrollo de la Inteligencia Artificial está dando paso a los denominados 'sistemas aéreos autónomos' (AAS - Autonomous Aerial Systems) y al 'vehículo aéreo autónomo' (AAV - Autonomous

Aerial Vehicle); estos vehículos o aeronaves, usualmente drones, vuelan y operan sin la intervención directa (remota) de un piloto humano, en decir, durante su vuelo (completamente autónomo) pueden percibir su entorno, tomar decisiones en tiempo real, navegar y completar misiones de forma completamente independiente.

Los términos "sistema contra UAS" y "sistema contra drones" suelen utilizarse indistintamente. El término "dron" se refiere específicamente al propio vehículo aéreo sin tripulación, mientras que el término "UAS" se refiere a los tres componentes necesarios para el funcionamiento de ese vehículo.

La FAA ha definido los sistemas aéreos no tripulados (UAS) como: "una aeronave sin tripulación y el equipo necesario para el funcionamiento seguro y eficiente de dicha aeronave".

Un UAS se refiere a todo el sistema aéreo no tripulado, que incluye el propio vehículo aéreo no tripulado (UAV), la estación de control y la comunicación entre la estación de control y el vehículo. Una solución contra UAS o contra drones es un sistema "contrario" que proporciona seguridad al espacio aéreo frente a estas amenazas.

Clasificación de drones por tipo de ala

Una vez que se tiene más claro los tipos de drones que hay según el uso que se pueda dar, lo cierto es que también hay que tener en cuenta la estructura en sí del dron. Es decir, el tipo de ala que tiene. Algo que te puede resultar clave, ya que es posible que quieras un modelo con un tipo u otro de ala. Las dos opciones están claras: de ala rotatoria o fija. Por tanto, es el momento de destacar esta clasificación de dones según su forma:

Ala rotatoria

Son el tipo de dron más extendido y utilizado tanto a nivel de ocio como profesional. Son conocidos también como multirrotores y se pueden clasificar a su vez en:

- Tricópteros (3 motores)
- Cuadricópteros (4 motores)
- Hexacópteros (6 motores)
- Octacópteros (8 motores)
- Coaxial

Por lo tanto, en función del número de hélices o brazos, el número de motores que tiene disponible el dron en cuestión será mayor o menor. Además de que afectará al tamaño y también a otros aspectos como la estabilidad.

Clasificación por el método de control

Los drones han ido evolucionando con el paso del tiempo y cada vez son más tecnologías las que incorporan. Esto ha hecho que podamos encontrar diferentes tipos según el método de control, ya que encontramos modelos que están equipados con diferentes tecnologías como sistemas GPS, sensores infrarrojos, cámaras de alta resolución, etc. Teniendo en cuenta esta característica, podemos clasificarlos en:

1. **Dron autónomo:** aquellos que como su propio nombre indica, no necesitan que haya un piloto remoto controlando el vuelo. Están equipados con sistemas que permiten planificar su ruta y que el vuelo esté completamente programado. Además, suelen contar también con sistemas de localización GPS para tenerlos localizados en tiempo real.
2. **Dron controlado remotamente:** Un dron controlado remotamente es el que es dirigido mediante un radio control manipulado por el piloto. Es el método de control más habitual y utilizado.
3. **Dron supervisado o monitorizado:** Podríamos decir que son los que se encuentran entre los drones autónomos y los dirigidos por radio control. Es decir, pueden realizar ciertas cosas de manera autónoma, pero siempre bajo la supervisión de un piloto.
4. **Drones controlados por fibra óptica:** Los drones controlados por fibra óptica han evolucionado significativamente en la guerra moderna, ofreciendo ventajas únicas en términos de operatividad y resistencia a interferencias electromagnéticas. Estos drones, como el dron FPV de Ucrania, han demostrado ser capaces de operar a distancias de hasta 41 kilómetros, lo que los hace ideales para misiones de ataque aéreo y defensa. La producción masiva de estos drones en Ucrania ha permitido su uso en combate, superando las limitaciones de batería y la guerra electrónica que restringían modelos anteriores. Además, la tecnología de fibra óptica ha sido adoptada por ambos bandos en la guerra, lo que refleja la competencia tecnológica intensa y la innovación en sistemas no tripulados.

3. Bandas de frecuencia

Los drones comerciales operan en cuatro bandas de frecuencia: 2,4 GHz, 5,8 GHz, 433 MHz y 915 MHz.

La mayoría de los drones comerciales más caros operan en las bandas de 2,4 GHz y 5,8 GHz y utilizan GPS L1, lo que permite al piloto volar el ala fija o el cuadricóptero a una distancia de hasta aproximadamente 5 km, y algunos hasta 12 km.

Algunos cambian de frecuencia automáticamente entre estas bandas o permiten que el piloto las configure, y otros pueden usar una de estas bandas para volar y la otra para enviar imágenes.

Los drones de fabricación amateur suelen usar 433 MHz o 915 MHz, lo que puede ampliar considerablemente su alcance, pero limitará la velocidad y la calidad de la señal de video del dron y, en ocasiones, reducirá la calidad de la comunicación con él.

El problema de interferir estas cuatro frecuencias es que no están destinadas exclusivamente a drones. Estas frecuencias también las utilizan aficionados para controlar modelos como coches, barcos, aviones, etc., y cada frecuencia desempeña un papel vital para el funcionamiento normal:

❖ **Los 433 MHz:** son utilizados por radioaficionados y también son el estándar inalámbrico para el control y la automatización del hogar y el lugar de trabajo, que incluye controles remotos, dispositivos de entrada sin llave para vehículos, abridores de puertas, portones y garajes, sensores de contacto para ventanas y puertas, sensores de movimiento, sensores de temperatura, sensores de fugas de agua, enchufes de pared, sistemas de riego, estaciones meteorológicas domésticas, auriculares, monitores para bebés, etc. La lista es interminable.

❖ **La frecuencia de 915 MHz:** se utiliza en walkie-talkies y radioaficionados, así como en radares para aviación y navegación. Si bien su red inalámbrica está en desuso, es esencial para redes de acceso inalámbrico de largo alcance, donde transmite información de medidores de gas, agua y electricidad.

❖ **La banda de 2.4 GHz:** se utiliza en algunos sistemas de radar, así como en circuito cerrado de televisión (CCTV). Es la principal banda operativa del estándar IEEE 802.11 para redes de datos inalámbricas que sirven como puntos de acceso Wi-Fi y comunicación, y que utilizan dispositivos Bluetooth, redes de datos inalámbricas basadas en IEEE 802.15.4, periféricos inalámbricos como teclados y ratones, micrófonos y altavoces. Se utiliza en alarmas de coche, transmisores de imágenes de video, medidores de potencia inteligentes, transmisión inalámbrica de energía, teléfonos inalámbricos y hornos microondas. Al igual que la de 433 MHz, también se utiliza en monitores de bebés, radioaficionados, puertas, portones y abridores de garajes. La lista es interminable.

❖ **La banda de 5.8 GHz:** se utiliza para radares meteorológicos, militares y de satélites de aficionados. También es una banda operativa importante para el estándar IEEE 802.11. Se utiliza para redes de datos inalámbricas utilizadas en comunicaciones Wi-Fi, equipos punto a multipunto para soluciones de proveedores de servicios de internet inalámbrico (WISP), acceso a internet de banda ancha y videovigilancia IP, puntos de acceso a red, aplicaciones y redes LAN inalámbricas, redes WiMAX y sistemas inalámbricos de audio y video.

Si bien la lista anterior no es exhaustiva, basta para establecer que la interferencia de cualquiera de estas cuatro frecuencias podría tener un efecto perjudicial en las operaciones de un aeropuerto, así como un posible impacto colateral importante en los negocios y hogares que lo rodean. Pero si debe usar un inhibidor porque no hay otro disponible, debe seleccionar un tipo capaz de interferir los drones que utilizan las cuatro frecuencias.

USO DE DRONES EN COLOMBIA

VUELOS PROHIBIDOS

1. Cerca al presidente y ministros
2. Sobre centros militares
3. Sobre cárceles
4. A menos de 5 Km del aeropuerto
5. A menos de 9,2 Km de la frontera

PARA TENER EN CUENTA:

Para vuelos comerciales en el casco urbano debe solicitar permiso con dos semanas de anticipación

Altura máxima de vuelo: 162 metros sobre el suelo

Distancia operador frente al dron: 750 metros

DRONES PROHIBIDOS

Hélices de hierro
Peso máximo de despegue: 25 Kg

DRONES COMERCIALES

- Piloto: Certificado
- Prohibido para menores de edad
- Precauciones: Condiciones meteorológicas
- Deberá solicitar permiso a la Aeronáutica Civil

CURSO PARA PILOTOS COMERCIALES

- Duración 300 horas
- Rango costo: \$1.500.000 a \$2.000.000
- Materias teóricas: 7
- Escuela debe ser autorizada por la Aeronáutica Civil

Fuente: RACJ Circular 002 Aerocivil / Gráfico: LRJ CG

Fuente: <https://www.google.com/search?q=imagenes+de+las+frecuencias+de+operacion+de+H+os+drones+en+colombia&aq=i>

4. La importancia de los contra-UAS

En el mismo sentido, busca dar a conocer el concepto C-UAS (Sistema Contra UAS) LSS (Low, Slow and Steady), entendiéndose este como la capacidad integral que permitirá prevenir, detectar, identificar, decidir y, cuando sea necesario, neutralizarla amenaza que representa el empleo imprudente y/u hostil de aquellos UAS que, por su diseño y características, vuelan a baja altura y velocidad siendo difíciles de detectar, identificar y neutralizar por los medios tradicionales de Defensa Aérea.

A medida que los drones se hacen más asequibles, se adoptan más ampliamente, se regulan y se despliegan, las organizaciones y agencias se enfrentan a nuevos retos de seguridad a nivel mundial en su espacio aéreo inferior.

Los drones pueden amenazar la seguridad de diversas maneras, entre ellas:

- Vigilancia
- Obstrucción del espacio aéreo
- Medios no autorizados
- Cargas destructivas

A medida que los drones se vuelven más sofisticados y la barrera de entrada se reduce, es importante que las soluciones contra los UAS sean eficaces.

5. Avances en tecnología

En la década de 1980, los drones militares comenzaron a utilizar tecnología de control remoto más sofisticada, como sistemas de navegación inercial y enlace de datos. Estos avances permitieron una mayor autonomía de vuelo y una mejor capacidad para realizar misiones de largo alcance. Los drones también comenzaron a integrar sistemas de sensores más avanzados, como cámaras de alta resolución y sistemas de radar, lo que mejoró su capacidad para recopilar información en tiempo real.

A medida que avanzaba la tecnología, los drones militares se hicieron más pequeños, más rápidos y más sigilosos. La introducción de materiales compuestos y tecnologías furtivas permitió la fabricación de drones con una menor firma radar y una mayor capacidad para evadir la detección enemiga. Estos avances llevaron a un aumento en las aplicaciones de los drones militares, que se utilizaron en conflictos posteriores, como la Guerra de Irak y la Guerra de Afganistán.

6. Tecnología y Avances en los Drones Militares

La tecnología ha sido un factor clave en la evolución de los drones. A lo largo de los años, los avances en los sistemas de navegación, la miniaturización de los componentes y el desarrollo de nuevos

materiales han permitido la creación de drones cada vez más sofisticados. Estos avances tecnológicos han mejorado tanto la autonomía de vuelo como la capacidad de carga útil de los drones, lo que ha ampliado significativamente sus aplicaciones militares. Los drones modernos están equipados con sensores avanzados, cámaras de alta resolución y sistemas de comunicación de vanguardia.



Fuente: <https://www.google.com/search?q=drones%20polic%C3%ADa%20colombia&udm=>

7. Aplicaciones Militares de los Drones

Las aplicaciones militares de los drones son diversas y están en constante expansión. Desde labores de vigilancia y reconocimiento hasta ataques precisos, los drones han demostrado ser herramientas valiosas en el ámbito militar. Su capacidad para volar a altitudes elevadas, recopilar información en tiempo real y operar en entornos peligrosos ha cambiado la forma en que las fuerzas armadas llevan a cabo sus operaciones. Además, los drones han sido utilizados para tareas de búsqueda y rescate, detección de minas terrestres y entrega de suministros en zonas de difícil acceso.



Fuente: <https://blogger.googleusercontent.com/img/>

8. Tipos de drones submarinos

Estos potentes vehículos se dividen en dos categorías principales: vehículos submarinos operados a distancia (ROV) y vehículos submarinos autónomos (AUV).

Los drones submarinos se clasifican principalmente en dos categorías: ROV (Vehículos Submarinos Operados Remotamente), controlados por un operador humano mediante un cable, y AUV (Vehículos Submarinos Autónomos), que operan de forma autónoma sin intervención humana directa. Esta distinción se basa en su método de control y nivel de autonomía, diferenciando entre vehículos conectados y los que operan de forma independiente.

A. ROV (Remotely Operated Vehicle)

Control: Son controlados en tiempo real por un operador humano a través de un cable (tether) que los conecta a la superficie.

Suministro de energía: Reciben energía y datos a través de este cable.

Uso: Ideales para tareas que requieren un control preciso y en tiempo real, como inspecciones submarinas, exploración científica y aplicaciones industriales.

B. AUV (Autonomous Underwater Vehicle)

Control: Operan de forma completamente autónoma, siguiendo una misión preprogramada sin necesidad de supervisión humana directa.

Suministro de energía: Llevan su propia fuente de energía a bordo.

Uso: Adecuados para la cartografía, la investigación oceánica a gran escala y el estudio de grandes áreas submarinas donde el cable sería poco práctico.

Otras clasificaciones y distinciones

1. **Por profundidad:** Algunos drones submarinos están diseñados para profundidades limitadas, mientras que los ROV pueden sumergirse a grandes profundidades.
2. **Por superficie:** Se puede distinguir entre drones submarinos (que operan bajo el agua) y drones acuáticos de superficie, aunque la pregunta se centra en los submarinos.
3. **Por aplicación:** También pueden clasificarse por el propósito para el que fueron diseñados, como drones para fotografía, para investigación científica, para inspección industrial, o para proyectos de ingeniería.



Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo_submarino_no_tripulado#/media/Archivo:REMUS_100_ja_Seafox-I_Merivoimien_vuosip%C3%A4iv%C3%A4_2014_01.JPG

9. La Transición a los Drones Civiles

Con el tiempo, los drones han pasado de ser exclusivamente una herramienta militar a ser utilizados en una amplia gama de aplicaciones civiles. La popularización de los drones civiles se debe a su versatilidad, facilidad de uso y costo relativamente bajo en comparación con otras soluciones aéreas. Los drones civiles se han convertido en una herramienta invaluable en fotografía y videografía aérea, la inspección de infraestructuras, la agricultura de precisión y la entrega de paquetes, por nombrar solo algunas de sus aplicaciones.

Drones Su uso en la GEOGRAFÍA

- 1 Conocimiento de incendios forestales
- 2 Geomorfología estudia las formas de la superficie terrestre
- 3 Hidrografía descripción y el estudio sistemático de los recursos hídricos continentales.
- 4 Urbanismo estudio de los asentamientos humanos para su diagnóstico, comprensión e intervención
- 5 Acceso a zonas peligrosas o difíciles

Fuente: <https://www.facebook.com/sysmap/photos/los-drones-en-la-geografia>

10. Regulaciones y Desafíos en el Uso de Drones Civiles

A medida que los drones civiles han ganado popularidad, también han surgido desafíos y preocupaciones en torno a su uso. Las autoridades gubernamentales han establecido regulaciones y restricciones para garantizar la seguridad y privacidad de las personas. Estas regulaciones abordan temas como el registro de drones, los límites de altura y la prohibición de vuelos en áreas restringidas. Además, el uso irresponsable de drones ha generado preocupaciones sobre la seguridad aérea y la invasión de la privacidad. Superar estos desafíos requiere de una educación adecuada, regulaciones claras y una responsabilidad compartida entre los operadores de drones y el público en general.

La legislación aún no está suficientemente desarrollada para enfrentar de manera integral los desafíos que plantean las UAS o drones utilizados con fines criminales o bélicos. Si bien en el ámbito de la aviación civil existen Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC que constituyen normas técnicas adoptadas conforme a los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, estos se enfocan principalmente en aspectos operacionales, administrativos y de seguridad aérea, sin contemplar de manera específica los usos indebidos de estas tecnologías.

En consecuencia, ante la comisión de conductas delictivas, las autoridades deben recurrir a tipos penales en blanco o aplicar normas por remisión o reenvío normativo.

Cabe precisar que la Aerocivil, en su calidad de autoridad aeronáutica de la República de Colombia, y en cumplimiento del mandato previsto en el artículo 37 del artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; se encuentra facultada para expedir los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 4 del Decreto 1294 de 2021.

Así mismo se indica que en abril del 2024, la Aerocivil expidió el RAC 100 – Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, basado en la “Operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas UAS”.

Atendiendo a estos preceptos imperativos, en el Estado Colombiano debe existir una regulación en materia de prohibición, limitación y sanción de conductas delictivas o contravencionales derivados de la utilización de UAS con propósitos criminales u omisivos, así como revestir a la Fuerza Pública en cabeza del ejecutivo de instrumentos jurídicos para contrarrestar desde el plano preventivo y coercitivo las amenazas y riesgos latentes.

En el mismo sentido la Fuerza Aeroespacial Colombiana como autoridad aeronáutica de aviación del Estado, mediante Resolución nro. 001 del 7 de diciembre de 2022, estableció las reglas de vuelo y operación para sistemas aéreos no tripulados y sistemas de aeronaves remotamente pilotadas, en el cual se determinan las responsabilidades operacionales aeronáuticas, requerimientos previos de vuelo, normas generales para la operación en reglas de vuelo visual, reglas de vuelo por instrumentos, tripulantes de vuelo, limitaciones de tiempo de vuelo y descanso del personal aeronáutico, normas

generales de seguridad en la operación, operaciones aéreas, reglamento aeronáutico colombiano de aviación de Estado, entre otros aspectos.

11. Legislación internacional

La legislación en torno a los drones fue Estados Unidos el primer país en legislar sobre el uso de los drones, en gran medida porque la rápida innovación de esta tecnología podría ser muy peligrosa para su seguridad nacional, ya que es muy fácil adquirirla y está comprobado que es excelente para el espionaje. Por otro lado, mucha gente empezó a emitir quejas por violaciones a la privacidad y éstas no podían ser procesadas por los vacíos legales.

Así fue como a finales de 2015, la FAA prohibió el uso de drones para fines comerciales sin contar con un permiso emitido por la misma, además de una licencia de pilotaje de drones, lo cual ocasionó muchos problemas, entre ellos la demora del trámite y su aprobación ya que se hacía caso por caso.

Sólo los aficionados podían volar aviones no tripulados sin problemas pero con limitaciones: con vehículos pequeños de menos de 25 kilos, a menos de 120 metros de altura, teniendo prohibido cruzar zonas pobladas o cercanas a aeropuertos, etc.

La Unión Europea desde 2021 rige el Reglamento (UE) 2019/947 que clasifica los drones en categorías de riesgo (abierto, específica y certificada), muy similar al RAC 100 de Colombia. Se establecen registros electrónicos obligatorios y certificaciones para operadores

En muchos países asiáticos, especialmente China, también han legislado sobre este rubro, y sus legislaciones son muy parecidas a las de EUA aunque un poco más relajadas porque su capacidad de aplicación es menor.

De hecho varias compañías sitúan sus centros de experimentación sobre todo en Europa. Como dato curioso distintos analistas han apuntado que empresas como Amazon utilizan la campaña de futuras entregas de mercancías con drones principalmente como una estrategia de marketing que mantiene a los usuarios muy emocionados.

En la República Argentina en el año 2024 se aprobó el Decreto 663/2024 ‘Reglamento para la Aviación Civil No Tripulada’, instruyendo a la Administración Nacional de Aviación Civil a adecuar, conforme las disposiciones de la Ley y sus Anexos, las normas complementarias y a reglamentar técnicamente, en forma coordinada con los organismos y empresas con competencia en la materia, la aviación remotamente tripulada (o no tripulada).

Y México no es la excepción, también emitió su propia legislación en abril de 2015, a través de una circular elaborada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que establece las diferentes restricciones para volar drones.

<p>En ella los drones se agrupan en tres categorías: menores de 2 kg (micro), entre 2 y 25 kg (ligero) y las que exceden esta cifra (pesado).</p> <p>Sólo los primeros pueden ser operados sin necesidad de permiso de la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil), pero si son usados con fines comerciales deben contratar un seguro de daños a terceros.</p> <p>Por suerte estas restricciones no han limitado el desarrollo científico con drones en el país y en febrero de 2016 la UNAM a través del Instituto de Geografía, organizó el primer Simposio de Aplicaciones Científicas y Técnicas de los Vehículos No Tripulados, donde se reunieron varias instituciones gubernamentales e instituciones educativas y de investigación y se habló desde de la legislación mexicana sobre el uso y manejo de los drones, hasta sus nuevos usos en la ciencia y la implementación de materias enfocadas a esta tecnología para que nuevas generaciones empiecen su armado y desarrollo.</p> <p>Canadá: exige licencias diferenciadas para vuelos básicos y avanzados, además de un registro nacional de drones mayores a 250 gramos.</p> <p>Amnistía Internacional y Naciones Unidas han advertido sobre los riesgos del uso bélico y violaciones a derechos humanos con drones militares, recomendando a los estados controles estrictos de exportación y transparencia en operaciones militares.</p> <p style="text-align: center;">VII. CONTEXTO NACIONAL</p> <p>El Estado Colombiano ha venido identificando la necesidad de fortalecer la regulación relativa a la adquisición, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistema de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas – C-UAS (en adelante UAS, C-UAS por sus siglas en inglés, más conocidos como antídrones) sus partes y componentes asociados, teniendo en cuenta que, si bien la Sección 100 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (en adelante RAC) “OPERACIÓN DE SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS UAS”, expedido mediante la Resolución 1983 del 27 de septiembre de 2023 y otras, regula el uso civil de los UAS y C-UAS, en lo que refiere a su uso como mecanismo de defensa, éste no se encuentra regulado.</p> <p>Por tal razón, es esencial legislar sobre la materia con la finalidad de permitir que las autoridades puedan preservar la seguridad operacional aérea, conforme a las disposiciones vigentes, además de resultar primordial que, en implementación del principio de colaboración armónica entre las entidades, el Estado Colombiano le haga frente a aquellas amenazas donde por medio de las tecnologías mencionadas, se incurre en comportamientos que afectan la seguridad de la población civil, personal de la Fuerza Pública, instalaciones militares o de policía, entre otros bienes que resultan gravemente lesionados con el actuar de actores criminales.</p> <p>En relación con lo anterior, esta legislación permite que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica</p>	<p>Civil (en adelante Aerocivil), como autoridad en la materia y garante del uso seguro del espacio aéreo nacional en coordinación con la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado – AAAES, en cabeza de la Fuerza Aeroespacial Colombiana en virtud del Decreto 2937 de 2010, lideren la cooperación y coordinación de la aeronavegabilidad civil y militar que permita armonizar el uso seguro y eficiente del espacio aéreo en las operaciones de UAS utilizados u operadas en el territorio colombiano.</p> <p>Por otra parte, es importante señalar que la presente iniciativa realiza algunas modificaciones dirigidas a la adquisición, uso y control de los UAS y C-UAS, sus partes y componentes asociados, manteniendo el cumplimiento de procedimientos operacionales y la implementación de medidas que garanticen la seguridad operacional. Todo esto en concordancia con los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.</p> <p style="text-align: center;">VIII. Participación ciudadana</p> <p>Durante el estudio y análisis del proyecto de ley recibimos las siguientes comunicaciones de ciudadanos con aportes al contenido de la iniciativa, relacionamos los interesados en participar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mediante correo electrónico el señor Camilo Mendoza, Mayor de la Reserva Activa de la FAC, especialista en defensa antiáerea y autor del libro: AMENAZA DRON, UAS Y SUS EFECTOS EN EL CONFLICTO COLOMBIANO. Se permite solicitar respetuosamente la posibilidad de participar como expositor en una charla técnica sobre la amenaza que representan los drones en el contexto colombiano, con énfasis en sus implicaciones para la seguridad nacional, la resiliencia civil y la defensa aero territorial. <p>Manifiesta que como miembro en retiro de las Fuerzas Militares y habiendo generado experiencia pionera en la protección antídron y la gestión multidominio, considero que este espacio permitiría aportar insumos relevantes para el análisis legislativo y doctrinario sobre un fenómeno emergente que exige respuestas éticas, preventivas y coordinadas inmediatas.</p> <p>El señor My (rva) Camilo Mendoza compartió las siguientes inquietudes:</p> <p>“... Comentarios: Si bien resulta imperativo establecer controles rigurosos sobre la industria de drones en Colombia en vista del uso indebido que organizaciones criminales y grupos terroristas han dado a esta tecnología, así como de la creciente capacidad de actores beligerantes para explotar el espacio aéreo con fines delictivos es igualmente necesario evitar la imposición de barreras excesivas que afecten a los operadores legales. La sobreregulación podría frenar el desarrollo de un sector que, hasta ahora, ha mostrado un crecimiento sostenido, generando empleo, dinamizando la economía y ofreciendo oportunidades legítimas a</p>
<p>numerosos emprendedores y empresas dedicadas a operaciones aéreas.</p> <p><i>El desafío, por tanto, radica en encontrar un equilibrio entre la seguridad nacional y el impulso responsable de una industria emergente con alto potencial que puede consolidarse como proveedor de soluciones de defensa para el mismo Estado.</i></p> <p><i>Complementariamente, el uso de los Sistemas Antídron (CUAS) se perfila como una necesidad estratégica para la defensa de instalaciones militares, policiales, gubernamentales y, en general, para la protección de Activos Estratégicos del Estado y bienes de alto valor.</i></p> <p><i>Su implementación tenderá a generalizarse, convirtiéndose en un componente esencial de los sistemas de seguridad, al integrarse de manera armónica con mecanismos activos y pasivos de protección. En este contexto, resulta indispensable que los CUAS sean objeto de una regulación clara y robusta, que actúe como marco legal para su uso estandarizado, coherente y prospectivo.</i></p> <p><i>Esta normativa debe tener como principio rector la preservación de la integridad de las personas, los animales, los equipos, los recursos y las instalaciones en los entornos donde se proyecte su aplicación, remitiendo al sector privado acceder a ellos, contando con las autorizaciones y registros pertinentes.</i></p> <p><i>En el corto plazo, es imperativo permitir que las empresas del sector de hidrocarburos, explotación de minerales, aeródromos civiles, entidades prestadoras de servicios de salud, cadenas hoteleras, servicios de transporte terrestres de personas y mercancías, conciertos y espectáculos multitudinarios, etc., tengan la posibilidad de acceder a sistemas CUAS y articular sus operaciones de protección con los procedimientos establecidos por la Fuerza Pública para evitar la interferencias riesgosas, al tiempo que se estandarice la necesidad de operación de elementos para la detección, identificación y neutralización de UAS, dentro de parámetros legales y seguros.</i></p> <p><i>Es necesario subrayar que una sobreregulación excesiva sobre los sistemas CUAS podría desencadenar cadenas burocráticas que obstaculic en el desarrollo de una industria clave para la defensa de los colombianos, tanto en zonas urbanas como en regiones apartadas.</i></p> <p><i>Además, limitaría el avance tecnológico de sistemas de fabricación nacional, retrasando el fortalecimiento de una capacidad defensiva propia. Esta situación también implicaría una prolongación innecesaria de los tiempos y un aumento de los costos asociados a la adquisición de equipos, licencias y procesos de capacitación. Por último, un aspecto crítico del decreto es su omisión frente al espectro completo de Vehículos Autónomos y Remotamente Controlados (VARTs), al limitarse exclusivamente al control de los UAS que operan en el dominio aéreo.</i></p>	<p><i>Esta visión parcial ignora amenazas latentes y multidominio que ya se perfilan como riesgos estratégicos. La coyuntura actual exige aprovechar el momento para construir un marco legal robusto que permita identificar y regular tecnologías como los UGV (Unmanned Ground Vehicles), USV(Uncrewed Surface Vehicles) y UUV (Unmanned Underwater Vehicles), así como los medios que facilitan su diseño, fabricación, comercialización y transporte con fines terroristas o delincuenciales. Sin esta ampliación normativa, la seguridad nacional seguirá expuesta a vectores emergentes que trascienden el espacio aéreo y desafían la capacidad de respuesta institucional....”</i></p> <p>2. De igual forma mediante comunicación electrónica el ingeniero DIAZ OLARIAGA, Oscar Eduardo, Doctor Ingeniero Aeronáutico / Aeroespacial, Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio, Universidad Politécnica de Madrid (España). 2006, entre otros títulos académicos quien actualmente se desempeña como Profesor Titular, Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Santo Tomás, Bogotá. 2022 – 2023: Profesor de cátedra, Programa de Maestría en Ingeniería Aeroespacial, Universidad de San Buenaventura, Bogotá.</p> <p>Manifiestó en escrito enviado los siguientes comentarios:</p> <p style="text-align: center;">Observaciones al articulado del Proyecto de Ley 075 de 2025</p> <p>Capítulo I</p> <p>Parágrafo 1, tercer párrafo. Este párrafo es completamente ambiguo, no dice que debe hacer exactamente Aerocivil frente al desarrollo de tecnologías emergentes, incluyendo aquellas basadas en Inteligencia Artificial. Además, Aerocivil no es un centro de investigación o universidad, sus empleados (funcionarios) no son investigadores, ni tecnólogos ni científicos, por lo que no tienen la capacidad ni la formación para realizar la tarea antes citada. En este aspecto, una vez se especifique exactamente el objetivo de este párrafo, Aerocivil deberá cooperar / colaborar, estrechamente, con un centro de investigación o universidad para la consecución del objetivo o fin perseguido (esto es muy común en todos los países desarrollados (y también en vías de desarrollo), la entidad pública contrata a universidades o centros de investigación para recibir soporte / consultoría / asesoría en temas científicos y de tecnología avanzada, para luego aplicar los resultados a normas, protocolos, procedimientos, etc., a nivel práctico o real).</p> <p>Modificaciones que se deberían agregar al Capítulo I:</p> <p>Capítulo I, Artículo 1. Objeto. Se debe aclarar que Sistemas de Aeronaves no Tripuladas</p>

(UAS) hace referencia, en este proyecto de ley, a: a la aeronave remotamente pilotada (por un operador humano) y la no pilotada conocida como 'dron autónomo' o 'sistemas aéreos autónomos' (AAS - Autonomous Aerial Systems) o 'vehículo aéreo autónomo' (AAV - Autonomous Aerial Vehicle). Estas aeronaves, usualmente drones, vuelan y operan sin la intervención directa de un piloto humano. Estos sistemas utilizan hardware y software avanzados, incluyendo sensores y algoritmos de inteligencia artificial, para percibir su entorno, tomar decisiones en tiempo real, navegar y completar misiones de forma independiente.

Participaciones en Conversatorios relacionados con la temática

3. Invitados por La Campaña CONTRA MINAS - Primero las personas - CCCM, de la OEA/OAS³ y ROBOT STOP KILLER⁴ a participar en el conversatorio POLICY BRIEF - informe sobre sistemas de armas autónomas letales (LAWS), el pasado 12 de septiembre.

Resumen ejecutivo:

"... Las siglas de Armas Autónomas Letales (LAWS, por sus siglas en inglés) representan una transformación profunda en la manera en que se libra la guerra. Estas tecnologías tienen la capacidad de seleccionar y atacar objetivos sin intervención humana significativa durante las fases críticas del uso de la fuerza, tales como la selección y verificación de objetivos, la decisión de ataque, la ejecución misma de la acción armada y la evaluación de sus efectos. Si bien ofrecen supuestas ventajas operativas, su despliegue plantea implicaciones éticas, legales y tecnológicas inéditas para el derecho Internacional Humanitario (DIH), los Derechos Humanos, la estabilidad internacional y la seguridad nacional y regional..."

"... Los riesgos asociados a los sistemas de armas autónomas letales no se centran necesariamente en su falta de precisión técnica, pues en algunos casos podrían ser incluso más exactos que los sistemas convencionales. La preocupación fundamental reside en la capacidad de distinción, es decir, en la posibilidad de identificar de manera adecuada a combatientes y civiles, así como de interpretar el contexto en el que se emplea la fuerza..."

4. Invitados a participar por el Comando Buceo de la Armada Nacional de Colombia, al IV Simposio Internacional de Buceo: "La Incidencia de la Robótica Submarina en la

³ Organización de los Estados Americanos/ Organización de los Estados Americanos
⁴ Stop Killer Robots es una campaña internacional que busca prohibir el desarrollo y uso de armas autónomas letales, es decir , máquinas o robots que puedan seleccionar y atacar personas sin control humano directo. Su objetivo principal es lograr una nueva ley internacional que garantice que siempre haya control sobre el uso de la fuerza.

nosotros: el Ministerio de Defensa y Seguridad Nacional, Andrea Lopera; Policía Nacional, Teniente Coronel Oscar Gómez; Ministerio de Transporte, Francisco Acosta; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Viceministro de Desarrollo, Hernán Alonso Zúñiga; Ministerio de Justicia, Abogado de la Dirección de Política Criminal y Penalística, Juan José Gómez Uruña; Aeronáutica Civil, Coordinador del grupo de Drones y movilidad aérea urbana, Mario Fernando Rodríguez; Agencia Nacional del Espectro, Subdirector de Gestión y Planeación Técnica del Espectro, Nicolás Mauricio Silva Cortés y el Ingeniero Álvaro Casallas; DIAN, Capitán de la Policía Fiscal y Aduanera y Carlos Rodríguez, Subdirector de la DIAN; Superintendencia de Vigilancia y Seguridad, Dr. Elkin, Superintendente delegado y el Dr. Miguel de la Os de la Oficina Jurídica de la Superintendencia; Ministerio de la Tecnología y la Información, Karen Ballén, Coordinadora del Grupo de Gestión del Espectro radioeléctrico y de la SIC, Luis Eduardo Peña, asesor de la Dirección de Industria.

Señores oficiales que se encuentran presentes: Coronel Andrés Felipe Cataño Duque, Jefe de Estado Mayor de la Brigada Aviación 33, responsable por la operación de todos los drones de la aviación del ejército en el territorio nacional; Coronel Ronald Fernando Reyes, Oficial de operaciones de la División de Aviación Asalto Aéreo; Teniente coronel Jorge Patiño, comandante de Batallón de Aeronaves Tripuladas del Ejército Nacional; Coronel Alexander Peña Crisanchó, Subjefe de Estado Mayor de Planificación Estratégica del Comando General de las Fuerzas Militares; Coronel Fabio Ospina, Jefe de la Oficina de Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado; Teniente coronel Fabio Sierra, Jefe del Área multimodal de la Dirección de Tránsito y Transporte; Teniente coronel Oscar Gómez, Jefe de la Policía Nacional y Jefe de asuntos legislativos.

Ministerio de Defensa y Seguridad Nacional, Andrea Lopera Lombana: El proyecto fue radicado el 30 de julio en Coautoría de los Ministerios de Defensa, Tecnología y las Comunicaciones y el de Transporte. El objetivo del Proyecto es circunscribir la regulación de usos civiles de sistemas de aeronaves no tripuladas, también llamados drones, al igual que la regulación de sistemas de contramedidas. Es necesario entrar a regular el uso civil de estos sistemas, debido a la creciente amenaza que pueden significar en ataques contra la fuerza pública, en afectaciones a la población civil, así como también el riesgo al que se enfrentan altos funcionarios del Estado. Esta iniciativa fue impulsada, del mismo modo, por la Jefatura de Protección de la Presidencia de la República como una medida de prevención y de mitigación de los ataques que se han dado a través del sistema de aeronaves no tripuladas. Este proyecto busca regular el uso civil de drones, no el uso militar, motivo por el cual el artículo 2 expresa que el ámbito de aplicación tiene que ver con los desarrollos tecnológicos de UAS y CUAS, sin incluir la aviación militar ni policial.

Algunas de las preguntas realizadas para la Mesa Técnica que tratan de la capacidad operacional de los Sistemas de Drones y Antidrones de la Fuerza Pública, no tienen que ver con el ámbito de aplicación con el proyecto de ley, al tratarse de información de carácter reservado. Hay otros elementos sobre cuáles van a ser las competencias posteriores, la reglamentación y la coordinación interinstitucional entre el Ministerio de Defensa, la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad, la Aeronáutica Civil en materia de seguridad operacional y aviación y uso de espacio aéreo ya se establece en el articulado del proyecto de ley, en dónde se disponen especificidades sobre la articulación interinstitucional, las cuales serán concertadas en actos administrativos y regulaciones específicas en la competencia de los

Seguridad y Defensa del País", el pasado 24 de septiembre de 2025.

"... El Simposio Internacional de Buceo, en su cuarta versión, tiene como propósito consolidar un espacio académico y estratégico para el intercambio de conocimientos y experiencias en tecnologías subacuáticas aplicadas a la seguridad, la defensa y el desarrollo en escenarios marítimos.

Este espacio se orienta al análisis, la discusión y la proyección del uso de tecnologías autónomas y remotas, tales como ROV, AUV USV y plataformas inteligentes, que contribuyen al fortalecimiento de las capacidades del Estado y de las instituciones en el ámbito subacuático.

El simposio busca promover la interoperabilidad, la cooperación internacional y la innovación tecnológica, generando sinergias que permitan enfrentar amenazas asimétricas, proteger infraestructuras críticas sumergidas y explorar nuevas oportunidades estratégicas en el entorno marítimo..."

6. El pasado 16 de octubre de 2025, el grupo de ponentes convocó a Sesión "MESA TÉCNICA al Proyecto de Ley N° 075 de 2025 Senado y N° 285 de 2025 Cámara, "POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN PARÁMETROS PARA LA IMPORTACIÓN, FABRICACIÓN, COMERCIALIZACIÓN, ADQUISICIÓN, REGISTRO, USO, TENENCIA, PORTE, TRANSPORTE, VIGILANCIA Y CONTROL DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS UAS Y LOS SISTEMAS DE CONTRAMEDIDAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS - C-UAS, SUS PARTES.

RELATORÍA MESA TÉCNICA PL 075/2025 SENADO Y 285/2025 CÁMARA, SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS Y CONTRAMEDIDAS 16/10/2025

Secretario General de la Comisión Segunda, Carlos Ramiro Chavarro: La Mesa Técnica fue convocada por el H.R David Alejandro Toro, Coordinador Ponente de la Cámara, y por los H.S Nicolás Albeiro Echeverry y el H.S José Luis Pérez, Ponentes en Senado.

Representante a la Cámara, David Alejandro Toro: El Proyecto de Ley está orientado a proteger a las fuerzas armadas de Colombia, quienes son los que ponen a sus tropas para lidiar con los conflictos, en un panorama donde la tecnología empieza a ser un instrumento clave para la seguridad. Actualmente, el Presidente de la República, Gustavo Petro, ha solicitado un mensaje de urgencia, con el fin de que avance esta iniciativa sobre la regulación de la fabricación, importación y los elementos que se utilizan en drones. Por mi parte, he contribuido con un proyecto que busca la prohibición de armas autónomas letales, con el objetivo de ajustar la legislación a las nuevas tecnologías y al avance de la Inteligencia Artificial.

Secretario General de la Comisión Segunda, Carlos Ramiro Chavarro: Se encuentran con

sectores involucrados. Por último, hay que resaltar que, en paralelo al trámite legislativo, el Ministerio de Defensa, la Aeronáutica Civil, el Ministerio de TIC, el Ministerio de Comercio, la Dian, hemos trabajado en medidas administrativas sobre regulación del uso de estos sistemas por parte de civiles y de personas naturales. Asimismo, se ha avanzado en la elaboración de un reglamento técnico de urgencia que regule de una mejor manera el uso civil de sistemas de aeronaves no tripuladas para prevenir y mitigar los riesgos de afectaciones o de usos irregulares de estos sistemas. También, en coordinación con el Ministerio de Comercio y la DIAN se ha trabajado en las partidas y subpartidas arancelarias que se requieren para la importación, ingreso y comercialización de estos sistemas en el país.

Frente al contenido del proyecto de ley, son 28 artículos distribuidos en seis capítulos. En el capítulo 1 están las disposiciones generales. En el capítulo 2, que va del artículo 5 al 13, se establece lo referente a sistemas de aeronaves no tripuladas entendidas como medios de transporte. La mayor parte de la competencia en estos sistemas se la atribuye al Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, en tanto la Aeronáutica es la autoridad de aviación general en Colombia. El capítulo 3 es de CUAS, que es el que más se está revisando con la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, ya que tiene que ver con los sistemas de contramedidas o antidrones. Desde el Ministerio se considera que se debe mejorar el articulado bajo el entendido de que estos sistemas de contramedidas no pueden ser de uso civil irrestricto, sino que también se pretende que los sistemas de contramedidas sean solamente para usos militares y policiales y, de manera excepcional, para usos en vigilancia y seguridad privada, pero con una facultad discrecional que tendría la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Como está redactado actualmente, se abre la posibilidad de que las contramedidas sean usadas de manera masiva por personal civil, por personas naturales o personas jurídicas y ese no es el objetivo del proyecto.

Y los capítulos siguientes, ya lo mencionaba el coordinador ponente, el representante Toro, el capítulo 4 y 5 abordan una modificación al Código de Seguridad y Convivencia Ciudadana y una modificación al Código Penal, porque también necesitamos, además de las regulaciones administrativas y del marco normativo, adoptar unas regulaciones más estrictas en el uso de estos sistemas de aeronaves no tripuladas. Desde el Ministerio de Defensa y la Policía Nacional, consideramos fundamental que también se pueda establecer un marco sancionatorio a nivel de convivencia y seguridad ciudadana y a nivel penal por el uso de estos sistemas de contramedida. Estos dos artículos son fundamentales para el sector, porque permiten un efecto disuasorio para las personas que están utilizando o que están siendo cómplices de la utilización irregular de drones para ataques a la población civil, a la fuerza pública o que están siendo constreñidos. Esta es una medida disuasoria fundamental en el trámite legislativo del proyecto.

Policía Nacional, Teniente Coronel Óscar Gómez, Jefe de asuntos legislativos de la Policía Nacional: El tema del proyecto de ley se ha constituido como un hito respecto a los temas de defensa y seguridad, dado que representa un punto de inflexión en el que este tipo de tecnología ha dejado de ser considerada emergente, para integrarse a la realidad. Desde hace 5 años aproximadamente, se empezó a visualizar esta tecnología como un instrumento que podría generar afectaciones en temas de convivencia, privacidad y comercio; sin embargo, con el tiempo se demostró que el uso de

<p>aeronaves no tripuladas se veía vinculado al conflicto entre dos países de Asia, prácticas que fueron replicadas de manera regular al país por los grupos armados organizados. Tal como lo menciona la doctora Andrea Lopera del Ministerio de Defensa, esta situación abarcó dimensiones distintas, lo cual obligó a que tanto la Presidencia de la República como el nivel más alto del Ministerio de Defensa Nacional decidieran, desde el punto de vista administrativo, entrar a regular con decretos y leyes el uso de estos elementos.</p> <p>Esta propuesta legislativa busca, en primera medida, garantizar la seguridad y la convivencia de todos los habitantes del territorio. Si bien los integrantes de la Fuerza Pública son los principales afectados por la utilización inadecuada de estos artefactos, en medio de una guerra simétrica, los explosivos pueden afectar tanto a las fuerzas militares como a la población civil. Como decía anteriormente, en la estructuración del proyecto se empezaron a identificar varios elementos, los cuales atañen a la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control tanto de los sistemas de aeronaves no tripulados, como de los sistemas de contramedidas. Adicional a ello, también es relevante introducir algunas modificaciones con el fin de encauzar el comportamiento de aquellas personas que afecten la convivencia, así como sancionar a aquellos que hagan uso de estas herramientas e incurran en conductas punibles, como el terrorismo.</p> <p>Ante esto, la propuesta es crear un nuevo comportamiento que permita la regulación por parte de todas aquellas autoridades que, en el marco del despliegue y de la competencia que da la Ley 1801 se pueden llegar a ver involucradas en las decisiones relacionadas con este tipo de comportamientos. En este sentido, la propuesta busca incorporar el artículo 148*, que establezca comportamientos contrarios a la convivencia por el uso indebido de estos elementos: (1) afectar la privacidad y la integridad de las personas a través del uso y operación de sistemas de aeronaves no tripuladas y sistemas de contramedidas, así como la toma y recolección no autorizada de imágenes y videos; (2) almacenar, comercializar, distribuir sistemas de aeronaves no tripuladas y sistemas de contramedida, sus partes y componentes asociados, sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias; (3) alterar o modificar la carga útil establecida por el fabricante definido de los sistemas de aeronaves no tripulados o sistemas de contramedidas; (4) tener, poseer o fabricar o alquilar sistemas UAS o sistemas CUAS, partes o componentes, sin demostrar procedencia o utilización lícita sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales; (5) desarrollar diferentes actividades a las expresamente autorizadas en los permisos entregados para la operación de los UAS o los CUAS; (6) sobrepasar los límites de vuelo establecidos por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil frente al uso de los UAS; (7) permitir, auspicar, tolerar, inducir, constreñir la operación por niños, niñas y adolescentes de sistemas UAS o sistemas de contramedidas; (8) operar los sistemas UAS o CUAS bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes; (9) portar o transportar los sistemas UAS o CUAS sin contar con el permiso de la autoridad competente cuando estos lo requieran; (10) no contar con póliza de responsabilidad civil extracontractual vigente por la propiedad tenencia o sistemas de UAS o CUAS una vez el gobierno espía la reglamentación sobre la materia; y (11) transportar sistemas de UAS o CUAS sin cumplir las condiciones y procedimientos establecidos en la reglamentación que disponga para ello la Aeronáutica Civil o la autoridad que lo disponga. Más adelante, se indican cuáles son las sanciones que se emplearían para corregir este tipo de comportamientos.</p>	<p>Otra de las propuestas relacionadas al Código Penal es hacer un ajuste al artículo 343 relacionado con el delito del terrorismo y se indica que, si el estado de la acción es provocado mediante llamada telefónica, cinta magnetopónica, video, casete, escrito anónimo o sistemas de aeronaves no tripuladas, la pena será de 32 a 90 meses y se añadirá una multa de 133.33 a 750 salarios mínimos legales vigentes. Y consecuentemente, en el artículo 344, en donde se indican las circunstancias de agravación punitiva de este tipo penal, se agregan tres numerales: (1) cuando producto del uso indebido de los sistemas de aeronaves no tripulados, UAS o sistemas de contramedidas se cause daño a la vida o integridad de las personas; (2) cuando por el uso indebido de sistemas de aeronaves no tripulados UAS o sistemas de contramedidas cause afectación a la infraestructura estratégica del Estado; y (3) cuando el uso indebido de sistemas de aeronaves no tripulados o sistemas CUAS cause afectación a la operación aérea. Todos los elementos que se indicaron en esta propuesta fueron previamente analizados, estudiados, concertados con las diferentes entidades, por lo que constituye un aporte fundamental que realiza la Aeronáutica Civil.</p> <p>Ministerio de Transporte, Francisco Acosta, asesor del Viceministerio de Infraestructura: Esta iniciativa requiere un especial cuidado y prioridad, dado que en la actualidad estamos viendo unos riesgos latentes, no solo frente a ataques a la población civil, sino frente al riesgo que generan estos sistemas UAS a la operación de la aviación civil. Ya se han evidenciado interferencias incluso en operaciones comerciales, las cuales generan un riesgo muy grande, por lo que la regulación y va a complementar las herramientas con que el Ministerio de Transporte actualmente cuenta a través del Aero Civil y a través del RAC 100 para poder generar un mejor un mejor control. La realidad hoy es que tenemos una cantidad de UAS que, si bien tienen un control, actualmente no se cuentan con las herramientas concretas para poder hacerles el seguimiento y que estas no tengan una interferencia o, por lo menos, que su operación no interfiera con las actividades comerciales y militares.</p> <p>Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Hernán Alonso Zúñiga Carvajal, viceministro de Desarrollo: La utilización de drones se debe regular, dado que puede afectar gravemente el comercio; sin embargo, hay sectores que pueden verse afectados por algunas disposiciones, motivo por el que se debe apostar por la armonización entre sectores crecientes de la economía colombiana, como es el uso de drones para la agricultura de precisión, la logística, la infraestructura, la vigilancia privada, industrias creativas y minería y construcción, entre otros. En este sentido, se debe ser consciente que, cuando se prohíbe la comercialización y la importación de esta clase de productos, puede ir en contravía de la serie de reglas a las que se comprometió Colombia cuando ingresó a la Organización Mundial del Comercio en 1995. En estos casos, no se prohíbe la importación de estos productos, sino que se emite una serie de condiciones que regulan la comercialización de los mismos. Es por esto que el Ministerio de Comercio recomienda que los requisitos de carácter general no apunten directamente la importación de productos. En el acompañamiento que se ha realizado con el Ministerio de Defensa y el Aerocivil, es relevante también que se expidan los reglamentos técnicos, pues la OMC también permite la emisión de reglamentos técnicos de emergencia para mitigar los riesgos. Entonces, estos reglamentos técnicos lo que hacen es permitirles a los países prohibir la comercialización cuando se afecte uno de los objetivos legítimos, que en este caso está debidamente fundamentado en la seguridad nacional.</p>
<p>Coronel Andrés Felipe Cataño Duque, Jefe de Estado Mayor de la Brigada Aviación 33, responsable por la operación de todos los drones de la aviación del ejército en el territorio nacional: Desde el primer ataque con UAS, registrado el 25 de abril del 2024, ha dejado como víctimas a 1 civil asesinado, 40 civiles heridos, 15 miembros del Ejército Nacional asesinados, 1 de la Armada, 179 heridos del Ejército, 4 de la Armada, 2 policías asesinados y 28 policías heridos, hasta la fecha del 15 de octubre. Este proyecto de ley puede proteger la vida mediante la regulación y judicialización de civiles que hagan uso de artefactos explosivos por un control remoto. El Ejército Nacional desde el primer ataque ha aumentado sus capacidades en anti UAS (Antidrones) y ha incrementado también la capacidad de los UAS para poder contraatacar esta amenaza de una manera efectiva, pero es muy importante que se otorguen las herramientas necesarias para poder judicializar a las personas que utilizan estos equipos para fines que atenten en contra de la vida de la población.</p> <p>Ministerio de Justicia, Juan José Gómez Urueña, abogado de la Dirección de Política Criminal y Penalística: Desde este Ministerio, se desea hacer tres observaciones frente a los dos artículos que la doctora Andrea consideraba uno de los aspectos más importantes del proyecto, que es la modificación al Código Penal. Cuando se revisa cómo está previsto el delito de terrorismo, que es el que se pretende modificar en el artículo 343, se sancionan los actos de terrorismo con una pena de 160 a 270 meses. Y ese artículo tiene un segundo inciso que establece una pena mínima de 32 meses y una máxima de 90. Es decir, hay una disminución en la pena cuando la conducta se comete mediante llamada telefónica, cinta magnetofónica, video, casete o escrito anónimo. La primera observación es que, se entre a evaluar si la letalidad de un dron puede ser la misma de una llamada telefónica, de una cinta magnetofónica, de un casete o de un video, dado que se podría estar otorgando una pena disminuida frente a unas modalidades de conducta que no tienen igual lesividad.</p> <p>Una segunda observación es que las circunstancias de agravación previstas en el artículo 24 del proyecto de ley, que modifica el artículo 344 del Código Penal, introducen tres nuevas causales de agravación. Sin embargo, este artículo hace referencia expresa al inciso primero del artículo anterior, el cual establece que "las penas señaladas en el inciso primero del artículo anterior serán de 192 a 360 meses". Dado que el uso de drones se regula en el segundo inciso y no en el primero, esta remisión resulta inaplicable al caso de los drones. Y, en tercer lugar, se presenta la propuesta de establecer un inciso especial para el tema de las UAS por la no similitud que hay con las otras con las otras modalidades de conducta, en el cual también se explicara que este delito puede incurrir sin perjuicio de los otros delitos en los que se puede incurrir. Asimismo, las tres circunstancias de agravación planteadas podrían afectar otros bienes jurídicos penalmente relevantes, como la vida o la integridad personal. En este punto, cualquier abogado recordaría que el Derecho Penal se rige por los principios de legalidad, taxatividad y favorabilidad. Esto implica que, si el daño producido por el uso del dron recae sobre una persona, podría discutirse si el hecho concursa con el delito de lesiones personales, o si, en caso de causar la muerte, el homicidio subsume este otro delito. En consecuencia, sería necesario establecer una regulación específica sobre el uso de drones, a fin de determinar si dichas conductas deben sancionarse con una pena mayor y bajo qué circunstancias se aplicaría la agravación.</p> <p>Elkin de Jesús Benavides González, Superintendente delegado para la operación de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad: Desde la Superintendencia de Vigilancia, la</p>	<p>responsabilidad institucional para la entidad, particularmente frente a las aeronaves no tripuladas, genera un vacío en el control efectivo de su importación, dado que los actores no vigilados pueden ascender a esta tecnología sin filtro de seguridad correspondiente. De igual manera, esta situación representa un desgaste administrativo, pues tales sociedades no contribuyen al sostenimiento de la superintendencia, lo cual refleja la clara necesidad de que la superintendencia no solo aporte postura técnica y jurídica en los procesos de construcción normativa institucional, sino que también avance en el fortalecimiento de estrategias internas que permiten subsanar los yerros administrativos detectados cerrando los vacíos de control que hoy limitan la supervisión frente a las aeronaves no tripuladas. Desde la superintendencia, resulta imperioso contemplar que los sistemas de contramedida sean abordados desde el Ministerio de Defensa y que contemple a la Superintendencia únicamente en lo que corresponde a nuestro sector y a nuestros vigilados.</p> <p>Aeronáutica Civil, Ingeniero Mario Fernando Rodríguez, Coordinador del grupo de drones y movilidad aérea urbana: De acuerdo con el Decreto 1294 de 2021, una de nuestras funciones principales, y la razón por la cual trabajamos de manera articulada con distintos ministerios, es ejercer como autoridad aeronáutica civil en todo el territorio nacional, encargada de regular, certificar, vigilar y controlar en materia aeronáutica a los proveedores de servicios de aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello. En este contexto, el 27 de septiembre de 2023, emitimos el RAC 100 "Operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas", mediante la Resolución 1983 de esa misma fecha. En este reglamento se establecen los requisitos y condiciones para la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS). Todas las abreviaturas y definiciones utilizadas se encuentran amparadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la cual Colombia hace parte desde 1944, al suscribir el Convenio de Chicago, que hoy reúne a aproximadamente 195 países.</p> <p>Con esta norma, se hace el registro de los sistemas de aeronaves no tripuladas que ya está establecido; el registro de los equipos tecnológicos asociados a las operaciones que requieren cada una de las empresas o entidades que utilizan estas aeronaves para temas comerciales; las categorías de operaciones abiertas y específicas; la certificación de los explotadores aéreos comerciales con sistemas de aeronaves no tripuladas; la certificación de los pilotos para el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas y la implementación del sistema de gestión de seguridad operacional que es uno de los principales motivos del desarrollo del RAC 100. Esta modificación, que reemplaza el Apéndice 13 del RAC 91, se fundamenta en la seguridad operacional, dado que se busca garantizar que las empresas certificadas en el uso de aeronaves no tripuladas cumplan con estándares establecidos, cuenten con procedimientos documentados, dispongan de personal calificado y conozcan los límites de sus operaciones. El objetivo es prevenir accidentes o incidentes que puedan involucrar personas en tierra o aeronaves tripuladas en vuelo, asegurando así un entorno aéreo más seguro y controlado.</p> <p>La estructura general del RAC tiene unas generalidades y definiciones sobre UAS, dispuestas en el capítulo alfa. En el capítulo bravo contiene el registro de los sistemas de aeronaves y equipos tecnológicos. En el capítulo Charlie, se encuentran las reglas generales de operación de UAS. En el delta, las reglas de operación para la categoría abierta, en el Eco para la categoría específica, en el F</p>

<p>se dispone la certificación de los explotadores y cómo es el proceso de certificación para que empresas o entidades públicas puedan utilizar estas aeronaves en el espacio aéreo colombiano. El Capítulo Golfo aborda la certificación de los pilotos para el manejo de estos sistemas, el Capítulo H se centra en la gestión de la seguridad operacional, y finalmente, el Capítulo India regula las autorizaciones de vuelo. Este último explica cómo se solicitan dichas autorizaciones cuando las operaciones se realizan en espacio aéreo controlado por la Aeronáutica Civil. En los casos en que el vuelo se efectúe en espacio aéreo bajo control de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, la Aeronáutica Civil orienta a los operadores sobre el procedimiento correspondiente ante la INAF, con quien se trabaja de manera conjunta, al igual que con la Autoridad de Aviación del Estado.</p> <p>Durante el proceso de implementación del RAC 100, en estos dos años de aplicación, la Aeronáutica Civil ha otorgado más de tres certificaciones a empresas que operan con UAS en distintos sectores del país. Estas aeronaves no tripuladas han tenido un impacto significativo en áreas como la seguridad y vigilancia privada, el sector minero, energético y petrolero, así como en el sector agropecuario, donde se emplean para actividades de aspersión y dispersión. También han adquirido relevancia en el ámbito de los medios de comunicación, ya que permiten la cobertura en tiempo real de eventos masivos, incluidos los partidos de fútbol profesional.</p> <p>En relación con el proyecto de ley en estudio, la Aeronáutica Civil está trabajando en la modificación del Capítulo Bravo, referente al registro de aeronaves no tripuladas. Esta reforma busca establecer la obligatoriedad del registro desde el primer gramo de peso de la aeronave, hasta los 250 kilogramos, tanto para la categoría abierta como para la específica. Actualmente, el registro es exigible a partir de los 200 gramos en la categoría abierta, pero con la modificación se pretende ampliar la cobertura para fortalecer el control sobre todas las aeronaves no tripuladas, sin importar su peso. Asimismo, se está promoviendo la obligación de los distribuidores de sistemas de aeronaves no tripuladas de registrar los equipos antes de su entrega a las empresas o personas naturales que los adquieran. De esta manera se busca garantizar un control más riguroso sobre el uso y trazabilidad de estos dispositivos. En la actualidad, la Aeronáutica Civil cuenta con más de 6.500 aeronaves no tripuladas registradas, tanto en categoría abierta como específica, y un número considerable de equipos tecnológicos asociados, tales como cámaras, sensores y antenas, indispensables para la operación segura y eficiente de las aeronaves con fines comerciales.</p> <p>La Aeronáutica Civil ha desarrollado, además de la norma existente, una serie de circulares informativas que orientan los procesos de registro de aeronaves no tripuladas, equipos tecnológicos y certificación de operadores. Para obtener el certificado de idoneidad, se exige que la persona haya completado un curso autorizado por alguno de los más de veinte centros de instrucción del país, en cumplimiento con lo establecido en la norma RAC 100. Asimismo, debe aprobar un examen, contar con un certificado médico que evalúe aspectos osteomusculares, visuales y auditivos, y próximamente incluirá una evaluación psicológica, en concordancia con los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Estas medidas buscan garantizar que la operación de los sistemas de aeronaves no tripuladas se realice con el mismo nivel de profesionalismo que las aeronaves tripuladas.</p> <p>Además, se ha avanzado con la plataforma "UAS Colombia", donde se gestionan los registros de</p>	<p>aeronaves y equipos, así como las solicitudes de certificados de idoneidad y adiciones según el tipo de operación. También se trabaja en la mejora del visor geográfico, con el objetivo de permitir autorizaciones automáticas de vuelo en zonas específicas y actualizaciones continuas en coordinación con la Fuerza Aeroespacial y otras autoridades. Adicionalmente, se han establecido zonas de exclusión de vuelo, como en las cárceles del país, en conjunto con el INPEC, y se trabaja con los ministerios de Defensa, Transporte, Industria y Comercio, la Superintendencia de Industria y Comercio y la DIAN en la creación de un reglamento técnico de urgencia. Este reglamento permitirá un mayor control sobre la fabricación, ensamblaje e importación de drones y sus componentes, fomentando el desarrollo tecnológico nacional bajo condiciones de seguridad, trazabilidad y legalidad.</p> <p>Ministerio de las Tecnologías y las Comunicaciones, Karen Ballén, coordinadora del grupo de gestión del espectro radioeléctrico: El Ministerio está comprometido en brindar todo el acompañamiento necesario, como lo hemos venido haciendo en las diferentes mesas de trabajo, para promover este proyecto de ley. Asimismo, hemos estado trabajando y revisando las preguntas que nos fueron enviadas, junto con el análisis de los siete artículos en los cuales se delegan funciones al Ministerio TIC. En este proceso, hemos evidenciado que algunas de esas funciones ya se encuentran asignadas actualmente al Ministerio, mientras que otras corresponden a diferentes entidades. Por ello, consideramos importante avanzar en futuras mesas técnicas que permitan tener una mayor claridad sobre las funciones que nos competen en este momento.</p> <p>Coronel Ospina Barón John Fabio, Jefe de la oficina de Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado: La intervención tiene que ver con el tema de contramedidas y UAS, ya que los sistemas de contramedidas están generando, de acuerdo a informes de la Aeronáutica Civil, afectaciones a la navegación aérea y a la seguridad operacional. Hace unas semanas tuvimos unos eventos con degradaciones de los sistemas GNSS de las aeronaves que interrumpen la navegación normal de las aeronaves comerciales y pueden poner en riesgo la navegación aérea de aeronaves que vienen de otros países o aeronaves propias, inclusive las aeronaves de estado. Cabe destacar que el uso de esos sistemas en este momento es de uso militar. Según lo afirmado por funcionarios de la Autoridad Aeronáutica en Europa en conversaciones con otros países, los sistemas de contramedidas son de uso exclusivo militar, en tanto pueden generar grandes afectaciones. Actualmente, casi el 70% de aparatos electrónicos utilizan Wi-Fi, Bluetooth y GPS, los cuales pueden verse afectados por los sistemas de contramedidas.</p> <p>Hemos hecho pruebas en las fuerzas militares y, específicamente, la fuerza aeroespacial ha corroborado que algunos de esos sistemas inhabilitan celulares en un radio de 800 hasta 1000 metros, así como inutilizan sistemas Bluetooth y GPS, incluyendo a GPS de aeronaves y sistemas de navegación vitales en la navegación. Por tanto, el uso de ese de esos sistemas de inhibición debería ser de uso militar exclusivo, teniendo en cuenta que pueden afectar algunos derechos de la población civil y perjudicar la navegación. De acuerdo a información entregada la Aeronáutica Civil, hay cuatro puntos en el mundo donde hay interferencias con GPS, entre ellas, Ucrania, Rusia, el sector del Líbano, Israel y Colombia, por lo que es un tema que debe revisarse minuciosamente.</p> <p>Nicolás Silva, Subdirector de gestión y planeación técnica de la Agencia Nacional del Espectro:</p>
<p>La labor de la Agencia Nacional del Espectro, establecida en la Ley 1341 de 2001, consiste en asesorar técnica y de manera especializada a las entidades sobre temas de espectro, motivo por el que la entidad ha participado activamente en la estructuración del proyecto. Sobre el articulado, se encuentra que la Agencia tiene la potestad de acompañar al sector de MinTIC, Min Defensa, entre otros, labor que se desarrollará con compromiso. Hay un par de factores que queremos evidenciar, además del cuestionario que ya se respondió y tiene que ver con la magnitud de la norma, dado que es una iniciativa muy amplia que será aplicable para todo el país, lo que genera preocupación, en tanto esta ley puede generar interferencias en algunos servicios, como se mencionó en la intervención anterior. La ANE busca propender por la prestación de diferentes tipos de servicios y la garantía de los mismos es indispensable en todo el territorio, por lo que se propone establecer acciones de manera coordinada y focalizada entre diferentes instituciones que atiendan a las necesidades de los actores y no busque el bloqueo de los servicios de comunicaciones. Por último, es muy importante que dentro del análisis que se está haciendo más desde lo jurídico, revisemos muy bien las competencias de cada una de las autoridades que se están estableciendo dentro del proyecto, con el fin de que se atiendan todas las acciones de una manera eficiente y viable.</p> <p>Juan Carlos Rodríguez, Subdirector de la Unidad administrativa especial de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales: Desde nuestra competencia legal, podemos dar una medida que podría complementar el Proyecto de Ley, y es la de regular, desde el ámbito de nuestras competencias, la importación de estas mercancías, ya que actualmente están en régimen de libre importación. Evidentemente el interesado tiene que adelantar sus trámites ante la ventanilla única de comercio exterior. En este momento, tenemos un par de regulaciones en materia de la superintendencia de vigilancia, dependiendo del uso y destino que se le dé a estos drones. Y en caso de que se traten de juguetes, también hay reglamentos técnicos que establece la Superintendencia de Industria y Comercio. Descendiendo a lo que había dicho anteriormente, en este momento la DIAN está desarrollando un proyecto de resolución que busca limitar el ingreso de estas mercancías por ciertas jurisdicciones. Hoy día pueden entrar por cualquiera de las jurisdicciones aduaneras del país, pero se está limitando el ingreso de estas mercancías a solo dos jurisdicciones, una marítima y una aérea. En este caso, en Cartagena, aplica la jurisdicción marítima y en Bogotá la aérea. Según el viceministro, se debe tener precaución porque los importadores legales pueden verse afectados. En un mediano plazo, se está concertando con otras subdirecciones, con los demás Ministerios, especialmente el Ministerio de Comercio, la posibilidad de crear una subpartida específica que se irá desarrollando técnicamente con otras entidades. Y hay una medida muy especial que se está tomando y es que sobre ciertas mercancías que afectan la seguridad económica y, en este caso, la seguridad nacional del país, por lo que se pueden adoptar medidas administrativas como es la obligatoriedad de que los importadores presenten anticipadamente los documentos. Esto lo llamamos técnicamente la declaración anticipada de importación.</p> <p>Miguel de la Oz, jefe de la oficina jurídica de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada: Escuchando al doctor Rodríguez de la DIAN, es preciso, desde la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, articulamos con usted, doctor Rodríguez, de manera casi inmediata. Esto, por cuanto hoy, como usted bien lo ha manifestado, nuestra entidad, estrictamente del sector de la seguridad y vigilancia privada, tiene a su cargo en las subpartidas y en la Ventanilla Única de</p>	<p>Comercio Exterior la aprobación o no aprobación de todo tipo de dron. Sin embargo, en el marco de nuestras competencias, y especialmente de lo contemplado en el Estatuto de Vigilancia, deberíamos circunscribirnos únicamente a aquellos drones destinados al sector de la vigilancia y la seguridad privada. Esta situación, además de exceder nuestras funciones, lo cual podría considerarse un asunto secundario, reviste especial relevancia porque implica que como entidad del sector de la vigilancia estamos autorizando el ingreso de drones o medios de esta naturaleza que no corresponden a nuestro ámbito, y que incluso podrían ser utilizados por manos criminales, disfrazados como drones destinados a la agricultura, la fotografía, el deporte o el turismo. Dichos equipos podrían llegar a ser empleados para atacar a miembros de la fuerza pública o a civiles en general.</p> <p>Coronel Ronald Fernando Reyes, Oficial de operaciones de la División de Aviación Asalto Aéreo: El Ejército Nacional con su estado mayor, desde abril del año pasado, fecha en que se presentan los primeros ataques, ha dado pasos agigantados para poder fortalecer una serie de capacidades que permita mitigar la afectación de ataque con UAS que realizan día a día los grupos armados organizados en el territorio nacional. Las estadísticas nos dicen que en promedio nos lanzan, digamos, 1.5 cinco artefactos explosivos diarios desde el primer ataque desarrollado el año anterior. En total, se han evidenciado un total de 35 eventos, que han generado lógicamente una cantidad de muertos y heridos, que incluye tanto a las propias tropas como a la población civil. Sin embargo, todo esto ha generado que desde el Estado Mayor del Ejército Nacional se den algunas instrucciones para poder realizar algunos ajustes a la estructura organizacional del ejército. Y muestra de eso es que, hace como una semana se realizó la creación y activación del Banot, que es el batallón que va a ser el encargado de colocar nuestras capacidades al servicio de todo el pueblo colombiano.</p> <p>Además, se han emitido algunos documentos, algunos planes que han buscado y revisado cómo mitigar esta amenaza. Tenemos en coordinación con CD6 y con todos los departamentos del ejército, algunos sistemas desplegados en el territorio nacional que nos permite mitigar esta afectación. Este es precisamente el tema de la guerra tecnológica que actualmente se vive en nuestro país: una competencia constante por desarrollar tecnologías más avanzadas. Cada vez que se adquiere una nueva tecnología, al poco tiempo surge otra superior. Por ello, para mantenernos actualizados frente a estos avances, es fundamental contar con los recursos suficientes que permitan acceder, adaptar y aprovechar esas innovaciones de manera efectiva.</p> <p>Teniente coronel Jorge Ernesto Patiño Camargo, comandante del batallón de aeronaves no tripuladas del Ejército Nacional: Este batallón creado recientemente es el encargado de liderar el empleo operacional en los niveles tácticos y operacionales de aeronaves no tripuladas y sistemas UAS. Una de las peticiones realizadas es que este Proyecto se integre a la modificación del decreto ley 2535 de 1993, el cual regula las normas sobre armas, municiones, explosivos para permitirle a la fuerza pública cambiar cómo se conciben los UAS y que se integre para que los sistemas de aeronaves no tripuladas sean considerados un arma de uso privativo de las fuerzas militares. Esto con el fin de pasar a la ofensiva en esta en esta amenaza simétrica que estamos recibiendo, que ya han evidenciado las estadísticas. Asimismo, solicitamos que las Fuerzas Militares queden exceptuadas de las restricciones sobre la modificación y la alteración de la carga útil de los UAS, de modo que la Fuerza Pública disponga de la capacidad de adaptación necesaria para el desarrollo tecnológico y militar. Esto</p>

<p>permitirá diseñar y probar nuevos sensores y capacidades ofensivas, una necesidad imperativa en este momento para la defensa nacional, evitando que la Fuerza Pública sufra rezagos en materia de control tecnológico Entendemos que la inclusión de esta excepción es coherente con los objetivos del proyecto de ley de integrar la seguridad operacional, la defensa de la soberanía y la protección de la población. Con esta facultad, las Fuerzas favorecerán el fortalecimiento institucional, impulsarán la innovación en materia de defensa y aumentarán la capacidad del Estado para proteger a la nación frente a amenazas tecnológicas.</p> <p>Mayor Edwin Espejo Navarro, Subjefe de sistemas aéreos remotamente tripulados de la Policía Nacional: La Policía Nacional, a fecha de hoy, presenta dos uniformados asesinados con el uso de estas aeronaves. Uno de ellos, la señorita patrullera Maryori, quien fallece en el municipio de Santander de Quilichao en el departamento del Cauca, donde tenemos la mayor afectación de artefactos explosivos improvisados con el uso de UAS y nuestro subintendente Lucumí en el municipio de Piedra Sentada, jurisdicción del Departamento de Policía Cauca, quiénes son nuestras dos víctimas fatales con uso de estas aeronaves. Cerca del 50% de los atentados ocurridos en contra de la fuerza pública y particularmente la Policía Nacional, los tenemos en el municipio del Plateado, en el corregimiento de Argelia en el Cauca, donde tuve la oportunidad de estar en el mes de mayo y junio desplegado como miembro del jefe de esta comisión, que es parte de la operación Perseo. Tenemos en el momento nueve departamentos con afectaciones priorizadas y al menos dos metropolitanas, la ciudad de Cúcuta y la ciudad de Cali, que presentan las mayores afectaciones con el uso de artefactos explosivos improvisados.</p> <p>Registramos desde la Policía Nacional 198 afectaciones, donde al menos el 83% de estas afectaciones están causadas por grupos con incidencia criminal en el Departamento de Policía Valle, Departamento de Policía Cauca, Nariño, Putumayo, que hacen parte de la región 4 de policía, que así está distribuida y en Norte de Santander una afectación muy fuerte por parte del ELN y lo que tiene que ver con el Frente 33, que tuvo fuertes enfrentamientos con el ELN y en esas disputas usaron los drones. En el contexto colombiano, la amenaza tiende a incrementarse y a diversificarse con nuevas modalidades que, por tratarse de un debate público, no se abordarán en detalle, pero que han despertado especial atención de la Fuerza Pública, la Policía Nacional y el Ministerio de Defensa Nacional. El objetivo es regular y establecer mecanismos para identificar y controlar el uso de drones por parte de ciudadanos que los emplean con fines ilícitos, afectando tanto a la Fuerza Pública como a la población civil. Estos sistemas, al no contar con una precisión absoluta en su despliegue, provocan que los artefactos explosivos lanzados caigan en cualquier lugar, generando un riesgo grave y generalizado.</p> <p>De hecho, ya se registró la primera víctima civil fatal: una niña de cuatro años en Argelia, Cauca, que perdió la vida a causa de uno de estos hechos. Ese es el contexto actual. Nueve departamentos se han visto afectados, así como al menos dos ciudades: Cúcuta, donde operan grupos al margen de la ley como el ELN, y Cali, que desde el 21 de agosto ha enfrentado atentados terroristas, incluyendo el ocurrido contra la Escuela de Aviación de la Fuerza Aeroespacial Colombiana. Si bien en ese caso no se confirmó el uso de drones, no se descarta la posibilidad de que este tipo de dispositivos puedan ser empleados en ataques similares.</p>	<p>Ministerio de Defensa y Seguridad Nacional, Andrea Lopera Lombana: Quisiera retomar las observaciones que varios de los intervinientes han hecho al proyecto y, desde el Ministerio, reiterar nuestra total disposición y capacidad técnica para articular la revisión del texto para que se presentará como ponencia para primer debate. Este proyecto, antes de ser radicado, tuvo un amplio proceso de concertación interinstitucional con los ministerios coautoros y con los sectores que participaron en las mesas de trabajo. No obstante, todo lo que deba mejorarse podrá ajustarse en la ponencia. Agradecemos las intervenciones, especialmente la del Ministerio de Justicia, y una vez finalice esta audiencia, podremos revisar conjuntamente la redacción del texto para que sea jurídicamente viable. Desde el sector defensa, incluyendo el Ministerio, la Policía Nacional, las Fuerzas Militares, la Autoridad Aeronáutica, la Aviación de Estado y la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, existe total disposición para continuar con este trabajo técnico, junto con los sectores de Comercio, TIC y la ANE, con el fin de precisar las competencias de cada entidad en esta materia.</p> <p>Cabe recordar que este es un tema nuevo, sin una regulación legal específica, aunque sí existen reglamentos aeronáuticos que actualmente lo rigen. Sin embargo, la creación de una ley permitirá una mayor armonización de competencias legales e institucionales, así como una mejor coordinación interinstitucional entre los distintos sectores con competencia en la materia. También es importante aclarar que este proyecto regula exclusivamente los usos civiles de los sistemas de aeronaves no tripuladas, sin limitar las operaciones de la aviación de Estado, las Fuerzas Militares o la Policía Nacional, con el fin de no generar desventajas frente a las amenazas actuales.</p> <p>Fabiola Castillo, Asesora UTL del H.S Nicolás Echeverry: Durante más de siete décadas han asumido con compromiso la defensa de la Nación frente a los grupos ilegales y las múltiples expresiones de violencia, salvaguardando la vida, la libertad y la integridad de todos los colombianos, así como la estabilidad del Estado. Este proyecto de ley se enmarca en el propósito de fortalecer la defensa y la seguridad nacional, aun cuando su análisis se derive, en sentido estricto, de la Ley 1801 de 2016 sobre convivencia y seguridad ciudadana. Al reglamentar el uso civil de determinados dispositivos, no podemos perder de vista los principios constitucionales que protegen bienes jurídicos fundamentales, como la vida, la libertad, la seguridad, la integridad personal y colectiva, y los derechos económicos, sociales y culturales, incluido el derecho a un ambiente sano, tal como lo ha señalado el señor viceministro de Comercio Exterior.</p> <p>El desafío legislativo es considerable, debemos establecer mecanismos normativos que permitan prevenir el uso indebido de estos artefactos tecnológicos, como drones o sistemas automatizados, con fines ilícitos o terroristas, sin obstaculizar su aprovechamiento legítimo por parte de ciudadanos y sectores productivos. En esa línea, es imperativo diferenciar entre quienes los utilizan con fines criminales y quienes buscan contribuir al progreso mediante el uso responsable de la tecnología. Nos encontramos en una coyuntura histórica en la que emergen nuevas herramientas, como la inteligencia artificial, el análisis de megadatos y las tecnologías basadas en blockchain. Estos avances, aún incipientes en nuestro marco jurídico, exigen una regulación equilibrada que promueva la innovación en sectores estratégicos, como la agricultura, la minería, el turismo, la exploración científica y la cultura, sin comprometer la seguridad nacional ni los derechos de los ciudadanos.</p>
<p>Juan Fernando Garcés, Asesor UTL H.R David Alejandro Toro: Destacamos especialmente los aportes relacionados con las eventuales modificaciones al Código Penal, que no habían sido contempladas en la versión inicial del documento presentado, y que representan un insumo de gran valor para el fortalecimiento jurídico y operativo de la propuesta legislativa. Cerramos esta sesión con una agenda amplia de trabajo y con importantes observaciones que deberán ser analizadas y refinadas en el articulado. Sin embargo, mantenemos la convicción de que este proyecto responde a una necesidad nacional urgente. No se trata de una iniciativa limitada al sector defensa, sino de una propuesta de alcance transversal que impacta también en los sectores económico, social y tecnológico del país. El mensaje de urgencia que acompaña este proyecto se encuentra plenamente justificado frente a la coyuntura actual, y desde los equipos técnicos y legislativos de los congresistas involucrados reafirmamos nuestro compromiso de continuar avanzando con responsabilidad y rigor técnico.</p> <p>Juan Carlos Estrada, Asesor UTL H.S. Nicolás Echeverry: Como profesional oficial de la reserva, considero especialmente pertinente el análisis que se ha dado en esta mesa técnica frente a los retos actuales en materia de seguridad y tecnología. Quiero también transmitir un saludo del señor mayor Mendoza Arango, quien me ha hecho llegar un mensaje con algunas inquietudes relacionadas con la regulación futura de nuevas tecnologías, como los drones terrestres, los aeromodelos, los dispositivos de radiocontrol y los drones submarinos o subacuáticos. Este último tema cobra especial relevancia tras nuestra visita al aniversario de la Escuela de Buceo de la Armada Nacional, donde pudimos observar los avances y desafíos que representan estos sistemas para la seguridad marítima y portuaria del país.</p> <p>En ese sentido, resulta importante considerar si el articulado del proyecto podría incorporar, a futuro, referencias o disposiciones que contemplen estos desarrollos tecnológicos emergentes. También es necesario fortalecer el tratamiento del espectro electromagnético, en coordinación con el Ministerio TIC y la Agencia Nacional del Espectro, así como revisar los antecedentes de posibles incidentes que hayan afectado a unidades militares o de policía por el uso de pequeños aeromodelos de difícil detección. Agradezco igualmente la participación del ingeniero Óscar Díaz Oloriaga, profesional en ingeniería aeroespacial, cuyos aportes al articulado han sido de gran valor, especialmente en lo referente a la movilidad aérea urbana, un tema que sin duda marcará el futuro de la regulación en esta materia.</p> <p>Doctor Andrea, dejamos planteada la inquietud sobre el plazo propuesto de seis meses para la reglamentación de esta ley. Quisiéramos saber si considera que este periodo es suficiente, o si se requeriría un espacio adicional dada la complejidad técnica y la articulación interinstitucional que implica este proceso.</p> <p>Ministerio de Defensa y Seguridad Nacional, Andrea Lopera Lombana: Reiteramos que la amenaza latente y creciente en el contexto actual nos exige actuar con prontitud, por lo que consideramos necesario que el tiempo de implementación de la ley no se extienda de manera excesiva, evitando así demoras en la adopción de las medidas correspondientes. La experiencia que hemos acumulado con los ejercicios de trabajo interinstitucional en torno a las medidas administrativas ha sido muy valiosa. El reglamento técnico en construcción avanza de manera significativa y será un complemento fundamental para la reglamentación de este proyecto de ley. De hecho, estamos</p>	<p>trabajando bajo el supuesto de su aprobación próxima, lo que permitirá desarrollar el reglamento técnico con carácter de urgencia. No obstante, si se considera pertinente ajustar el plazo previsto, podríamos evaluar una reducción del tiempo, procurando siempre mantenerlo dentro de un marco razonable que garantice la calidad técnica y la viabilidad jurídica de la reglamentación.</p> <p>6. Invitados el pasado 23 de octubre a participar en la conferencia El uso de DRONES y su empleo en el ámbito militar, por La Academia Naval de Estudios Estratégicos de la Armada Nacional.</p> <p>7. El pasado 11 de noviembre fuimos invitados por la Universidad San Buenaventura del Programa de Ingeniería Aeronáutica USB al " Seminario Drones Bajo Control: Retos de Regulación, Defensa y Seguridad operacional</p> <p>Objetivos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analizar los retos regulatorios y de seguridad que implica la operación de drones en Colombia. • Examinar las tecnologías antidrones como herramientas clave para la protección del espacio aéreo. • Fortalecer la comprensión del papel de la ingeniería aeronáutica en el desarrollo de soluciones para la defensa nacional. • Promover el debate académico y profesional en torno a los UAS, la seguridad operacional y la defensa. <p>IX. IMPACTO FISCAL</p> <p>En relación con el impacto que pueda tener la iniciativa frente al presupuesto público, el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone que "[l]os proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público".</p> <p>En ese sentido, se informa que este proyecto de ley no contempla gastos adicionales al presupuesto del sector Transporte ni el sector Defensa. Esto, por cuanto se circunscribe a establecer un marco jurídico que regule la importación, comercialización, fabricación, adquisición, uso, tenencia, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas - C-UAS, con lo que no se generan nuevos factores de gasto, no afecta el presupuesto proyectado y, por lo tanto, es consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo vigente y el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector Defensa.</p> <p>No obstante, es preciso tener en cuenta que con ocasión de la incursión y desarrollo de estos sistemas a nivel mundial, el Estado Colombiano deberá incorporar en sus gastos el uso y perfeccionamiento de tecnologías UTM por sus siglas en inglés (Unified Threat Management o Gestión Unificada de</p>

Amenazas), lo cual implica inversiones significativas en infraestructura tecnológica, sistemas de monitoreo, interoperabilidad con la gestión del tránsito aéreo convencional y capacitación técnica especializada.

Adicionalmente, debe considerarse el impacto fiscal asociado al diseño, adecuación y operación de espacios destinados al almacenamiento de los UAS y C-UAS incautados. Por tanto, es necesario estimar con precisión los costos relacionados y definir mecanismos de financiación que garanticen la sostenibilidad del sistema; también se considera el fortalecimiento del Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – RUSAS, así como la creación y operación del Registro de Sistemas de Contramedidas – C-UAS, lo cual requerirá esfuerzos en el Presupuesto General de la Nación para la ampliación de la infraestructura tecnológica existente, la actualización de plataformas informáticas y la contratación de personal técnico y administrativo adicional para su adecuada implementación y funcionamiento.

Dichos costos, sin embargo, pueden ser progresivos y modulables en función de la reglamentación que se expida posteriormente, y podrían ser gestionados dentro del marco de los planes institucionales de fortalecimiento tecnológico, modernización y mejora del servicio público a cargo de la autoridad competentes.

Asimismo, el Ministerio de Defensa Nacional remitió al Congreso de la República mediante oficio N° RS2025111234287 del 11 de noviembre de 2025, la comunicación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público N° 2-2025-049642, en la cual la cartera de Hacienda concluyó lo siguiente frente al impacto fiscal de la iniciativa:

"Respecto de esta iniciativa, principalmente las propuestas resaltadas, es preciso señalar que a priori no generaría gastos ni beneficios tributarios. No obstante, frente a la propuesta contenida en el artículo 9 que ordena la creación de un Sistema de Información para el registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) de los Sistemas de Contramedidas (C-UAS), partes accesorios, el cual será administrado por la UAEAC, este Ministerio no encuentra que en la exposición de motivos se señale o estime los recursos necesarios requeridos para su implementación, lo cual se sugiere incluir o estimar, habida cuenta que podría implicar costos de desarrollo, operación y mantenimiento. En cualquier caso, en atención a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, su financiación deberá estar sujeta a la disponibilidad de recursos y los techos presupuestales definidos para el Ministerio de Transporte y la UAEAC en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, y en ese sentido deberá advertirse en la exposición de motivos.

Ahora bien, resulta importante revisar si el sistema que se busca crear se podría integrar con alguna de las herramientas de seguimiento que se encuentre actualmente a cargo del Ministerio de Transporte. En caso de no darse su integración con herramientas existentes podría implicar un costo adicional significativo y por ende tendría que quedar expresamente

sujeto a las disponibilidades y techos mencionados. Tomando como referencia los gastos que se contemplaron para el desarrollo del Sistema de Información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, un sistema de esta magnitud podría implicar alrededor de \$16.716 millones, esto sin contar los costos asociados a su operación y mantenimiento. En cuanto a estos últimos, y también ilustrativo para la vigencia 2025, se puede tomar como referencia el valor destinado para el funcionamiento del sistema de información actualmente operado en el Instituto Nacional de Salud (INS), mediante el proyecto denominado Fortalecimiento de la gestión y dirección del Sector Salud y Protección Social, el cual asciende a \$7.850 millones."

X. CONFLICTO DE INTERESES – ARTÍCULO 291 DE LA LEY 5 DE 1992

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", el Ministerio de Defensa Nacional estima que de la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no se deriva un conflicto de interés particular, actual y directo de las y los autores, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 286 de la Ley citada, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019:

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.

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.

Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

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.

Lo anterior se soporta, además, en lo señalado por el Consejo de Estado, Sala Especial de Decisión Seis, en sentencia del Magistrado Ponente Carlos Enrique Moreno Rubio, con radicado 2019-02830-00:

"No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se le alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo

sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna."

No obstante, se señala que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente Proyecto de Ley, conforme a las normas citadas previamente no exime a los y las congresistas de su deber de identificar causales adicionales.

XI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

AL PROYECTO DE LEY No. 075 DE 2025, SENADO, No 285 de 2025 CÁMARA "Por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones", ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY No 073 de 2025 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"

<p>cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC, en el marco de sus funciones de protección al consumidor y control de prácticas comerciales.</p> <p>Parágrafo 1. La regulación control y vigilancia de las actividades relacionadas con la fabricación, registro y uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS corresponderá al Ministerio de Transporte, a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, en el marco de sus funciones legales y reglamentarias.</p> <p>La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil podrá establecer requisitos técnicos o certificados como condiciones previas a la comercialización y adquisición de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, cuando ello resulte necesario para preservar la seguridad operacional y el uso adecuado del espacio aéreo.</p> <p>La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil ejercerá sus funciones considerando el desarrollo de tecnologías emergentes, incluyendo aquellas basadas en inteligencia artificial, que puedan incidir en la evolución, el uso y los</p>	<p>Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, conforme a sus funciones legales y reglamentarias, y de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces, cuando se autorice el uso de estos Sistemas para los Servicios de Vigilancia y Seguridad Privada.</p> <p>2. La regulación para la comercialización y adquisición de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, corresponderá al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y se regirán conforme a las normas generales aplicables en materia comercial, y de protección al consumidor.</p> <p>3. La regulación para la fabricación, registro y uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS corresponderá al Ministerio de Transporte, a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, en el marco de sus funciones legales y reglamentarias.</p> <p>4. La inspección, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no tripuladas – UAS estarán en cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC, en el marco de sus</p>	<p>24 del Decreto 925 de 2013, el registro de importación será obligatorio para la importación de bienes de libre importación que requieran requisitos, permisos o autorizaciones establecidas por las entidades competentes.</p> <p>Las solicitudes de registro de importación, así como sus modificaciones y cancelaciones, se presentarán a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior - VUCE, y en ese sentido la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada ejerce controles en el régimen de libre importación de las subpartidas arancelarias descritas en el Anexo 22 de la Circular 004 del 08 de marzo de 2024, a saber:</p> <p>Subpartida Arancelaria: 8525830000 Descripción mercancía: Cámaras Digitales y Video Cámaras</p>	<p>riesgos asociados a los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, con el fin de anticipar y gestionar escenarios técnicos, operacionales y de seguridad.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de las demás competencias que correspondan a otras entidades públicas, conforme a la normativa vigente y los reglamentos que se expidan en desarrollo de la presente ley.</p> <p>La supervisión, control y vigilancia de las actividades relacionadas con la fabricación, comercialización y adquisición, registro, uso, tenencia, porte y transporte de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS corresponderá al Ministerio de Defensa Nacional y al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en el marco de sus funciones legales y reglamentarias. Estas entidades deberán reglamentar el uso de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de las demás competencias que correspondan a otras entidades</p>	<p>funciones de protección al consumidor y control de prácticas comerciales.</p> <p>En aquellos casos en que se autorice el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS para los Servicios de Vigilancia y Seguridad Privada, su vigilancia y control estará a cargo de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces.</p> <p>En aquellos casos en los que Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas C-UAS hagan uso del espectro radioeléctrico, la vigilancia y control será ejercida por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y la Agencia Nacional del Espectro, en cumplimiento de sus funciones legales y reglamentarias para prevenir interferencias perjudiciales.</p> <p>5. La fabricación, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, estará a cargo del Ministerio de Defensa Nacional.</p> <p>En aquellos casos en que se autorice el uso de estos Sistemas</p>	<p>Grupo: 1. Circuito Cerrado de Televisión 2. Equipo</p> <p>Notas marginales: *1. Helicóptero / Dron de control remoto con cámara y grabación de video.</p> <p>Subpartida Arancelaria: 8806210000 Descripción mercancía: Cámaras Digitales y Video Cámaras Grupo: Cámaras de Televisión</p> <p>Notas marginales: Las cámaras de televisión, montadas en aeronaves no tripuladas, únicamente diseñados para ser teledirigidas, con un peso máximo de despegue inferior o igual a 250 g</p> <p>De acuerdo a lo anterior, la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada ejerce controles en los bienes referidos como quiera que se encuentran sometidos al régimen de libre importación, por lo cual se mantiene la competencia de la</p>
<p>públicas, conforme a la normativa vigente y los reglamentos que se expidan en desarrollo de la presente ley.</p> <p>Artículo 4. Definiciones. Para los efectos de la presente Ley, se adoptan 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.</p> <p>La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil podrá complementar o actualizar dichas definiciones mediante los Reglamentos Aeronáuticos de</p>	<p>Artículo 3. Definiciones. Para los efectos de la presente Ley, se adoptan las siguientes definiciones:</p> <p>a) Aeronave no tripulada (UA/Unmanned Aircraft): Aeronave destinada a volar sin piloto a bordo.</p> <p>b) Aeronave no tripulada registrada: Aeronave no tripulada que cuenta con registro activo ante la Aeronáutica Civil.</p>	<p>para los Servicios de Vigilancia y Seguridad Privada, su vigilancia y control estará a cargo de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces.</p> <p>Parágrafo 4. En estricto cumplimiento del principio de colaboración armónica, para la adecuada implementación de las disposiciones establecidas en la presente Ley, las entidades señaladas en este artículo adelantarán las adecuaciones reglamentarias requeridas en los artículos 30, sobre el régimen de transición, y 31, sobre facultades reglamentarias de la presente Ley.</p> <p>entidad para ejercer inspección, vigilancia y control sobre equipos de seguridad que los servicios de vigilancia y seguridad privada pudieran operar en la prestación de sus servicios.</p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio, enfatiza que el artículo 3 del proyecto de Ley, en materia de protección al consumidor está redactado de manera adecuada, teniendo en cuenta que se ajusta a las funciones y competencias administrativas de la normatividad vigente.</p> <p>Por recomendación de la Aerocivil y la AAES, como autoridades aeronáuticas, se recomienda que el artículo de definiciones remita a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, toda vez que dichas definiciones son susceptibles de modificación de acuerdo con los estándares de la Organización de</p>	<p>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.</p> <p>Parágrafo. En lo relativo a los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, las definiciones técnicas y operacionales serán adoptadas por el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la autoridad competente, conforme a sus funciones constitucionales y legales.</p> <p>Cuando se trate de aspectos relacionados con el uso, gestión y control del espectro radioeléctrico, la definición y actualización de los conceptos técnicos corresponderá al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones con el apoyo técnico de la Agencia Nacional del Espectro – ANE, de conformidad con sus competencias legales.</p>	<p>c) Aeronave pilotada a distancia (RPA/Remotely Piloted Aircraft): Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.</p> <p>d) Autorización de vuelo UAS. Autorización emitida por la Aeronáutica Civil en la cual especifica detalladamente el alcance de la autorización de vuelo.</p> <p>e) Categorías de operación aérea de aeronave no tripulada: Es la clasificación de las operaciones aéreas que se realizan con aeronaves no tripuladas con relación a las consideraciones que rigen el uso del espacio aéreo nacional.</p> <p>f) CIAC: Centro de instrucción de aeronáutica civil.</p> <p>g) Certificado de explotador UAS: Certificado expedido por la Aeronáutica Civil por medio del cual se autoriza a un explotador UAS para realizar determinadas operaciones aéreas con UAS.</p> <p>h) Certificado de idoneidad de piloto UAS: Certificado expedido por la Aeronáutica Civil por medio del cual se otorgan privilegios a una persona natural para operar un UAS en la categoría específica,</p>	<p>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.</p> <p>Parágrafo. En lo relativo a los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, las definiciones técnicas y operacionales serán adoptadas por el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la autoridad competente, conforme a sus funciones constitucionales y legales, teniendo en cuenta los lineamientos técnicos emitidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la Agencia Nacional del Espectro.</p> <p>Cuando se trate de aspectos relacionados con el uso, gestión y control del espectro radioeléctrico, la definición y actualización de los conceptos técnicos corresponderá al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones con el apoyo técnico de la Agencia Nacional del Espectro – ANE, de conformidad con sus competencias legales.</p> <p>Aviación Civil Internacional – OACI.</p> <p>La Agencia Nacional del Espectro prestará el apoyo necesario al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en lo referente a los lineamientos técnicos en el uso de C-UAS; de igual manera, confirma que tiene la capacidad para proveer apoyo técnico al Ministerio de las TIC con los recursos que tiene la entidad.</p>

<p>i) Certificado de registro del sistema de aeronave no tripulada: Certificado expedido por la Aeronáutica Civil por medio del cual se inscribe un UAS en la base de datos correspondiente.</p> <p>j) Drone: En el contexto de los UAS, es la palabra genérica empleada para referirse, indistintamente, a cualquier aeronave no tripulada o pilotada a distancia.</p> <p>k) Equipos tecnológicos de UAS. Son aquellos dispositivos, sensores, instrumentos y/o mecanismos que se pueden usar como complemento al sistema de aeronave no tripulada (UAS) que no están integrados, instalados de manera fija o hacen parte del modelo de fábrica del UAS.</p> <p>l) Operador UA: Persona que manipula los mandos de control de una UA en categoría abierta durante el tiempo de vuelo de la misma, quien no cuenta con certificado de idoneidad como piloto UAS.</p> <p>m) Piloto UAS. Persona responsable de realizar tareas esenciales en la operación de una aeronave no tripulada UA en categoría específica, quien manipula los controles de vuelo</p>				<p>durante toda la operación aérea.</p> <p>n) Sistema de aeronave no tripulada (UAS/Unmanned Aircraft System): Es el conjunto conformado por la aeronave no tripulada y sus elementos conexos que permiten operarla a distancia.</p> <p>o) Tipos de operación aérea con UAS: Son las operaciones aéreas que han sido catalogadas como una actividad específica que se realiza con un sistema de aeronave no tripulada.</p> <p>p) Zona de no vuelo dron (ZNVD): Es un área geográfica definida por límites laterales y verticales desde la superficie del terreno hasta la altura designada, en la cual no está permitido el vuelo de aeronaves no tripuladas.</p> <p>q) UAEC: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o Aerocivil.</p>		
				<p>Capítulo II. De los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS</p>	<p>Capítulo II. De los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS</p>	<p>Se mantiene el título del capítulo II del Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado/285 de 2025 Cámara</p>
<p>Aeronaves no Tripuladas – UAS, así como de sus partes y componentes asociados estará sujeta al régimen aduanero vigente. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN será la autoridad competente para administrar, verificar y controlar la declaración de importación de estos Sistemas, en coordinación con las entidades con competencia técnica sobre el uso, trazabilidad y seguridad de éstos.</p> <p>Los requisitos para la importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados estarán supeditados a la reglamentación actual y que se expida para tal efecto por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley.</p> <p>Quien desee importar o comercializar los productos señalados en el presente artículo, deberá registrarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo mediante la presentación de la respectiva solicitud. Este registro deberá actualizarse</p>	<p>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.</p>	<p>– UAS, así como de sus partes y componentes asociados estará sujeta al régimen aduanero vigente. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN será la autoridad competente para administrar, verificar y controlar la declaración de importación de estos Sistemas, en coordinación con las entidades con competencia técnica <u>en la formulación de lineamientos sobre el uso—trazabilidad—y destinación final de estos Sistemas, atendiendo a los lineamientos de seguridad operacional y Seguridad Nacional en la operación y utilización de estos Sistemas.</u></p> <p><u>Cuando se trate de importación de estos Sistemas como medio tecnológico para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, se deberán contar con registro previo ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.</u></p> <p><u>Los requisitos para la importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas –UAS– sus partes– y componentes asociados estarán supeditados a la reglamentación actual y que se expida para tal efecto por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, dentro de</u></p>	<p>anualmente en la base del Registro Único Nacional de Importaciones y Comercializadores Autorizados, sin perjuicio de su articulación con el Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, administrado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, el cual funcionará como herramienta complementaria para el seguimiento integral de estos sistemas desde su ingreso al territorio nacional hasta su uso efectivo.</p>	<p>los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley.</p> <p>Parágrafo. Quien desee importar o comercializar los productos señalados en el presente artículo, deberá registrarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior VUCE mediante la presentación de la respectiva solicitud. Este registro deberá actualizarse anualmente en la base del Registro Único Nacional de Importaciones y Comercializadores Autorizados, sin perjuicio de su articulación con el Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, administrado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, el cual funcionará como herramienta complementaria para el seguimiento integral de estos sistemas desde su ingreso al territorio nacional hasta su uso efectivo.</p>	<p>coordinación con la DIAN y los Ministerios de Defensa y Comercio.</p> <p>La DIAN también manifiesta que no tiene competencia frente a la trazabilidad y control que requieren los dispositivos y sus partes, en lo relativo al uso final que tengan; no obstante, tiene a su cargo los controles aduaneros para todas las mercancías que ingresen al Territorio Aduanero Nacional (TAN)</p> <p>En lo relacionado con el RUAS y el RC-UAS, La DIAN manifiesta que actualmente no se tiene un esquema de interoperabilidad con los sistemas de la Aerocivil y el Ministerio de Defensa; pero debe tenerse en cuenta que los requisitos y restricciones administrativas para la importación de estas mercancías se establecen por los reguladores a través de la Ventanilla Única de</p>	
			<p>Artículo 5. Importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. La importación de Sistemas de</p>	<p>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</p>	<p>Artículo 5. Importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. La importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas</p>	<p>La DIAN indica que el procedimiento que se surte para la importación de UAS y C-UAS:</p>

<p>Artículo 6. Fabricación de Sistemas Aéreos no Tripulados</p>		<p>Comercio Exterior del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; ello implica que entre las Entidades se puedan definir mecanismos para el intercambio y uso de información, para fines de control. Por parte del MinCIT se informa que no cuenta con facultades para hacer control o emitir vistos buenos previos al trámite de importación, pues, su función es corroborar y validar el cumplimiento de los requisitos previos exigidos por las entidades de control competentes que interperan en esta plataforma, para luego emitir los registros y/o licencias de importación correspondientes, por lo tanto, se elimina el inciso correspondiente a esta materia y se ajusta la redacción del último inciso dejándolo como párrafo del artículo, incluyendo la mención a la VUCE administrada por esta cartera.</p>	<p>La CIAC menciona que se requiere un UAS</p>
		<p>Artículo 6. Fabricación de Sistemas Aéreos no Tripulados – UAS, sus</p>	
<p>Artículo 7. Comercialización y adquisición de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que comercialicen, adquieran o usen Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberán cumplir los parámetros que para el efecto definen el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, atendiendo a las directrices establecidas en la presente Ley.</p>		<p>la fabricación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas según su uso, estableciendo lineamientos para fomentar la innovación tecnológica, la investigación académica y el desarrollo de prototipos, sin menoscabo de la seguridad operacional y la seguridad nacional. Parágrafo 2. Los desarrollos tecnológicos para el diseño y fabricación en Colombia de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS para usos militares y de Aviación de Estado será liderada por la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana – CIAC.</p>	<p>En concordancia con la modificación al artículo 5, sobre importación de UAS, se ajusta la redacción de este artículo estableciendo la obligatoriedad del cumplimiento de las disposiciones sobre importación y comercialización, así como la de Registro de los UAS, sus partes y componentes asociados en el RUAS, administrado por la Aeronáutica Civil.</p>
<p>– UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil reglamentará los requisitos aplicables para la fabricación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, en el marco de sus competencias y atendiendo al principio de colaboración armónica entre las entidades del Estado, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley. Esta reglamentación deberá armonizarse con los procesos de certificación técnica establecidos en la normativa aeronáutica vigente, en particular con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, incluyendo el procedimiento para la expedición del Certificado de Validación Técnico Operacional – CVTO o el documento que lo reemplace, modifique o adicione, así como con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI. Estas certificaciones constituyen un requisito indispensable para la operación legal de estos sistemas en el país.</p>		<p>partes y componentes asociados. El Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil reglamentará los requisitos aplicables para la fabricación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, en el marco de sus competencias y atendiendo al principio de colaboración armónica entre las entidades del Estado, en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley. Esta reglamentación deberá armonizarse con los procesos de certificación técnica establecidos en la normativa aeronáutica vigente, en particular con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, incluyendo el procedimiento para la expedición del Certificado de Validación Técnico Operacional – CVTO o el documento que lo reemplace, modifique o adicione, así como con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI. Estas certificaciones constituyen un requisito indispensable para la operación legal de estos sistemas en el país. Parágrafo 1. La reglamentación de la que trata este artículo dispondrá de criterios diferenciadores sobre</p>	<p>personalizado, con gran capacidad de carga, mayor autonomía y total disponibilidad para su operación debido a las amenazas por el uso de UAS por grupos armados ilegales; estos requerimientos han sido el punto de partida para desarrollar el UAS DRAGOM, siendo este el primer dron de reconocimiento y ataque guiado, diseñado para responder a los retos de la defensa moderna.</p>
<p>Artículo 8. Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Transporte, a través de la Unidad Administrativa Especial de</p>	<p>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</p>	<p>Industria y Turismo y el Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, atendiendo a las directrices establecidas en la presente Ley, atendiendo a los usos civiles, privados o comerciales respectivos. Asimismo, deberá cumplir con la obligación de registrar estos productos en el Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados – RUAS, administrado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, de que trata el Artículo 8 de esta Ley. Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil podrá establecer requisitos técnicos o certificados como condiciones previas a la comercialización y adquisición de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, cuando ello resulte necesario para preservar la seguridad operacional y el uso lícito del espacio aéreo.</p>	<p>El artículo 4 del Proyecto de Ley 073 de 2025 Cámara está incorporado en el artículo 8 del Proyecto de Ley 075 de 2025</p>

<p>Aeronáutica Civil – Aerocivil, fortalecerá el Sistema de información actualmente existente para el Registro de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, con el fin de consolidar la información relacionada con la importación, fabricación, propiedad, tenencia, comercialización, uso y aseguramiento de estos sistemas.</p> <p>El Registro RUAS deberá estar actualizado y permitir la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.</p> <p>Toda persona natural o jurídica que importe, fabrique, comercialice, adquiera o utilice Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes o componentes asociados deberá registrarse y mantener actualizada su información en el Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS.</p> <p>Parágrafo 1. El Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS 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.</p>	<p>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.</p> <p>Parágrafo. El Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas UAS solo tiene alcance para registrar los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), las aeronaves pilotadas a distancia o remotamente (RPA) deberán ajustarse a los procedimientos establecidos por la Aeronáutica Civil.</p> <p>Artículo 5. Obligadoriedad 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.</p> <p>Parágrafo 1. Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que</p>	<p>Aeronáutica Civil – Aerocivil, fortalecerá el Sistema de información actualmente existente para el Registro de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, con el fin de consolidar la información relacionada con la importación, fabricación, propiedad, tenencia, comercialización, uso y aseguramiento de estos sistemas, sus partes y componentes asociados.</p> <p>El Registro RUAS deberá estar actualizado y permitir la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.</p> <p>Toda persona natural o jurídica que importe, fabrique, comercialice, adquiera o utilice Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes o componentes asociados estará obligada a deberá registrarse y mantener actualizada su información en el Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS.</p> <p>Parágrafo 1. Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que pretenda ingresar al territorio nacional con un Sistema de Aeronave No Tripulada - UAS deberá realizar el registro de cada UAS en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas UAS de la</p>	<p>Cámara, 285 de 2025 Cámara.</p> <p>Por otro lado, se sugiere incluir los parágrafos 1 y 2 del artículo 5 del Proyecto de Ley 073 de 2025 Cámara y ajustar la redacción para la obligatoriedad del Registro de los UAS.</p>	<p>Parágrafo 2. La interoperabilidad del Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS con sistemas de información de otras entidades, se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, atendiendo a los principios constitucionales de seguridad y defensa nacional, reserva legal y colaboración armónica entre autoridades.</p> <p>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.</p> <p>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, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> <p>Artículo 6. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas</p>	<p>pretenda ingresar al territorio nacional con al menos un Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) deberá realizar el registro de cada UAS en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas UAS de la Aeronáutica Civil y verificar que se encuentre formalmente relacionada en el sistema antes de su arribo al país.</p> <p>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.</p> <p>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, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> <p>Artículo 6. Registro de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas</p>	<p>Aeronáutica Civil y verificar que se encuentre formalmente relacionada en el sistema antes de su arribo al país.</p> <p>Parágrafo 2. El Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS 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.</p> <p>Parágrafo 3. La interoperabilidad del Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS con sistemas de información de otras entidades, se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, atendiendo a los principios constitucionales de seguridad y defensa nacional, reserva legal de la información y colaboración armónica entre autoridades, en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 4. Las diferentes autoridades competentes 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</p>	
<p>UAS nuevos por venta. Los sistemas de aeronaves no tripuladas UAS nuevos que se comercialicen dentro del territorio nacional deberán ser registrados en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas UAS 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.</p> <p>Parágrafo 1. El comercializador debe realizar antes del 31 de marzo de cada año, un reporte a la Aeronáutica Civil de los UAS 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.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 8. Prohibición de Registro. No podrán ser registrados los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) que consideren en su ficha técnica</p>	<p>establecidas por la Aeronáutica Civil.</p> <p>Parágrafo 1. Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que pretenda ingresar al territorio nacional con un Sistema de Aeronave No Tripulada - UAS deberá realizar el registro de cada UAS en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas UAS de la</p>	<p>establecidas por la Aeronáutica Civil.</p> <p>Artículo 9 Prohibición de Registro. No podrán ser registrados los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados que en su ficha técnica</p>	<p>Se acoge el artículo 8 del Proyecto de Ley 073 de 2025 Cámara, adicionando lo relacionado con que los</p>	<p>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.</p> <p>Artículo 9. Uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. 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 Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC y demás normas concordantes.</p> <p>Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que utilicen Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberán cumplir con los siguientes requisitos, de conformidad con la normativa vigente:</p>	<p>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.</p> <p>Artículo 11. Operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) La Aeronáutica Civil definirá los parámetros y procedimientos para la operación de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en el territorio nacional.</p> <p>Artículo 16. Pólizas de responsabilidad civil extracontractual RCE para operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil establecerán una metodología y normatividad que permita cuantificar los valores de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para las operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas UAS en el territorio nacional cuyo peso sea</p>	<p>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.</p> <p>Artículo 10. Uso y operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. 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 Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC y demás normas concordantes.</p> <p>Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que utilicen Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberán cumplir con los siguientes requisitos, de conformidad con la normativa vigente:</p>	<p>lineamientos técnicos de esta regulación serán remitidos por el Ministerio de Defensa Nacional en cuanto a la clasificación de UAS para usos militares.</p> <p>Lo contemplado en los artículos 11 y 16 del Proyecto de Ley 073 de 2025 Cámara, sobre la operación de UAS y la constitución de la póliza de responsabilidad civil extracontractual, está incorporado en el artículo 10 del Proyecto de Ley 075 de 2025 Cámara, sin embargo, se sugiere incluir en el título del artículo la palabra 'operación', como categoría técnica del uso de UAS.</p> <p>De acuerdo con la sugerencia de la Super/Gigilancia, se incluye como requisito previo de uso de UAS para servicios de</p>

<p>1. Estar registrados en el Sistema RUAS establecido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil conforme a lo previsto en la normativa aeronáutica vigente, incluyendo la identificación de las aeronaves, sus partes y equipos tecnológicos asociados.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Obtener la autorización o certificación requerida según la categoría de operación prevista en el Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC.</p> <p>4. Las operaciones con Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS deberán realizarse exclusivamente en las zonas habilitadas para tal fin, de acuerdo con la información publicada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil a</p>	<p>inferior a una tonelada, con el fin de complementar lo establecido en el Código del Comercio.</p>	<p>1. Estar registrados en el Sistema RUAS establecido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil conforme a lo previsto en la normativa aeronáutica vigente, incluyendo la identificación de las aeronaves, sus partes y equipos tecnológicos asociados.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Obtener la autorización o certificación requerida según la categoría de operación prevista en el Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC.</p> <p>4. Las operaciones con Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS deberán realizarse exclusivamente en las zonas habilitadas para tal fin, de acuerdo con la información publicada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil a través del Visor Geográfico UAS o el instrumento que lo complementa o sustituya, conforme a la normativa aeronáutica aplicable. Esta</p>	<p>vigilancia y seguridad privada la autorización de esta entidad.</p> <p>Se incluyen incisos específicos para la operación y uso para los servicios de vigilancia y seguridad privada como quiera que el RAC 100 refiere lo siguiente:</p> <p>“100.405 Tipos de operación UAS en la categoría específica (e) A continuación, se describen los tipos de operación UAS en la categoría específica:</p> <p>(1) Simple captura de imágenes o datos;</p> <p>(2) Captura de imágenes o datos con fines de vigilancia y seguridad privada;</p> <p>Nota. – Los exploradores UAS certificados que realicen operaciones de captura de imágenes o datos con fines de vigilancia y seguridad privada deberán cumplir lo dispuesto en el Decreto 356 de 1994 (Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada),</p>	<p>través del Visor Geográfico UAS o el instrumento que lo complementa o sustituya, conforme a la normativa aeronáutica aplicable. Esta herramienta, administrada y actualizada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil constituye la referencia técnica obligatoria para identificar en tiempo real las áreas habilitadas, restringidas o sujetas a condiciones especiales para la operación de UAS en el espacio aéreo nacional.</p> <p>En el caso de los espacios aéreos restringidos para el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, serán reglamentados por la Fuerza Aeroespacial Colombiana.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, reglamentará 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.</p>	<p>herramienta, administrada y actualizada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil constituye la referencia técnica obligatoria para identificar en tiempo real las áreas habilitadas, restringidas o sujetas a condiciones especiales para la operación de UAS en el espacio aéreo nacional.</p> <p>En el caso de los espacios aéreos restringidos para el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, serán reglamentados por la Fuerza Aeroespacial Colombiana.</p> <p>Los servicios de vigilancia y seguridad privada interesados en prestar sus servicios a través de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, deberán contar con licencia de funcionamiento vigente emitida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces, y la autorización correspondiente para la prestación del servicio con medio tecnológico.</p> <p>Asimismo, deberá registrar y solicitar la autorización correspondiente para la prestación del servicio con medio tecnológico con Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS a través del trámite de inclusión de equipos. La</p>	<p>específicamente en lo relativo a la aprobación por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada respecto del uso de medios tecnológicos (artículo 3), por lo cual la UAEAC exigirá copia de la licencia o credencial dispuesta en dicha norma a esos explotadores UAS. Esto, sumado a la no violación de la intimidad, por lo cual se hace necesario que en armonía con la Aeronáutica Civil, se establezcan parámetros en punto a áreas prohibidas de vuelo, así como horarios.</p>
<p>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 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.</p> <p>Parágrafo 2. En los eventos en los que no se dé cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, se podrán aplicar los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas establecidas en la Ley 1801 de 2016, sin perjuicio de las demás acciones que en derecho corresponda.</p> <p>Parágrafo 3. En los eventos en que se realicen sobrevuelos de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS en áreas restringidas o prohibidas, establecidas por las autoridades competentes, así como en perímetros de unidades militares y de policía o de infraestructura estratégica, la Fuerza Pública podrá tomar las medidas necesarias para inhabilitarlos,</p>		<p>Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces emitirá el protocolo de prestación del servicio a través de este medio tecnológico el cual será diseñado en coordinación con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, reglamentará 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.</p> <p>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 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.</p> <p>Parágrafo 2. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil ejercerá sus funciones considerando el desarrollo de</p>		<p>incluyendo la destrucción inmediata.</p> <p>Artículo 10. Tenencia de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. La tenencia de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes</p>	<p>tecnologías emergentes, incluyendo aquellas basadas en inteligencia artificial, que puedan incidir en la evolución, el uso y los riesgos asociados a los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, con el fin de anticipar y gestionar escenarios técnicos, operacionales y de seguridad.</p> <p>Parágrafo 3. En los eventos en los que no se dé cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, se podrán aplicar los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas establecidas en la Ley 1801 de 2016, sin perjuicio de las demás acciones que en derecho corresponda.</p> <p>Parágrafo 4. En los eventos en que se realicen sobrevuelos de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS en áreas restringidas o prohibidas, establecidas por las autoridades competentes, así como en perímetros de unidades militares y de policía o de infraestructura estratégica, la Fuerza Pública podrá tomar las medidas necesarias para inhabilitarlos, incluyendo la destrucción inmediata.</p> <p>Artículo 11. Tenencia de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. La tenencia de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados</p>	<p>Se acoge el artículo 10 del Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado/285 de 2025 Cámara y se ajusta la numeración</p>

<p>asociados comprende su posesión en un bien inmueble previamente registrado ante el sistema correspondiente, junto con su código de identificación, sus partes, componentes asociados y demás datos definidos por la autoridad competente en el permiso respectivo.</p> <p>La tenencia no confiere por sí sola la autorización de vuelo u operación estos sistemas en el espacio aéreo. El uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberá sujetarse a las condiciones, restricciones y autorizaciones establecidas por la entidad competente, conforme a la presente Ley y a la reglamentación que se expida para tal efecto.</p> <p>Parágrafo. Los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados podrán ser utilizados con fines comerciales o sin ánimo de lucro en el espacio aéreo nacional, previa obtención de los permisos requeridos y conforme a lo dispuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –Aerocivil y, en caso de uso en espacios aéreos restringidos, a la Fuerza Aeroespacial Colombiana. En todo</p>		<p>comprende se entiende como su posesión en un bien inmueble previamente registrado ante el sistema correspondiente, junto con su código de identificación, sus partes, componentes asociados y demás datos definidos por la autoridad competente en el permiso respectivo.</p> <p>La tenencia no confiere por sí sola la autorización de vuelo u operación de estos Sistemas en el espacio aéreo. El uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberá sujetarse a las condiciones, restricciones y autorizaciones establecidas por la entidad competente, conforme a la presente Ley y a la reglamentación que se expida para tal efecto.</p> <p>Parágrafo. Los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados podrán ser utilizados con fines comerciales o sin ánimo de lucro en el espacio aéreo nacional, previa obtención de los permisos requeridos y conforme a lo dispuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –Aerocivil y, en caso de uso en espacios aéreos restringidos, a la Fuerza Aeroespacial Colombiana. En todo caso, su operación deberá ajustarse a las normas sobre seguridad operacional, protección del medio ambiente,</p>	<p>caso, su operación deberá ajustarse a las normas sobre seguridad operacional, protección del medio ambiente, privacidad, convivencia y demás disposiciones aplicables.</p> <p>Artículo 11. Porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes o componentes asociados se entiende como la acción de llevarlos consigo de manera inmediata o facilitar su disponibilidad directa, fuera del domicilio o lugar autorizado de guarda, para lo cual se deberá cumplir con los requisitos legales o reglamentarios establecidos por la autoridad competente para tal fin.</p> <p>Artículo 12. Transporte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El transporte de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, así como de sus partes y componentes asociados podrá realizarse en el territorio nacional con fines de comercialización, uso, mantenimiento o práctica de vuelo, siempre que se cuente con el RUAS o los documentos que acrediten su tenencia o adquisición, tales como el manifiesto de aduana, el certificado de importación o la</p>	<p>privacidad, convivencia y demás disposiciones aplicables.</p> <p>Artículo 12. Porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes o componentes asociados se entiende como la acción de llevarlos consigo de manera inmediata o facilitar su disponibilidad directa, fuera del domicilio o lugar autorizado de guarda, para lo cual se deberá cumplir con los requisitos legales o reglamentarios establecidos por la autoridad competente para tal fin.</p> <p>Artículo 13. Transporte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El transporte de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, así como de sus partes y componentes asociados podrá realizarse en el territorio nacional con fines de comercialización, uso, mantenimiento o práctica de vuelo, siempre que se cuente con el RUAS e los documentos que acrediten su tenencia o adquisición, tales como el manifiesto de aduana, el certificado de importación o la factura de compra, según corresponda.</p>	<p>Se acoge el artículo 11 del Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado/285 de 2025 Cámara y se ajusta la numeración</p> <p>Se incluye sugerencia de la Supervigilancia con base en lo argumentado en artículos anteriores.</p>
<p>factura de compra, según corresponda.</p> <p>Las disposiciones previstas en el presente artículo deberán armonizarse con los procedimientos establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y lo reglado por el Registro Único de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, que establece el marco vigente para su identificación, trazabilidad y control operativo.</p>	<p>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</p>	<p>Las disposiciones previstas en el presente artículo deberán armonizarse con los procedimientos establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y lo reglado por el Registro Único de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, que establece el marco vigente para su identificación, trazabilidad y control operativo.</p> <p>Parágrafo. Los servicios de vigilancia y seguridad privada, podrán transportar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS según los servicios contratados y para prestar vigilancia en sitios fijos, acreditando que cuenta con licencia de funcionamiento, habilitación de uso de medio tecnológico, inclusión de equipos, acreditación de operador de medio tecnológico, certificado de operación, póliza de responsabilidad civil extracontractual, indicación de lugar de destino y finalidad del transporte, observando las condiciones de seguridad que establezca el Gobierno Nacional</p> <p>Artículo 14. 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</p>	<p>aeronaves no tripuladas UAS en el país.</p> <p>Parágrafo 1. Corresponde a la Aeronáutica Civil, como autoridad correspondiente en la materia, definir a quién le aplica el término de Piloto UAS.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>país. Parágrafo 4. Corresponde a la Aeronáutica Civil, como autoridad correspondiente en la materia, definir a quién le aplica el término de Piloto UAS.</p> <p>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.</p> <p>Parágrafo 1 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.</p> <p>Parágrafo 2 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.</p>	<p>Se acoge el artículo 13 del Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado/285 de 2025 Cámara y se ajusta la numeración</p>
<p>Artículo sin equivalencia en el PL 075 Senado/285 Cámara</p>			<p>Artículo 13. Vigilancia y control. La vigilancia y control de la tenencia, porte y transporte de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS estarán a cargo</p>	<p>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</p>	

<p>de la Fuerza Pública, atendiendo a los lineamientos establecidos en el presente Capítulo II de la Ley.</p>	<p>aeroneves no tripulada 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.</p>	<p>atendiendo a los lineamientos establecidos en el presente Capítulo II de la Ley.</p>		<p>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:</p>		<p>Como en otro tipo de mercancías, las competencias sobre importación, fabricación y comercialización recaen en la DIAN y el Ministerio de Comercio, y la vigilancia y control la ejercen las autoridades con competencia según los usos y la destinación de estos Sistemas.</p>
<p>Artículo sin equivalencia en el PL 075 Senado/285 Cámara</p>	<p>Artículo 13. Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones establecidas por la Aeronáutica Civil para el uso de Sistemas de aeroneves no tripuladas UAS, será sancionado siguiendo los procedimientos establecidos por esta entidad.</p>	<p>Artículo 16. Sanciones. El incumplimiento de las disposiciones establecidas por la Aeronáutica Civil para el uso de Sistemas de Aeroneves no Tripuladas -UAS, será sancionado siguiendo los procedimientos establecidos por esta entidad.</p>	<p>Se incluye el artículo 13 del Proyecto de Ley 073 de 2025 Cámara y se ajusta la numeración</p>	<p>1. Colaborar con la Aeronáutica Civil para brindar soluciones a los retos que se presentan para desarrollar y fomentar la aviación no tripulada.</p>		<p>Además, este Proyecto de Ley establece en sus artículos 31 y 32 el régimen de transición y las facultades reglamentarias para ajustar la normativa requerida para la regulación de estos Sistemas.</p>
<p>Artículo sin equivalencia en el PL 075 Senado/285 Cámara</p>	<p>Artículo 17. Comité Asesor de Aviación No Tripulada. Se creará 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 aeroneves 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 de Espectro, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Autoridad Aeronáutica de Aviación de</p>		<p>No se recomienda crear un aparato burocrático alrededor de la regulación y gestión de los UAS y C-UAS. El marco regulatorio establecido a través de esta Ley permite aclarar las funciones y competencias de las entidades concernidas en el tema, dejando claro que en lo que refiere a UAS, es la Aerocivil la autoridad competente en la mayor parte de su regulación y, en el caso de los C-UAS, el Ministerio de Defensa.</p>	<p>2. Desarrollar e implementar normativas que garanticen el uso seguro y eficiente de la aviación no tripulada en el territorio nacional.</p> <p>3. Facilitar la adaptación de las nuevas tecnologías de aviación no tripulada a las necesidades del país.</p> <p>4. Coordinar y generar normativas o regulaciones técnicas conjuntas.</p> <p>5. Asegurar la aplicación de las normativas en coordinación con el Ministerio de Defensa y la Policía Nacional.</p> <p>6. Promover la implementación de políticas articuladas, eficientes y seguras en materia de aviación no tripulada.</p> <p>Parágrafo. Todo lo relacionado con la regulación aeronáutica será</p>		<p>Por su parte, las entidades concernidas ya se encuentran trabajando en medidas administrativas que permitan avanzar en paralelo con el trámite del Proyecto de Ley para que, una vez entre en vigencia, se cuente con los lineamientos para la actualización de actos administrativos que permitan la correcta</p>
<p>Artículo sin equivalencia en el PL 075 Senado/285 Cámara</p>	<p>de competencia exclusiva de la Aeronáutica Civil.</p> <p>Artículo 18. Protección de la privacidad y la intimidad personal. Toda operación con Sistemas de Aeroneves 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.</p> <p>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 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.</p>	<p>Artículo 17. Protección de la privacidad y la intimidad personal. Toda operación con Sistemas de Aeroneves 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 la que las sustituya o modifique.</p> <p>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 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.</p> <p>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</p>	<p>implementación de la Ley bajo la coordinación de la Aeronáutica Civil y la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado.</p> <p>Se incluye el artículo 18 del Proyecto de Ley 073 de 2025 Cámara y se ajusta la numeración.</p> <p>Se eliminan los dos parágrafos bajo el entendido de que el primero indica unas funciones que no son competencia ni de la SIC ni del Ministerio del Interior, y que el segundo indica modificaciones al Código de Convivencia que ya se hacen en la presente ley.</p>	<p>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 UAS, garantizando la protección de los derechos fundamentales.</p>	<p>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 UAS, garantizando la protección de los derechos fundamentales.</p>	<p>Se mantiene el título del Capítulo III del Proyecto de Ley 073 de 2025 Senado/285 de 2025 Cámara</p>
<p>Artículo sin equivalencia en el PL 075 Senado/285 Cámara</p>	<p>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 normalizadas 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.</p>	<p>Artículo 18. Regulación de tecnología de Sistemas de Contramedidas de Aeroneves no Tripuladas - C-UAS. Los Sistemas de Contramedidas de Aeroneves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados, son considerados bienes de interés estratégico para la seguridad y defensa nacional y serán de uso restringido de la Aviación de Estado, por lo cual solamente podrán ser operados por las Fuerzas Militares, la Policía Nacional y organismos de seguridad del Estado en cumplimiento de sus funciones constitucionales y legales.</p>	<p>Artículo sin equivalencia en el PL 075 Senado/285 Cámara</p>	<p>Capítulo III. De los Sistemas de Contramedidas de Aeroneves no Tripuladas - C-UAS</p>	<p>Capítulo III. De los Sistemas de Contramedidas de Aeroneves no Tripuladas - C-UAS</p>	<p>Se sugiere incluir este artículo [Nuevo] derivado del artículo 15 del Proyecto de Ley 073 de 2025 Cámara, con la finalidad de establecer de manera taxativa que los C-UAS son de uso exclusivo de la Aviación de Estado, y que, de manera excepcional, la SuperVigilancia podrá autorizar discrecionalmente el uso de estos sistemas para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada.</p>

<p>Artículo 13. Importación de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. La importación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, así como de sus partes y componentes asociados estará sujeta al régimen aduanero vigente y a la reglamentación que expidan el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, a través de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN y el Ministerio de Defensa Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley.</p>		<p>Excepcionalmente, la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada en uso de su facultad discrecional podrá autorizar la operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, para lo cual se deberá actualizar la normativa correspondiente en esta materia en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de esta Ley, y considerando las funciones de vigilancia y control ejercidas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la Agencia Nacional del Espectro.</p>	<p>De acuerdo con lo indicado en los artículos 2, ámbito de aplicación y 3, competencia, se ajusta la redacción de este artículo precisando que la competencia sobre C-UAS es del Ministerio de Defensa Nacional y, en lo que refiere a su uso excepcional en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, incluirá la competencia de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.</p>
<p>de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS que para tal efecto cree el Ministerio de Defensa Nacional, el cual funcionará como herramienta complementaria para el seguimiento integral de estos sistemas desde su ingreso al territorio nacional hasta su uso efectivo.</p>		<p>Ministerio de Comercio, Industria y Turismo previo aval del Ministerio de Defensa Nacional en aras de garantizar la seguridad y defensa del Estado. Dicho aval deberá ser obtenido por el importador antes de la presentación y aceptación de la declaración de importación.</p> <p>Quien desee importar o comercializar los productos señalados en el presente artículo, deberá registrarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo mediante la presentación de la respectiva solicitud. Este registro deberá actualizarse anualmente en la base del Registro Único Nacional de Importaciones y Comercializadores Autorizados, sin perjuicio de su articulación con el del Registro de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS que para tal efecto cree el Ministerio de Defensa Nacional, el cual funcionará como herramienta complementaria para el seguimiento integral de estos sistemas desde su ingreso al territorio nacional hasta su uso efectivo.</p> <p>Parágrafo. Las personas jurídicas públicas o privadas que pretenden importar Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas para ser usados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada deberán registrarse ante la</p>	
<p>La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN será la autoridad competente para administrar, verificar y controlar la declaración de importación de estos sistemas, en coordinación con las entidades con competencia técnica sobre el uso, trazabilidad y seguridad de estos.</p> <p>El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo podrá aprobar las licencias o registros de importación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS previo aval del Ministerio de Defensa Nacional en aras de garantizar la seguridad y defensa del Estado. Dicho aval deberá ser obtenido por el importador antes de la presentación y aceptación de la declaración de importación.</p> <p>Quien desee importar o comercializar los productos señalados en el presente artículo, deberá registrarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo mediante la presentación de la respectiva solicitud. Este registro deberá actualizarse anualmente en la base del Registro Único Nacional de Importaciones y Comercializadores Autorizados, sin perjuicio de su articulación con el del Registro de Contramedidas</p>		<p>los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>El Ministerio de Defensa Nacional emitirá las especificaciones técnicas de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados restringidos para usos militares o de la Aviación de Estado.</p> <p>La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN será la autoridad competente para administrar, verificar y controlar la declaración de importación de estos Sistemas, en coordinación con las entidades con competencia técnica en la formulación de lineamientos sobre el uso - trazabilidad y exclusivo para actividades de Aviación de Estado o servicios de Vigilancia y Seguridad Privada cuando corresponda, atendiendo a los lineamientos de seguridad Nacional en la utilización de estos Sistemas.</p> <p>El Ministerio de Defensa Nacional Comercio, Industria y Turismo podrá aprobar será la entidad competente para dar el visto bueno a las licencias o registros de importación de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS que se soliciten a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior VUCE, administrado por el</p>	
<p>Artículo 14. Fabricación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones reglamentarán los requisitos aplicables para la fabricación de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, en el marco de sus competencias, atendiendo al principio de colaboración armónica entre las entidades del Estado, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.</p> <p>La reglamentación deberá considerar de manera específica los riesgos asociados al uso del espectro radioeléctrico, la interferencia de señales y los posibles impactos en la infraestructura crítica. Para tal efecto, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones participará en la definición de los requisitos técnicos y operativos para la fabricación de este tipo de</p>		<p>Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada de conformidad con el Decreto Ley 356 de 1994 o la norma que la sustituya o modifique.</p> <p>Artículo 20. Fabricación de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones reglamentarán los requisitos aplicables para la fabricación de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, atendiendo a los lineamientos de seguridad y defensa, y los posibles impactos en la infraestructura crítica establecidos por el Gobierno Nacional en el marco de sus competencias, atendiendo al principio de colaboración armónica entre las entidades del Estado, en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1. La reglamentación deberá considerar de manera específica los riesgos asociados al uso del espectro radioeléctrico; y las interferencias perjudiciales de señales y los posibles impactos en la infraestructura crítica. Para tal efecto, bajo el principio de colaboración armónica, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las</p>	<p>Atendiendo a las observaciones del Ministerio TICs sobre su falta de competencia en la fabricación de C-UAS, se ajusta la redacción dejando en cabeza del Ministerio de Defensa esta etapa de la cadena de suministro de C-UAS, manteniendo la participación del Ministerio TICs a través de la Agencia Nacional del Espectro – ANE en la definición de los criterios técnicos para que en la fabricación y uso de C-UAS se consideren los riesgos asociados al uso del espectro radioeléctrico, interferencias; para lo cual, la Agencia Nacional del Espectro, prestará el apoyo que se requiera al Ministerio TIC y al Ministerio de Defensa.</p> <p>Por otro lado, se incluye un parágrafo sobre la fabricación de C-UAS</p>

<p>tecnologías de conformidad con el régimen de telecomunicaciones y las normas vigentes en materia de uso del espectro. Asimismo, se deberán atender los lineamientos de seguridad y defensa que establezca el Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con las autoridades competentes.</p>		<p>Comunicaciones a través de la Agencia Nacional del Espectro participará en la definición de los requisitos técnicos para y operativos para la fabricación de este tipo de tecnologías de conformidad con el régimen de telecomunicaciones y las normas vigentes en materia de uso del espectro. Asimismo, se deberán atender los lineamientos de seguridad y defensa que establezca el Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con las autoridades competentes.</p> <p>Parágrafo 2. Los desarrollos tecnológicos para el diseño y fabricación en Colombia de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS para usos militares, de Aviación de Estado y para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada será liderada por la Corporación de Alta Tecnología para la Defensa – CODALTEC o quien haga sus veces, los cuales solamente podrán ser adquiridos y operados por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y por las empresas de vigilancia y seguridad privada cuando se trate de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas autorizados para su operación en la prestación de tales servicios.</p>	<p>de usos militares, de Aviación de Estado y para servicios de Vigilancia y Seguridad Privada que sea liderada por CODALTEC.</p> <p>De igual manera, solicita que se incluyan herramientas de financiamiento, programas de formación especializada y acuerdos de codesarrollo tecnológico que aseguren la transferencia de conocimiento y propiedad intelectual.</p>			<p>Parágrafo 3. Las personas jurídicas públicas o privadas que pretendan fabricar Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas C-UAS para ser usados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada deberán registrarse ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada de conformidad con el Decreto Ley 356 de 1994 o la norma que la sustituya o modifique.</p>	
				<p>Artículo 15. Comercialización y adquisición de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, partes y componentes asociados. Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que deseen comercializar o adquirir Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, deberán cumplir los parámetros que para el efecto definen el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Defensa Nacional, quienes reglamentarán estos aspectos en el marco de sus competencias legales, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.</p>		<p>Artículo 21. Comercialización y adquisición de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, partes y componentes asociados. Para la comercialización y adquisición de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que deseen comercializar o adquirir Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, deberán cumplir previamente con los parámetros de importación y fabricación establecidos en los artículos 18 y 19 de la presente Ley y los lineamientos que para el tal efecto definen el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Defensa Nacional y la Superintendencia de Vigilancia y</p>	<p>Considerando que los C-UAS serán de uso exclusivo de las FFM y la Policía Nacional en ejercicio de sus funciones y para la Aviación de Estado y, excepcionalmente, para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, se ajusta la redacción de este artículo en esa vía, dejando la competencia reglamentaria en cabeza del Ministerio de Defensa y la SuperVigilancia.</p>
<p>Artículo 16. Registro de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Defensa Nacional creará el Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas RC-UAS, sus partes y componentes asociados, con el fin de consolidar la información relacionada con la importación, fabricación, propiedad, tenencia, posesión, comercialización, uso y aseguramiento de estos sistemas.</p> <p>Parágrafo 1. La administración del Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS de aquellos</p>		<p>Seguridad Privada quienes reglamentarán estos aspectos en el marco de sus competencias legales, en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo. Las personas jurídicas públicas o privadas que pretendan comercializar o adquirir Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas C-UAS para ser usados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada deberán registrarse ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada de conformidad con el Decreto Ley 356 de 1994 o la norma que la sustituya o modifique.</p> <p>Artículo 22. Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Defensa Nacional creará el Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas RC-UAS, sus partes y componentes asociados, con el fin de consolidar la información relacionada con la importación, fabricación, propiedad, tenencia, posesión, comercialización, uso y aseguramiento de estos sistemas.</p> <p>Parágrafo 4. El RC-UAS tendrá un módulo administrado por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada en el cual se registrarán exclusivamente del</p>	<p>Se precisa que la administración del Registro de los sistemas de aeronaves no tripuladas – UAS y sistemas de contramedidas de aeronaves no tripuladas – C-UAS con fines de vigilancia y seguridad privada corresponde a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, esto, en el caso de que llegare a contemplarse lo dispuesto en el numeral 6º del artículo 53 del Decreto Ley 356 de 1994. Lo anterior, al</p>	<p>Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS que se empleen en servicios de vigilancia y seguridad privada estará a cargo de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Defensa Nacional.</p> <p>Parágrafo 2. El Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS, sus partes y componentes asociados, deberá estar actualizado y permitir la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.</p> <p>Parágrafo 3. Toda persona natural o jurídica que importe, fabrique, comercialice, adquiera o utilice Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes o componentes asociados, deberá registrarse y mantener actualizada su información en el Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas.</p> <p>Parágrafo 4. El Registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS deberá garantizar la protección de los datos</p>	<p>Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS de aquellos los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS autorizados para la operación que se empleen en servicios de vigilancia y seguridad privada estará a cargo de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Defensa Nacional.</p> <p>Parágrafo. El Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS, sus partes y componentes asociados, deberá estar actualizado y permitir la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.</p> <p>Parágrafo 3 1. Toda las personas naturales o jurídicas que importen, fabriquen, comercialicen, adquieran o utilicen Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes o componentes asociados, deberán registrarse y mantener actualizada su información en el Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS.</p> <p>Parágrafo 4 2. El Registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS</p>		<p>margen de lo ya comentado en el presente documento, a saber, la necesidad de que los C-UAS sean de uso exclusivo de fuerzas del estado, a fin de impedir que terceros puedan interferir en la operación de UAS, incluyendo los que se implementen en ejercicios de seguridad y defensa.</p>

<p>personales, conforme con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.</p>		<p>deberá garantizar la protección de los datos personales, conforme con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.</p>		<p>requisitos establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación.</p>		<p>estándares establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional.</p>	<p>como quedó ajustado en los artículos correspondientes.</p>
<p>Parágrafo 5. La interoperabilidad del Registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - RC-UAS con sistemas de información de otras entidades, se reglamentará por parte del Ministerio de Defensa Nacional conforme a sus funciones legales y en atención a la naturaleza estratégica y sensible de la información, atendiendo a los principios constitucionales de Seguridad y Defensa Nacional, Reserva Legal y Colaboración Armónica entre autoridades.</p>		<p>Parágrafo 5 3. La interoperabilidad del Registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - RC-UAS con sistemas de información de otras entidades, será reglamentada por parte del Ministerio de Defensa Nacional conforme a sus funciones legales y en atención a la naturaleza estratégica y sensible de la información, atendiendo a los principios constitucionales de Seguridad y Defensa Nacional, reserva legal y <u>confidencialidad de la información y Colaboración Armónica entre autoridades.</u></p>		<p>Parágrafo 1. El Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en la reglamentación determinará lo relacionado con la expedición de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, para lo cual se deberá coordinar con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en el marco de sus competencias legales y reglamentarias.</p>		<p>Los <u>personas jurídicas</u> que cuenten con autorización para el uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados cumplirán con los requisitos establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en la reglamentación determinará lo relacionado con la expedición de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, para lo cual se deberá coordinar con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en el marco de sus competencias legales y reglamentarias.</p>	
<p>Artículo 17. Uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. Los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados serán usados conforme a los estándares establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional. Las personas jurídicas públicas o privadas que cuenten con autorización para el uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados cumplirán con los</p>		<p>Artículo 23. Uso de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. <u>De acuerdo con lo establecido en el Artículo 18 de esta Ley,</u> los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados <u>serán de uso restringido de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional y organismos de seguridad del Estado, y excepcionalmente podrán ser usados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada por lo cual</u> serán usados conforme a los</p>	<p>De acuerdo con las observaciones del Ministerio de TICs, se suprime su inclusión en lo contemplado en este artículo, toda vez las especificaciones técnicas relacionadas con el uso del espectro radioeléctrico por parte de C-UAS para prevenir interferencias perjudiciales se encuentran en las etapas de fabricación y comercialización de estos sistemas, tal y</p>	<p>Parágrafo 2. En los eventos en los que no se dé cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, se podrán aplicar los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas establecidas en la Ley 1801 de 2016, sin perjuicio de las demás acciones que en derecho corresponda.</p> <p>Parágrafo 3. En los eventos en que se usen C-UAS en áreas restringidas o prohibidas, establecidas por las autoridades competentes, así como en perímetros de unidades militares y de policía, o de infraestructura</p>		<p>Parágrafo 2. En los eventos en los que no se dé cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, se podrán aplicar los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas establecidas en la Ley 1801 de 2016, sin perjuicio de las demás acciones que en derecho corresponda.</p>	
<p>estratégica, la Fuerza Pública podrá tomar las medidas necesarias para inhabilitarlos, incluyendo su destrucción inmediata.</p>		<p>Parágrafo 3. En los eventos en que se usen <u>Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS</u> en áreas restringidas o prohibidas, establecidas por las autoridades competentes, así como en perímetros de unidades militares y de policía, o de infraestructura estratégica, la Fuerza Pública podrá tomar las medidas necesarias para inhabilitarlos, incluyendo su destrucción inmediata.</p>		<p>en un bien inmueble previamente registrado ante el sistema correspondiente, junto con su código de identificación, sus partes y componentes y demás datos definidos por la autoridad competente en el permiso respectivo.</p>		<p>posesión en un bien inmueble previamente registrado ante el sistema correspondiente, junto con su código de identificación, sus partes y componentes y demás datos definidos por la autoridad competente en el permiso respectivo.</p>	
<p>Artículo 18. Tenencia de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. La tenencia de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados comprende su posesión</p>		<p>Parágrafo 4. Además de las entidades establecidas en el presente artículo, el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario - INPECE podrá utilizar <u>Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS en el perímetro de los establecimientos penitenciarios y carcelarios con la finalidad de mantener el control y la seguridad de estos centros. El uso de C-UAS por parte del INPECE se regirá por los principios de estricta necesidad, proporcionalidad y garantía de los derechos de las personas privadas de la libertad.</u></p>	<p>Se acoge el artículo 18 del Proyecto de Ley 075/25 Senado - 285/25 Cámara y se ajusta la numeración.</p>	<p>La tenencia no confiere por sí sola la autorización para la operación de estos sistemas. El uso de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS deberá sujetarse a las condiciones, restricciones y autorizaciones establecidas por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación, conforme a la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1. Los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados solamente podrán ser utilizados en el marco de actividades de seguridad, protección o defensa aérea conforme a lo estipulado por el Ministerio de Defensa Nacional, en coordinación con las autoridades competentes.</p>		<p>La tenencia no confiere por sí sola la autorización para la operación de estos sistemas. El uso de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS deberá sujetarse a las condiciones, restricciones y autorizaciones establecidas por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación, conforme a la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 4. Los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados solamente podrán ser utilizados en el marco de actividades de seguridad, protección o defensa aérea conforme a lo estipulado por el Ministerio de Defensa Nacional, en coordinación con las autoridades competentes.</p>	
<p>Artículo 19. Porte de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas</p>		<p>Artículo 24. Tenencia de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. La tenencia de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados <u>comprende se entiende como</u> su</p>		<p>Artículo 19. Porte de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas</p>		<p>Artículo 25. Porte de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas de Contramedidas de</p>	<p>Se acoge el artículo 19 del Proyecto de Ley 075/25 Senado - 285/25 Cámara y se enumera el artículo</p>

<p>de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados se entiende como la acción de llevarlos consigo de manera inmediata o facilitar su disponibilidad directa fuera del domicilio o lugar autorizado de guarda, para lo cual se deberá cumplir con los requisitos legales o reglamentarios establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación para tal fin.</p>		<p>Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados se entiende como la acción de llevarlos consigo de manera inmediata o facilitar su disponibilidad directa fuera del domicilio o lugar autorizado de guarda, para lo cual se deberá cumplir con los requisitos legales o reglamentarios establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación para tal fin.</p>		<p>Ministerio de Defensa Nacional, conforme al tipo de sistema y su nivel de riesgo.</p>		<p>conforme al tipo de sistema y su nivel de riesgo.</p>	
<p>Artículo 20. Transporte de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes. El transporte de los Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, así como de sus partes y componentes asociados podrá realizarse en el territorio nacional con fines de comercialización, uso o mantenimiento, siempre que se cuente con los documentos que acrediten su tenencia legal o adquisición, tales como el manifiesto de aduana, el certificado de importación o la factura de compra, según corresponda.</p> <p>El transporte deberá observar las condiciones de seguridad y trazabilidad que establezca el Gobierno Nacional, a través del</p>		<p>Artículo 26. Transporte de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes. El transporte de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, así como de sus partes y componentes asociados podrá realizarse en el territorio nacional con fines de comercialización, uso o mantenimiento, siempre que se cuente con <u>el RC-UAS</u> los documentos que acrediten su tenencia legal o adquisición, tales como el manifiesto de aduana, el certificado de importación o la factura de compra, según corresponda.</p> <p>El transporte deberá observar las condiciones de seguridad y trazabilidad que establezca el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional,</p>	<p>Se acoge el artículo 20 del Proyecto de Ley 072/25 Senado - 285/25 Cámara y se ajusta la numeración.</p>	<p>Artículo 21. Delimitación del uso del espacio aéreo. El Ministerio de Defensa en coordinación con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil determinará las zonas del espacio aéreo para el uso de Sistemas de Contramedidas Aeronaves no Tripuladas – C-UAS sus partes y componentes asociados.</p>	<p>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 que operan en todo el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo. La Aeronáutica Civil definirá las características técnicas de los dispositivos de identificación que utilizarán las aeronaves no tripuladas (UA) operadas en el</p>	<p>Artículo 27. Delimitación del uso del espacio aéreo. El Ministerio de Defensa en coordinación con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil determinará las zonas del espacio aéreo para el uso de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS sus partes y componentes asociados.</p>	<p>Se acoge el artículo 21 del Proyecto de Ley 075/25 Senado y 285/25 Cámara y se ajusta la numeración</p>
<p>Sistema de Gestión de Uso del Espacio Aéreo Nacional dentro del territorio nacional.</p> <p>Capítulo IV. Modificaciones al Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana</p> <p>Artículo 22. Adiciónese al Título XV de la Ley 1801 de 2016, el Capítulo IV y el artículo 148A, el cual quedará así:</p> <p>CAPÍTULO IV. DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS – UAS Y SISTEMAS DE CONTRAMEDIDAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS – C-UAS, SUS PARTES Y COMPONENTES ASOCIADOS</p> <p>Artículo 148 A. Comportamientos contrarios a la convivencia por el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y</p>		<p>Capítulo IV. Modificaciones al Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana</p> <p>Artículo 28. Adiciónese al Título XV de la Ley 1801 de 2016, el Capítulo IV y el Artículo 148A, el cual quedará así:</p> <p>CAPÍTULO IV. DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS – UAS Y SISTEMAS DE CONTRAMEDIDAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS – C-UAS, SUS PARTES Y COMPONENTES ASOCIADOS</p> <p>Artículo 148 A. Comportamientos contrarios a la convivencia por el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, y por lo tanto no deben efectuarse:</p> <p>1. Afectar la privacidad y la integridad de las personas a</p>	<p>Se mantiene el título del Capítulo IV del Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado/285 de 2025 Cámara</p> <p>Atendiendo a la observación del Ministerio TICs, la disposición final de los C-UAS decomisados una vez la decisión quede en firme será competencia del Ministerio de Defensa Nacional a través de la dependencia que éste delegue.</p>	<p>componentes asociados, y por lo tanto no deben efectuarse:</p> <ol style="list-style-type: none"> Afectar la privacidad y la integridad de las personas a través del uso y operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, así como la toma y recolección no autorizada de imágenes y videos. Almacenar, comercializar, distribuir Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia. Alterar o modificar la carga útil establecida por el fabricante definido, de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, para lo cual la 		<p>través del uso y operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, así como la toma y recolección no autorizada de imágenes y videos.</p> <ol style="list-style-type: none"> Fabricar, almacenar, comercializar, y distribuir Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia. Alterar o modificar la carga útil establecida por el fabricante definido, de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, para lo cual la autoridad competente podrá realizar inspecciones de oficio. Utilizar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin el lleno de los requisitos legales y 	

<p>autoridad competente podrá realizar inspecciones de oficio.</p> <p>4. Utilizar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin el lleno de los requisitos legales y reglamentarios establecidos por la autoridad competente.</p> <p>5. Tener, poseer, transportar o alquilar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, sin demostrar su procedencia y utilización lícita sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia.</p> <p>6. Desarrollar actividades diferentes a las expresamente autorizadas para el uso u operación de los Sistemas de Aeronaves</p>		<p>reglamentarios establecidos por la autoridad competente.</p> <p>5. Tener, poseer, transportar o alquilar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, sin demostrar su procedencia y utilización lícita sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia.</p> <p>6. Desarrollar actividades diferentes a las expresamente autorizadas en los permisos otorgados para el uso u operación de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados <u>registrados ante el RUAS o el RC-UAS.</u></p> <p>7. Sobrepasar los límites de vuelo establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil para la seguridad operacional al hacer uso, empleo u operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS.</p>	<p>no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.</p> <p>7. Sobrepasar los límites de vuelo establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil para la seguridad operacional al hacer uso, empleo u operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS.</p> <p>8. Permitir, auspicar, tolerar, inducir o constreñir la operación por niñas, niños o a adolescentes de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.</p> <p>9. Operar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS bajo el efecto de alcohol o sustancias psicoactivas que puedan afectar el juicio del operador.</p>		<p>8. Permitir, auspicar, tolerar, inducir o constreñir la operación por niñas, niños o a adolescentes de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.</p> <p>9. Operar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS bajo el efecto de alcohol o sustancias psicoactivas que puedan afectar el juicio del operador.</p> <p>10. Portar o transportar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin contar con el permiso de autoridad competente cuando estas lo requieran.</p> <p>11. No contar con póliza de responsabilidad civil extracontractual vigente por la propiedad o tenencia de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, una vez el Gobierno Nacional expida la reglamentación sobre la materia.</p>																																
<p>10. Portar o transportar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin contar con el permiso de autoridad competente cuando estas lo requieran.</p> <p>11. No contar con póliza de responsabilidad civil extracontractual vigente por la propiedad o tenencia de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, una vez el Gobierno Nacional expida la reglamentación sobre la materia.</p> <p>12. Transportar en Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS materiales, sustancias u objetos considerados como peligrosos o prohibidos sin cumplir con las condiciones y procedimientos establecidos en la reglamentación aeronáutica vigente, en especial lo dispuesto en la Parte 175 de los Reglamentos Aeronáuticos</p>		<p>12. Transportar en Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS materiales, sustancias u objetos considerados como peligrosos o prohibidos sin cumplir con las condiciones y procedimientos establecidos en la reglamentación aeronáutica vigente, en especial lo dispuesto en la Parte 175 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC o la norma que la sustituya o la reemplace.</p> <p>La detección, control y seguimiento de los comportamientos contrarios a la convivencia establecidos en este artículo se podrán complementar a través del uso del Certificado de Valoración Técnica Operacional – CVTO o el documento que lo reemplace o modifique o adicione, el visor geográfico UAS y la Publicación de Información Aeronáutica, herramientas que permitirán verificar el cumplimiento de los requisitos operacionales, las zonas autorizadas para el uso de estos sistemas y las condiciones técnicas bajo las cuales fueron registrados.</p> <p>Parágrafo 1. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados será objeto de la aplicación de las siguientes medidas:</p>	<p>de Colombia – RAC o la norma que la sustituya o la reemplace.</p> <p>La detección, control y seguimiento de los comportamientos contrarios a la convivencia establecidos en este artículo se podrán complementar a través del uso del Certificado de Valoración Técnica Operacional – CVTO o el documento que lo reemplace o modifique o adicione, el visor geográfico UAS y la Publicación de Información Aeronáutica, herramientas que permitirán verificar el cumplimiento de los requisitos operacionales, las zonas autorizadas para el uso de estos sistemas y las condiciones técnicas bajo las cuales fueron registrados.</p> <p>Parágrafo 1. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados será objeto de la aplicación de las siguientes medidas:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Comportamientos</th> <th>Medida Correctiva a aplicar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Numeral 1</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 2</td> <td>Multa General tipo 4; Suspensión temporal de la actividad; Decomiso</td> </tr> </tbody> </table>	Comportamientos	Medida Correctiva a aplicar	Numeral 1	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 2	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de la actividad; Decomiso		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Comportamientos</th> <th>Medida Correctiva a aplicar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Numeral 1</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 2</td> <td>Multa General tipo 4; Suspensión temporal de la actividad; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 3</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 4</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 5</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 6</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 7</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 8</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 9</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 10</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 11</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> <tr> <td>Numeral 12</td> <td>Multa General tipo 4; Decomiso</td> </tr> </tbody> </table> <p>Parágrafo 2. En los términos establecidos en el Artículo 164 de la Ley 1801 de 2016 concordante con el Decreto 1070 de 2015 – CVTO o la norma que lo modifique o adicione, una vez aplicado y ejecutado el medio de policía de incautación sobre un Sistema de Aeronaves no Tripulada – UAS o un Sistema de Contramedidas</p>	Comportamientos	Medida Correctiva a aplicar	Numeral 1	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 2	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de la actividad; Decomiso	Numeral 3	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 4	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 5	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 6	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 7	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 8	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 9	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 10	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 11	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 12	Multa General tipo 4; Decomiso
Comportamientos	Medida Correctiva a aplicar																																				
Numeral 1	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 2	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de la actividad; Decomiso																																				
Comportamientos	Medida Correctiva a aplicar																																				
Numeral 1	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 2	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de la actividad; Decomiso																																				
Numeral 3	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 4	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 5	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 6	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 7	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 8	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 9	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 10	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 11	Multa General tipo 4; Decomiso																																				
Numeral 12	Multa General tipo 4; Decomiso																																				

<table border="1"> <tr><td>Numeral 3</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 4</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 5</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 6</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 7</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 8</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 9</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 10</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 11</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> <tr><td>Numeral 12</td><td>Multa General tipo 4; Decomiso</td></tr> </table>	Numeral 3	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 4	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 5	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 6	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 7	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 8	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 9	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 10	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 11	Multa General tipo 4; Decomiso	Numeral 12	Multa General tipo 4; Decomiso	<p>de Aeronaves no Tripulada – C-UAS, sus partes y componentes asociados, este será puesto a disposición y materializado por la autoridad territorial competente, quien deberá realizar la gestión correspondiente de acuerdo al marco legal expuesto en la presente Ley, y adecuará los lugares para el almacenamiento de estos dispositivos hasta que la medida correctiva de decomiso y su disposición final quede en firme por parte de la autoridad competente.</p> <p>Las autoridades de policía podrán hacer uso de los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas para restablecer la convivencia frente a los comportamientos contrarios a la convivencia relacionados con los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.</p> <p>Parágrafo 3. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Defensa Nacional, a través de la dependencia que delegue, definirá la destinación final de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes decomisados una vez la decisión sobre la medida correctiva se encuentre en firme conforme a la orden emitida por parte de la autoridad</p>	<p>de Aeronaves no Tripulada – C-UAS, sus partes y componentes asociados, este será puesto a disposición y materializado por la autoridad territorial competente, quien deberá realizar la gestión correspondiente de acuerdo al marco legal expuesto en la presente Ley, y adecuará los lugares para el almacenamiento de estos dispositivos hasta que la medida correctiva de decomiso y su disposición final quede en firme por parte de la autoridad competente.</p> <p>Las autoridades de policía podrán hacer uso de los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas para restablecer la convivencia frente a los comportamientos contrarios a la convivencia relacionados con los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes decomisados una vez la decisión sobre la medida correctiva se encuentre en firme conforme a la orden emitida por parte de la autoridad</p>	<p>marco legal expuesto en la presente Ley, y adecuará los lugares para el almacenamiento de estos dispositivos hasta que la medida correctiva de decomiso y su disposición final quede en firme por parte de la autoridad competente.</p> <p>Las autoridades de policía podrán hacer uso de los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas para restablecer la convivencia frente a los comportamientos contrarios a la convivencia relacionados con los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.</p> <p>Parágrafo 3. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, a través de la dependencia que delegue, definirá la destinación final de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes decomisados una vez la decisión sobre la medida correctiva se encuentre en firme conforme a la orden emitida por parte de la autoridad competente. Para la disposición final de los elementos decomisados se considerará la</p>	<p>competente. Para la disposición final de los elementos decomisados se considerará la sostenibilidad ambiental en el procedimiento.</p> <p>Parágrafo 4. En el evento de no identificar o individualizar al piloto u operador del Sistema de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistema de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, el personal uniformado de la Policía Nacional incautará los elementos correspondientes y los dejará a disposición ante las entidades territoriales competentes para su posterior disposición final, en los términos definidos en el parágrafo 3 del presente artículo. En estos casos, el bien se considerará en abandono y se procederá a ordenar su destrucción mediante auto de Policía.</p> <p>Parágrafo 5. La Policía Nacional presentará un informe periódico a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil sobre los medios de policía y medidas correctivas implementadas por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, para que verifique si se encuentran en el Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas R-UAS y adelante las actuaciones administrativas correspondientes en el marco de sus</p>
Numeral 3	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 4	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 5	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 6	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 7	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 8	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 9	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 10	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 11	Multa General tipo 4; Decomiso																							
Numeral 12	Multa General tipo 4; Decomiso																							
<p>sostenibilidad ambiental en el procedimiento.</p> <p>Parágrafo 4. En el evento de no identificar o individualizar al piloto u operador del Sistema de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistema de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, el personal uniformado de la Policía Nacional incautará los elementos correspondientes y los dejará a disposición ante las entidades territoriales competentes para su posterior disposición final, en los términos definidos en el parágrafo 3 del presente artículo. En estos casos, el bien se considerará en abandono y se procederá a ordenar su destrucción mediante auto de Policía.</p> <p>Parágrafo 5. La Policía Nacional presentará un informe periódico a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil sobre los medios de policía y medidas correctivas implementadas por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, para que verifique si se encuentran en el Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas R-UAS y adelante las actuaciones</p>	<p>competencias legales y reglamentarias.</p>	<p>administrativas correspondientes en el marco de sus competencias legales y reglamentarias.</p> <p>Capítulo V. Modificaciones al Código Penal Colombiano</p> <p>Artículo 23. Modifíquese el segundo inciso al artículo 343 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 343. Terrorismo: (...) Si el estado de zozobra o terror es provocado mediante llamada telefónica, cinta magnetofónica, video, casete, escrito anónimo o el uso de Sistemas Aéreos no Tripulados – UAS la pena será de treinta y dos (32) a noventa (90) meses y la multa de ciento treinta y tres (133.33) a setecientos cincuenta (750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>Artículo 24. Adiciónense los numerales 6, 7 y 8 al artículo 344 "terrorismo" de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 344. Circunstancias de agravación punitiva. Las penas señaladas en el inciso primero del artículo anterior serán de ciento noventa y dos (192) a trescientos</p>	<p>Capítulo V. Modificaciones al Código Penal Colombiano</p> <p>Artículo 29. Modifíquese el segundo inciso al artículo 343 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 343. Terrorismo: (...) Si el estado de zozobra o terror es provocado mediante llamada telefónica, cinta magnetofónica, video, casete, escrito anónimo o el uso de Sistemas Aéreos no Tripulados – UAS la pena será de treinta y dos (32) a noventa (90) meses y la multa de ciento treinta y tres (133.33) a setecientos cincuenta (750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>Artículo 29. Adiciónense los numerales 6, 7 y 8 al artículo 344 "terrorismo" de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 344. Circunstancias de agravación punitiva. Las penas señaladas en el inciso primero del artículo anterior serán de ciento noventa y dos (192) a trescientos</p> <p>Se mantiene el título del Capítulo V del Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado/265 de 2025 Cámara</p> <p>Se propone eliminar el artículo, toda vez que el tipo penal del terrorismo determina que la conducta se realice "valiéndose de medios capaces de causar estragos"</p> <p>En consecuencia, la incorporación de referencia al empleo de sistemas de aeronaves no tripuladas limitaría los diferentes medios y modalidades empleados por los criminales para generar terror y zozobra.</p> <p>Se ajusta la numeración del artículo. Se eliminan los numerales 6 y 7 propuestos para dejar claro que la circunstancia de agravación del delito de terrorismo se dará cuando se empleen Sistemas de Aeronaves</p>																					

<p>sesenta (360) meses de prisión y multa de seis mil seiscientos sesenta y seis puntos sesenta y seis (6.666.66) a cuarenta y cinco mil (45.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuando: (...) 6. Cuando producto de uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, se cause daño a la vida o integridad de las personas. 7. Cuando por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, se cause afectación a la infraestructura estratégica del Estado. 8. Cuando por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS se cause afectación a la operación aérea.</p> <p>Capítulo VI. Disposiciones finales</p>		<p>sesenta (360) meses de prisión y multa de seis mil seiscientos sesenta y seis puntos sesenta y seis (6.666.66) a cuarenta y cinco mil (45.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuando: (...) 6. La conducta se realice mediante el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS o <u>artefactos de uso aéreo, terrestre o acuático remotamente tripulados, se cause daño a la vida o integridad de las personas.</u> 7. <u>Cuando por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, se cause afectación a la infraestructura estratégica del Estado.</u> 8. <u>Cuando por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS se cause afectación a la operación aérea.</u></p> <p>Capítulo VI. Disposiciones finales</p>	<p>no Tripuladas - UAS, Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS o artefactos de uso aéreo, terrestre o acuático remotamente tripulados.</p> <p>Se mantiene el título del Capítulo VI del Proyecto de Ley 075 de 2025 Senado/285 de 2025 Cámara</p>
<p>coordinación con las autoridades competentes podrá establecer mecanismos simplificados de convalidación, actualización o revalidación de registros, permisos u otras autorizaciones previamente expedidas a fin de facilitar la adecuación de los actores del sector a las nuevas disposiciones. En cuanto a los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS que se encuentren en operación a la entrada en vigencia de la presente Ley, sus operadores deberán: 1. Realizar un inventario y reporte de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. 2. Ajustar el uso y operación de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS a las disposiciones técnicas y de seguridad contenidas en la normativa sectorial correspondiente, dentro del plazo que establezca la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Este plazo no podrá ser inferior a seis (6) meses contados desde la</p>		<p>mecanismos simplificados de convalidación, actualización o revalidación de registros, permisos u otras autorizaciones previamente expedidas a fin de facilitar la adecuación de los actores del sector a las nuevas disposiciones. En cuanto a los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS que se encuentren en operación <u>para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada</u> a la entrada en vigencia de la presente Ley, sus operadores deberán: 1. Realizar un inventario y reporte de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. 2. Ajustar el uso y operación de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS a las disposiciones técnicas y de seguridad contenidas en la normativa sectorial correspondiente, dentro del plazo que establezca la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Este plazo no podrá ser inferior a seis (6) meses contados desde la expedición del reglamento técnico.</p>	
<p>Artículo 25. Régimen de transición para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en operación. Los operadores de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley se encuentren realizando actividades bajo las disposiciones de la normativa aeronáutica vigente, deberán ajustarse a lo dispuesto en esta Ley y su reglamentación dentro del plazo que establezca la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, el cual no podrá ser inferior a seis (6) meses contados a partir de la expedición del reglamento correspondiente. Durante el periodo de transición antes indicado, las operaciones de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS se registrarán por la normativa vigente a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, sin perjuicio de la aplicación preferente de las disposiciones relacionadas con seguridad operacional, la protección de derechos fundamentales o el interés público. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil en</p>		<p>Artículo 30. Régimen de transición para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en operación. Los operadores de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley se encuentren realizando actividades bajo las disposiciones de la normativa aeronáutica vigente, deberán ajustarse a lo dispuesto en esta Ley y su reglamentación dentro del plazo que establezca la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, el cual no podrá ser inferior a seis (6) meses contados a partir de la expedición del reglamento correspondiente. Durante el periodo de transición antes indicado, las operaciones de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS se registrarán por la normativa vigente a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, sin perjuicio de la aplicación preferente de las disposiciones relacionadas con seguridad operacional, la protección de derechos fundamentales y el interés público. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil en coordinación con las autoridades competentes podrá establecer</p>	<p>Se acoge el artículo 25 del Proyecto de Ley 075/25 Senado - 285/25 Cámara y se ajusta la numeración. Se precisa que el inventario a realizar de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS ante la Supervigilancia será para quienes estén prestando servicios de vigilancia y seguridad privada usando dichos Sistemas</p>
<p>expedición del reglamento técnico. Parágrafo. La implementación del régimen regulatorio para los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS deberá articularse entre el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y las demás autoridades competentes, en función de los objetivos de defensa, seguridad nacional, protección de infraestructura crítica y cumplimiento de estándares internacionales. Artículo 26. Facultades reglamentarias. En ejercicio de la potestad reglamentaria prevista en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, conforme a las funciones y competencias asignadas en la presente Ley, el Gobierno Nacional a través de todas las entidades competentes deberá expedir la reglamentación necesaria para su adecuada implementación y desarrollo institucional, en un plazo superior a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley. En ejercicio de la facultad reglamentaria, las entidades deberán atender al principio de</p>		<p>Parágrafo. La implementación del régimen regulatorio para los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS deberá articularse entre el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y las demás autoridades competentes, en función de los objetivos de defensa, seguridad nacional, protección de infraestructura crítica y cumplimiento de estándares internacionales. Artículo 31. Facultades reglamentarias. En ejercicio de la potestad reglamentaria prevista en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, conforme a las funciones y competencias asignadas en la presente Ley, el Gobierno Nacional a través de todas las entidades competentes deberá expedir la reglamentación necesaria para su adecuada implementación y desarrollo institucional, en un plazo superior a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley. En ejercicio de la facultad reglamentaria, las entidades deberán atender al principio de colaboración armónica, garantizar la coordinación</p>	

colaboración armónica, garantizar la coordinación interinstitucional, de la seguridad operacional, la protección de los derechos fundamentales y la promoción del desarrollo tecnológico responsable de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados en el marco de sus competencias.		interinstitucional, de la seguridad operacional, la protección de los derechos fundamentales y la promoción del desarrollo tecnológico responsable de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados en el marco de sus competencias.	
Parágrafo. Las disposiciones reglamentarias deberán respetar estrictamente la reserva de Ley y no podrán regular materias propias de competencia del Congreso de la República.		Parágrafo. Las disposiciones reglamentarias deberán respetar estrictamente la reserva de Ley y no podrán regular materias propias de competencia del Congreso de la República.	
Artículo 27. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su 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.	Artículo 32. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	

XII. Conclusiones

- A. El proyecto fortalece el registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS en cabeza del Ministerio de Transporte a través de la Aerocivil, mediante el Registro de UAS – RUAS.
- B. Esta herramienta permite su identificación, trazabilidad y seguimiento conforme al marco normativo vigente, y crea el registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS, con el propósito de recopilar, consolidar y gestionar información relacionada con la importación, comercialización, adquisición, uso y aseguramiento de estos sistemas incluyendo sus partes y componentes asociados.
- C. Como parte del seguimiento al Registro de los Sistemas UAS y C-UAS harán parte el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y Ministerio de Defensa Nacional en lo relacionado con la protección de la seguridad ciudadana y en virtud del artículo 113 de la Constitución Política de Colombia.
- D. La reglamentación sobre la fabricación de partes y componentes asociados deberá atender criterios de proporcionalidad y viabilidad técnica, reconociendo que algunos componentes

electrónicos pueden tener usos múltiples en otros sectores, lo cual exige enfoques diferenciados y mecanismos de control acordes con su naturaleza.

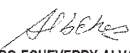
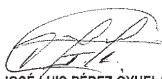
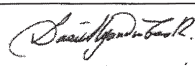


- E. Por su parte, el Sistema de C-UAS será reglamentado por la entidad competente, en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en el marco de sus respectivas competencias.
- F. Esta iniciativa es necesaria ya que permite establecer mecanismos de trazabilidad y control sobre todo el proceso de comercialización, adquisición y uso de las tecnologías relacionadas con los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas – C-UAS, incluidas sus partes y accesorios.
- G. En el caso de los UAS, el seguimiento regulatorio debe tener en cuenta los diferentes tipos de operación establecidos en el RAC 100: la Categoría Abierta, orientada a las actividades recreativas o de bajo riesgo; la Categoría Específica, que comprende operaciones bajo condiciones operacionales particulares y con niveles de riesgo controlado; y la Categoría Certificada, que involucra operaciones de mayor complejidad, riesgo o impacto, como aquellas con fines comerciales, industriales o de seguridad.
- H. Este marco facilita el desarrollo de aplicaciones en sectores como la seguridad nacional, la defensa, la investigación, el control de fronteras, la fotografía aérea, el aeromodelismo y otras actividades tanto civiles como gubernamentales. De esta manera, la regulación no solo garantiza un uso responsable y seguro de estas tecnologías, sino que también impulsa su integración ordenada y legal en el espacio aéreo colombiano.

De lo que se desprende que el fortalecimiento del registro correspondiente a los UAS y la creación del Registro de los Sistemas C-UAS responde, en primer lugar, a la necesidad de contar con mecanismos que permitan su trazabilidad, supervisión y control. Esta necesidad se acentúa frente al creciente proceso de globalización tecnológica, el cual exige respuestas normativas oportunas para garantizar la seguridad, prevenir su uso indebido y mitigar los riesgos asociados a su empleo no autorizado o ilegal.

XIII. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, se presenta ponencia POSITIVA y en consecuencia solicitamos a los Honorables miembros de la Comisiones Segundas Constitucionales del Congreso de la República, dar primer debate y aprobar el **PROYECTO DE LEY No. 075 DE 2025 SENADO - No. 285 DE 2025 CÁMARA "Por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones"** acumulado con el **PROYECTO DE LEY 073 DE 2025 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"** conforme al título y el texto propuesto.

Presentada por:

 NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Coordinador Ponente	 JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República Coordinador Ponente
PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Senadora de la República Ponente	 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Coordinador Ponente
 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Ponente	 JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA Representante a la Cámara Ponente

 ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara Ponente	 ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO Representante a la Cámara Ponente
---	---

<p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN COMISIONES SEGUNDAS CONJUNTAS AL PROYECTO DE LEY 075 DE 2025 SENADO - 285 DE 2025 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY 073 DE 2025 CÁMARA</p> <p><i>“Por medio de la cual se establece un marco regulatorio para los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas - UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones”</i></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p style="text-align: center;">Capítulo I. Disposiciones Generales</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio para los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, con el fin de garantizar la seguridad nacional, la seguridad operacional de la aviación y la convivencia ciudadana, al tiempo que se promueve el desarrollo tecnológico, la innovación y el uso responsable de estos sistemas en los ámbitos civil, comercial y científico.</p> <p>Para ello, se determinan los parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, definidos por la reglamentación técnica expedida por las autoridades aeronáuticas competentes.</p> <p>Asimismo, se modifica la Ley 1801 de 2016 y la Ley 599 de 2000 o la que las sustituyan o modifiquen para prevenir y sancionar el uso ilícito de estos Sistemas.</p> <p>Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Ley constituyen normas de obligatorio cumplimiento por parte de todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que lleven a cabo actuaciones relacionadas con la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados en el territorio nacional.</p> <p>En lo que refiere a los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, utilizados en la Aviación de Estado o en operaciones militares o policiales, su fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte y</p>	<p>transporte será de competencia del Ministerio de Defensa Nacional, las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, bajo los parámetros establecidos por la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado.</p> <p>Parágrafo 1. Cuando los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional 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.</p> <p>Artículo 3. Competencia. Para efectos de lo dispuesto en la presente Ley, y bajo el principio de colaboración armónica entre los órganos del Estado, la competencia para regular la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS se distribuirá de acuerdo con las disposiciones establecidas en los capítulos posteriores de la presente ley y atendiendo al uso diferenciado de cada uno de estos Sistemas, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, conforme a sus funciones legales y reglamentarias, y de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada cuando se autorice el uso de estos Sistemas para los Servicios de Vigilancia y Seguridad Privada. 2. La regulación para la comercialización y adquisición de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, corresponderá al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y se regirán conforme a las normas generales aplicables en materia comercial. 3. La regulación para la fabricación, registro y uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS corresponderá al Ministerio de Transporte, a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, en el marco de sus funciones legales y reglamentarias. 4. La inspección, vigilancia y control de los Sistemas de Aeronaves no tripuladas – UAS estarán en cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC, en el marco de sus funciones de protección al consumidor y control de prácticas comerciales. <p>En aquellos casos en que se autorice el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS para los Servicios de Vigilancia y Seguridad Privada, su vigilancia y control estará cargo de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces.</p> <p>En aquellos casos en los que Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas C -UAS hagan uso del espectro radioeléctrico, la vigilancia y control será ejercida por</p>
<p>el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y la Agencia Nacional del Espectro, en cumplimiento de sus funciones legales y reglamentarias para prevenir interferencias perjudiciales.</p> <p>5. La fabricación, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, estará a cargo del Ministerio de Defensa Nacional.</p> <p>En aquellos casos en que se autorice el uso de estos Sistemas para los Servicios de Vigilancia y Seguridad Privada, su vigilancia y control estará cargo de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces.</p> <p>Parágrafo. En estricto cumplimiento del principio de colaboración armónica, para la adecuada implementación de las disposiciones establecidas en la presente Ley, las entidades señaladas en este artículo adelantarán las adecuaciones reglamentarias requeridas en los términos establecidos en los artículos 30, sobre el régimen de transición, y 31, sobre facultades reglamentarias de la presente Ley.</p> <p>Artículo 4. Definiciones. Para los efectos de la presente Ley, se adoptan 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.</p> <p>La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil 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.</p> <p>Parágrafo. En lo relativo a los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, las definiciones técnicas y operacionales serán adoptadas por el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la autoridad competente, conforme a sus funciones constitucionales y legales, teniendo en cuenta los lineamientos técnicos emitidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la Agencia Nacional del Espectro.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II. De los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS</p> <p>Artículo 5. Importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. La importación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, así como de sus partes y componentes asociados estará sujeta al régimen aduanero vigente. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN será la autoridad competente para administrar, verificar y controlar la declaración de importación de estos Sistemas, en coordinación con las entidades con competencia técnica en la formulación de</p>	<p>lineamientos sobre el uso y destinación final de estos Sistemas, atendiendo a los lineamientos de seguridad operacional y Seguridad Nacional en la operación y utilización de estos Sistemas.</p> <p>Cuando se trate de importación de estos Sistemas como medio tecnológico para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, se deberán contar con registro previo ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.</p> <p>Parágrafo. Quien desee importar los productos señalados en el presente artículo, deberá registrarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior VUCE. Este registro deberá actualizarse anualmente en la base del Registro Único Nacional de Importaciones y Comercializadores Autorizados, sin perjuicio de su articulación con el Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, administrado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, el cual funcionará como herramienta complementaria para el seguimiento integral de estos sistemas desde su ingreso al territorio nacional hasta su uso efectivo.</p> <p>Artículo 6. Fabricación de Sistemas Aéreos no Tripulados – UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil reglamentará los requisitos aplicables para la fabricación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, en el marco de sus competencias y atendiendo al principio de colaboración armónica entre las entidades del Estado, en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>Esta reglamentación deberá armonizarse con los procesos de certificación técnica establecidos en la normativa aeronáutica vigente, en particular con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, incluyendo el procedimiento para la expedición del Certificado de Validación Técnico Operacional – CVTO o el documento que lo reemplace, modifique o adicione, así como con los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI. Estas certificaciones constituyen un requisito indispensable para la operación legal de estos sistemas en el país.</p> <p>Parágrafo 1. La reglamentación de la que trata este artículo dispondrá de criterios diferenciadores sobre la fabricación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas según su uso, estableciendo lineamientos para fomentar la innovación tecnológica, la investigación académica y el desarrollo de prototipos, sin menoscabo de la seguridad operacional y la seguridad nacional.</p> <p>Parágrafo 2. Los desarrollos tecnológicos para el diseño y fabricación en Colombia de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS para usos militares y de Aviación de Estado será liderada por la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana – CIAC.</p>

<p>Artículo 7. Comercialización y-adquisición de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. Para la comercialización y adquisición de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas deberán cumplir previamente con los parámetros de importación o fabricación establecidos en los artículos 5 y 6 de la presente Ley, atendiendo a los usos civiles, privados o comerciales respectivos.</p> <p>Asimismo, deberá cumplir con la obligación de registrar estos productos en el Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados – RUAS, administrado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, de que trata el Artículo 8 de esta Ley.</p> <p>Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil podrá establecer requisitos técnicos o certificados como condiciones previas a la comercialización y adquisición de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, cuando ello resulte necesario para preservar la seguridad operacional y el uso lícito del espacio aéreo.</p> <p>Artículo 8. Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Transporte, a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, fortalecerá el Sistema de información actualmente existente para el Registro de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, con el fin de consolidar la información relacionada con la importación, fabricación, propiedad, tenencia, comercialización, uso y aseguramiento de estos sistemas, sus partes y componentes asociados.</p> <p>El Registro RUAS deberá estar actualizado y permitir la consulta de la información por parte de las autoridades competentes en el marco de sus funciones legales.</p> <p>Toda persona natural o jurídica que importe, fabrique, comercialice, adquiera o utilice Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes o componentes asociados estará obligada a registrarse y mantener actualizada su información en el Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS.</p> <p>Parágrafo 1. Toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que pretenda ingresar al territorio nacional con un Sistema de Aeronave No Tripulada - UAS deberá realizar el registro de cada UAS en el Sistema de Registro de Aeronaves No Tripuladas UAS de la Aeronáutica Civil y verificar que se encuentre formalmente relacionada en el sistema antes de su arribo al país.</p> <p>Parágrafo 2. El Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS 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.</p>	<p>Parágrafo 3. La interoperabilidad del Sistema de Registro Único Nacional de Aeronaves no Tripuladas – RUAS con sistemas de información de otras entidades, se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, atendiendo a los principios constitucionales de seguridad y defensa nacional, reserva legal de la información y colaboración armónica entre autoridades, en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 4. Las diferentes autoridades competentes 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.</p> <p>Artículo 9. 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 en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 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.</p> <p>Artículo 10. Uso y operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. 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 Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC y demás normas concordantes.</p> <p>Las personas naturales, jurídicas, públicas o privadas que utilicen Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberán cumplir con los siguientes requisitos, de conformidad con la normativa vigente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estar registrados en el Sistema RUAS establecido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil conforme a lo previsto en la normativa aeronáutica vigente, incluyendo la identificación de las aeronaves, sus partes y equipos tecnológicos asociados. 2. 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. 3. Obtener la autorización o certificación requerida según la categoría de operación prevista en el Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC.
<p>4. Las operaciones con Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS deberán realizarse exclusivamente en las zonas habilitadas para tal fin, de acuerdo con la información publicada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil a través del Visor Geográfico UAS o el instrumento que lo complementa o sustituya, conforme a la normativa aeronáutica aplicable. Esta herramienta, administrada y actualizada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil constituye la referencia técnica obligatoria para identificar en tiempo real las áreas habilitadas, restringidas o sujetas a condiciones especiales para la operación de UAS en el espacio aéreo nacional.</p> <p>En el caso de los espacios aéreos restringidos para el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, serán reglamentados por la Fuerza Aeroespacial Colombiana.</p> <p>Los servicios de vigilancia y seguridad privada interesados en prestar sus servicios a través de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, deberán contar con licencia de funcionamiento vigente emitida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces, y la autorización correspondiente para la prestación del servicio con medio tecnológico.</p> <p>Asimismo, deberá registrar y solicitar la autorización correspondiente para la prestación del servicio con medio tecnológico con Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS a través del trámite de inclusión de equipos. La Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada o quien haga sus veces emitirá el protocolo de prestación del servicio a través de este medio tecnológico el cual será diseñado en coordinación con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, reglamentará 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.</p> <p>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 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.</p> <p>Parágrafo 2. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil ejercerá sus funciones considerando el desarrollo de tecnologías emergentes, incluyendo aquellas basadas en inteligencia artificial, que puedan incidir en la evolución, el uso y los riesgos asociados a los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, con el fin de anticipar y gestionar escenarios técnicos, operacionales y de seguridad.</p> <p>Parágrafo 3. En los eventos en los que no se dé cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, se podrán aplicar los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas establecidas en la Ley 1801 de 2016, sin perjuicio de las demás acciones que en derecho corresponda.</p>	<p>Parágrafo 4. En los eventos en que se realicen sobrevuelos de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS en áreas restringidas o prohibidas, establecidas por las autoridades competentes, así como en perímetros de unidades militares y de policía o de infraestructura estratégica, la Fuerza Pública podrá tomar las medidas necesarias para inhabilitarlos, incluyendo la destrucción inmediata.</p> <p>Artículo 11. Tenencia de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. La tenencia de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados se entiende como su posesión en un bien inmueble previamente registrado ante el sistema correspondiente, junto con su código de identificación, sus partes, componentes asociados y demás datos definidos por la autoridad competente en el permiso respectivo.</p> <p>La tenencia no confiere por sí sola la autorización de vuelo u operación de estos Sistemas en el espacio aéreo. El uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados deberá sujetarse a las condiciones, restricciones y autorizaciones establecidas por la entidad competente, conforme a la presente Ley y a la reglamentación que se expida para tal efecto.</p> <p>Parágrafo. Los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados podrán ser utilizados con fines comerciales o sin ánimo de lucro en el espacio aéreo nacional, previa obtención de los permisos requeridos y conforme a lo dispuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y, en caso de uso en espacios aéreos restringidos, a la Fuerza Aeroespacial Colombiana. En todo caso, su operación deberá ajustarse a las normas sobre seguridad operacional, protección del medio ambiente, privacidad, convivencia y demás disposiciones aplicables.</p> <p>Artículo 12. Porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes o componentes asociados se entiende como la acción de llevarlos consigo de manera inmediata o facilitar su disponibilidad directa, fuera del domicilio o lugar autorizado de guarda, para lo cual se deberá cumplir con los requisitos legales o reglamentarios establecidos por la autoridad competente para tal fin.</p> <p>Artículo 13. Transporte de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados. El transporte de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, así como de sus partes y componentes asociados podrá realizarse en el territorio nacional con fines de comercialización, uso, mantenimiento o práctica de vuelo, siempre que se cuente con el RUAS.</p> <p>Las disposiciones previstas en el presente artículo deberán armonizarse con los procedimientos establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y lo reglado por el Registro Único de Aeronaves no Tripuladas – RUAS, que establece el marco vigente para su identificación, trazabilidad y control operativo.</p>

<p>Parágrafo. Los servicios de vigilancia y seguridad privada, podrán transportar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS según los servicios contratados y para prestar vigilancia en sitios fijos, acreditando que cuenta con licencia de funcionamiento, habilitación de uso de medio tecnológico, inclusión de equipos, acreditación de operador de medio tecnológico, certificado de operación, póliza de responsabilidad civil extracontractual, indicación de lugar de destino y finalidad del transporte, observando las condiciones de seguridad que establezca el Gobierno Nacional.</p> <p>Artículo 14. Certificado para Pilotos UAS. Corresponde a la Aeronáutica Civil, como autoridad correspondiente en la materia, definir a quién le aplica el término de Piloto UAS.</p> <p>Parágrafo 1. 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.</p> <p>Parágrafo 2. 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.</p> <p>Artículo 15. Vigilancia y control. La vigilancia y control de la tenencia, porte y transporte de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS estarán a cargo de la Fuerza Pública, atendiendo a los lineamientos establecidos en el presente Capítulo II de la Ley.</p> <p>Artículo 16. 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.</p> <p>Artículo 17. 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 o la que las sustituya o modifique.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo III. De los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS</p> <p>Artículo 18. Regulación de tecnología de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS. Los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, son considerados bienes de interés estratégico para la seguridad y defensa nacional, y serán de uso restringido de la Aviación de Estado, por lo cual solamente podrán ser operados por las Fuerzas Militares, el</p>	<p>Policía Nacional y organismos de seguridad del Estado en cumplimiento de sus funciones constitucionales y legales.</p> <p>Excepcionalmente, la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada en uso de su facultad discrecional podrá autorizar la operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, para lo cual se deberá actualizar la normativa correspondiente en esta materia en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de esta Ley, y considerando las funciones de vigilancia y control ejercidas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la Agencia Nacional del Espectro.</p> <p>Artículo 19. Importación de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. La importación de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, así como de sus partes y componentes asociados estará sujeta al régimen aduanero vigente, así como a la creación o actualización de las subpartidas arancelarias requeridas para la clasificación de estos Sistemas, sus partes y componentes asociados, de acuerdo con los procedimientos establecidos para ello en el marco del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior o quien haga sus veces, en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>El Ministerio de Defensa Nacional emitirá las especificaciones técnicas de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados restringidos para usos militares o de la Aviación de Estado.</p> <p>La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN será la autoridad competente para administrar, verificar y controlar la declaración de importación de estos Sistemas, en coordinación con las entidades con competencia técnica en la formulación de lineamientos sobre el uso exclusivo para actividades de Aviación de Estado o servicios de Vigilancia y Seguridad Privada cuando corresponda, atendiendo a los lineamientos de seguridad Nacional en la utilización de estos Sistemas.</p> <p>El Ministerio de Defensa Nacional será la entidad competente para dar el visto bueno a las licencias o registros de importación de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS que se soliciten a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior VUCE, administrado por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en aras de garantizar la seguridad y defensa del Estado. Dicho aval deberá ser obtenido por el importador para la presentación y aceptación de la declaración de importación.</p> <p>Este registro deberá actualizarse anualmente en la base del Registro Único Nacional de Importaciones y Comercializadores Autorizados, sin perjuicio de su articulación con el del Registro de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS que para tal efecto cree el Ministerio de Defensa Nacional, el cual funcionará como herramienta complementaria para el seguimiento integral de estos sistemas desde su ingreso al territorio nacional hasta su uso efectivo.</p>
<p>Parágrafo. Las personas jurídicas públicas o privadas que pretendan importar Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas para ser usados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada deberán registrarse ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada de conformidad con el Decreto Ley 356 de 1994 o la norma que la sustituya o modifique.</p> <p>Artículo 20. Fabricación de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Defensa Nacional reglamentará los requisitos aplicables para la fabricación de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, atendiendo a los lineamientos de seguridad y defensa, y los posibles impactos en la infraestructura crítica establecidos por el Gobierno Nacional en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1. La reglamentación deberá considerar de manera específica los riesgos asociados al uso del espectro radioeléctrico; y las interferencias perjudiciales. Para tal efecto, bajo el principio de colaboración armónica, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones a través de la Agencia Nacional del Espectro participará en la definición de los requisitos técnicos para la fabricación de este tipo de tecnologías de conformidad con el régimen de telecomunicaciones y las normas vigentes en materia de uso del espectro.</p> <p>Parágrafo 2. Los desarrollos tecnológicos para el diseño y fabricación en Colombia de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS para usos militares, de Aviación de Estado y para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada será liderada por la Corporación de Alta Tecnología para la Defensa – CODALTEC o quien haga sus veces, los cuales solamente podrán ser adquiridos y operados por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y por las empresas de vigilancia y seguridad privada cuando se trate de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas autorizados para su operación en la prestación de tales servicios.</p> <p>Parágrafo 3. Las personas jurídicas públicas o privadas que pretendan fabricar Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas C-UAS para ser usados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada deberán registrarse ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada de conformidad con el Decreto Ley 356 de 1994 o la norma que la sustituya o modifique.</p> <p>Artículo 21. Comercialización y adquisición de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, partes y componentes asociados. Para la comercialización y adquisición de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, las personas jurídicas, públicas o privadas que deseen comercializar o adquirir Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, deberán cumplir previamente con los parámetros de importación y fabricación establecidos en los artículos 18 y 19 de la presente Ley y los lineamientos que para tal efecto definan el Ministerio de Defensa Nacional y la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, quienes</p>	<p>reglamentarán estos aspectos en el marco de sus competencias legales, en los términos establecidos en los artículos 30 y 31 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo. Las personas jurídicas públicas o privadas que pretendan comercializar o adquirir Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas C-UAS para ser usados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada deberán registrarse ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada de conformidad con el Decreto Ley 356 de 1994 o la norma que la sustituya o modifique.</p> <p>Artículo 22. Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El Ministerio de Defensa Nacional creará el Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas RC-UAS, sus partes y componentes asociados, con el fin de consolidar la información relacionada con la importación, fabricación, propiedad, tenencia, posesión, comercialización, uso y aseguramiento de estos sistemas.</p> <p>El RC-UAS tendrá un módulo administrado por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada en el cual se registrarán exclusivamente los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS autorizados para la operación en servicios de vigilancia y seguridad privada, conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Defensa Nacional.</p> <p>Parágrafo 1. Las personas naturales o jurídicas que importen, fabriquen, comercialicen, adquieran o utilicen Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes o componentes asociados, deberán registrarse y mantener actualizada su información en el Registro de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - RC-UAS.</p> <p>Parágrafo 2. El Registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS deberá garantizar la protección de los datos personales, conforme con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 o las normas que la modifiquen o sustituyan.</p> <p>Parágrafo 3. La interoperabilidad del Registro de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – RC-UAS será reglamentada por parte del Ministerio de Defensa Nacional conforme a sus funciones legales y en atención a la naturaleza estratégica y sensible de la información, atendiendo a los principios constitucionales de Seguridad y Defensa Nacional, reserva legal y confidencialidad de la información.</p> <p>Artículo 23. Uso de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 18 de esta Ley, los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados serán de uso restringido de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional y organismos de seguridad del Estado, y excepcionalmente podrán ser usados en la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada, por lo cual serán usados conforme a los estándares establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional.</p>

Parágrafo 1. El Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en la reglamentación determinará lo relacionado con la expedición de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para el uso de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS.

Parágrafo 2. En los eventos en los que no se dé cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, se podrán aplicar los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas establecidas en la Ley 1801 de 2016, sin perjuicio de las demás acciones que en derecho corresponda.

Parágrafo 3. En los eventos en que se usen Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en áreas restringidas o prohibidas, establecidas por las autoridades competentes, así como en perímetros de unidades militares y de policía, o de infraestructura estratégica, la Fuerza Pública podrá tomar las medidas necesarias para inhabilitarlos, incluyendo su destrucción inmediata.

Parágrafo 4. Además de las entidades establecidas en el presente artículo, el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario – INPEC podrá utilizar Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en el perímetro de los establecimientos penitenciarios y carcelarios con la finalidad de mantener el control y la seguridad de estos centros. El uso de C-UAS por parte del INPEC se regirá por los principios de estricta necesidad, proporcionalidad y garantía de los derechos de las personas privadas de la libertad.

Artículo 24. Tenencia de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados. La tenencia de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados se entiende como su posesión en un bien inmueble previamente registrado ante el sistema correspondiente, junto con su código de identificación, sus partes y componentes y demás datos definidos por la autoridad competente en el permiso respectivo.

La tenencia no confiere por sí sola la autorización para la operación de estos sistemas. El uso de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS deberá sujetarse a las condiciones, restricciones y autorizaciones establecidas por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación, conforme a la presente Ley.

Parágrafo. Los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados solamente podrán ser utilizados en el marco de actividades de seguridad, protección o defensa aérea conforme a lo estipulado por el Ministerio de Defensa Nacional, en coordinación con las autoridades competentes.

Artículo 25. Porte de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. El porte de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados se entiende como la acción de llevarlos consigo de manera inmediata o facilitar

1. Afectar la privacidad y la integridad de las personas a través del uso y operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, así como la toma y recolección no autorizada de imágenes y videos.
2. Fabricar, almacenar, comercializar y distribuir Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia.
3. Alterar o modificar la carga útil establecida por el fabricante definido, de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, para lo cual la autoridad competente podrá realizar inspecciones de oficio.
4. Utilizar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin el lleno de los requisitos legales y reglamentarios establecidos por la autoridad competente.
5. Tener, poseer, transportar o alquilar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, sin demostrar su procedencia y utilización lícita sin cumplir con los requisitos establecidos para tal fin en las disposiciones legales o reglamentarias que regulen la materia.
6. Desarrollar actividades diferentes a las expresamente autorizadas en los permisos otorgados para el uso u operación de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados registrados ante el RUAS o el RC-UAS.
7. Sobrepassar los límites de vuelo establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil para la seguridad operacional al hacer uso, empleo u operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS.
8. Permitir, auspiciar, tolerar, inducir o constreñir la operación por niñas, niños o a adolescentes de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.
9. Operar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS bajo el efecto de alcohol o sustancias psicoactivas que puedan afectar el juicio del operador.

su disponibilidad directa fuera del domicilio o lugar autorizado de guarda, para lo cual se deberá cumplir con los requisitos legales o reglamentarios establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional o quien se disponga en su reglamentación para tal fin.

Artículo 26. Transporte de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes. El transporte de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, así como de sus partes y componentes asociados podrá realizarse en el territorio nacional con fines de comercialización, uso o mantenimiento, siempre que se cuente con el RC-UAS.

El transporte deberá observar las condiciones de seguridad y trazabilidad que establezca el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional, conforme al tipo de sistema y su nivel de riesgo.

Parágrafo. Quienes presten los servicios de vigilancia y seguridad privada podrán transportar los C-UAS de un lugar a otro, según los servicios contratados y para prestar vigilancia en sitios fijos, acreditando que cuenta con licencia de funcionamiento, habilitación de uso de medio tecnológico, inclusión de equipos, acreditación de operador de medio tecnológico, póliza de responsabilidad civil extracontractual, indicación de lugar de destino y finalidad del transporte, observando las condiciones de seguridad que establezca el Gobierno Nacional.

Artículo 27. Delimitación del uso del espacio aéreo. El Ministerio de Defensa en coordinación con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil determinará las zonas del espacio aéreo para el uso de Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS sus partes y componentes asociados.

Capítulo IV. Modificaciones al Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana

Artículo 28. Adiciónese al Título XV de la Ley 1801 de 2016, el Capítulo IV y el Artículo 148A, el cual quedará así:

CAPÍTULO IV. DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS – UAS Y SISTEMAS DE CONTRAMEDIDAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS – C-UAS, SUS PARTES Y COMPONENTES ASOCIADOS

Artículo 148 A. Comportamientos contrarios a la convivencia por el uso de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados. Los siguientes comportamientos son contrarios a la convivencia por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, y por lo tanto no deben efectuarse:

10. Portar o transportar Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados sin contar con el permiso de autoridad competente cuando estas lo requieran.
 11. No contar con póliza de responsabilidad civil extracontractual vigente por la propiedad o tenencia de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, una vez el Gobierno Nacional expida la reglamentación sobre la materia.
 12. Transportar en Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS materiales, sustancias u objetos considerados como peligrosos o prohibidos sin cumplir con las condiciones y procedimientos establecidos en la reglamentación aeronáutica vigente, en especial lo dispuesto en la Parte 175 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC o la norma que la sustituya o la reemplace.
- La detección, control y seguimiento de los comportamientos contrarios a la convivencia establecidos en este artículo se podrán complementar a través del uso del Certificado de Valoración Técnica Operacional – CVTO o el documento que lo reemplace o modifique o adicione, el visor geográfico UAS y la Publicación de Información Aeronáutica, herramientas que permitirán verificar el cumplimiento de los requisitos operacionales, las zonas autorizadas para el uso de estos sistemas y las condiciones técnicas bajo las cuales fueron registrados.
- Parágrafo 1.** Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados será objeto de la aplicación de las siguientes medidas:
- | Comportamientos | Medida Correctiva a aplicar |
|-----------------|---|
| Numeral 1 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 2 | Multa General tipo 4; Suspensión temporal de la actividad, Decomiso |
| Numeral 3 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 4 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 5 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 6 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 7 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 8 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 9 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 10 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 11 | Multa General tipo 4; Decomiso |
| Numeral 12 | Multa General tipo 4; Decomiso |

Parágrafo 2. En los términos establecidos en el Artículo 164 de la Ley 1801 de 2016 concordante con el Decreto 1070 de 2015 – CVTO o la norma que lo modifique o adicione, una vez aplicado y ejecutado el medio de policía de incautación sobre un Sistema de Aeronaves no Tripulada – UAS o un Sistema de Contramedidas de Aeronaves no Tripulada – C-UAS, sus partes y componentes asociados, este será puesto a disposición y materializado por la autoridad territorial competente, quien deberá realizar la gestión correspondiente de acuerdo al marco legal expuesto en la presente Ley, y adecuará los lugares para el almacenamiento de estos dispositivos hasta que la medida correctiva de decomiso y su disposición final quede en firme por parte de la autoridad competente.

Las autoridades de policía podrán hacer uso de los mecanismos, medios de policía y medidas correctivas para restablecer la convivencia frente a los comportamientos contrarios a la convivencia relacionados con los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados.

Parágrafo 3. El Ministerio de Defensa Nacional, a través de la dependencia que delegue, definirá la destinación final de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes decomisados una vez la decisión sobre la medida correctiva se encuentre en firme conforme a la orden emitida por parte de la autoridad competente. Para la disposición final de los elementos decomisados se considerará la sostenibilidad ambiental en el procedimiento.

Parágrafo 4. En el evento de no identificar o individualizar al piloto u operador del Sistema de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistema de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados, el personal uniformado de la Policía Nacional incautará los elementos correspondientes y los dejará a disposición ante las entidades territoriales competentes para su posterior disposición final, en los términos definidos en el parágrafo 3 del presente artículo. En estos casos, el bien se considerará en abandono y se procederá a ordenar su destrucción mediante auto de Policía.

Parágrafo 5. La Policía Nacional presentará un informe periódico a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil sobre los medios de policía y medidas correctivas implementadas por el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS, sus partes y componentes asociados, para que verifique si se encuentran en el Registro de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas R-UAS y adelante las actuaciones administrativas correspondientes en el marco de sus competencias legales y reglamentarias.

Capítulo V. Modificaciones al Código Penal Colombiano

Artículo 29. Adiciónense el numeral 6 al artículo 344 "terrorismo" de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 344. Circunstancias de agravación punitiva. Las penas señaladas en el inciso primero del artículo anterior serán de ciento noventa y dos (192) a trescientos sesenta (360) meses de prisión y multa de seis mil seiscientos sesenta y seis puntos sesenta y seis (6.666.66) a cuarenta y cinco mil (45.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuando:

(...)
6. La conducta se realice mediante el uso indebido de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS o Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS o artefactos de uso aéreo, terrestre o acuático remotamente tripulados.

Capítulo VI. Disposiciones finales

Artículo 30. Régimen de transición para Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS en operación. Los operadores de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley se encuentren realizando actividades bajo las disposiciones de la normativa aeronáutica vigente, deberán ajustarse a lo dispuesto en esta Ley y su reglamentación dentro del plazo que establezca la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, el cual no podrá ser superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición del reglamento correspondiente.

Durante el periodo de transición antes indicado, las operaciones de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS se registrarán por la normativa vigente a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, sin perjuicio de la aplicación preferente de las disposiciones relacionadas con seguridad operacional, la protección de derechos fundamentales y e el interés público.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil en coordinación con las autoridades competentes podrá establecer mecanismos simplificados de convalidación, actualización o revalidación de registros, permisos u otras autorizaciones previamente expedidas a fin de facilitar la adecuación de los actores del sector a las nuevas disposiciones.

En cuanto a los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS que se encuentren en operación para la prestación de servicios de vigilancia y seguridad privada a la entrada en vigencia de la presente Ley, sus operadores deberán:

1. Realizar un inventario y reporte de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
2. Ajustar el uso y operación de los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS a las disposiciones técnicas y de seguridad contenidas en la normativa sectorial correspondiente, dentro

del plazo que establezca la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Este plazo no podrá ser superior a seis (6) meses contados desde la expedición del reglamento técnico.

Parágrafo. La implementación del régimen regulatorio para los Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS deberá articularse entre el Ministerio de Defensa Nacional y las demás autoridades competentes, en función de los objetivos de defensa, seguridad nacional, protección de infraestructura crítica y cumplimiento de estándares internacionales.

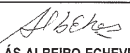
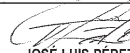
Artículo 31. Facultades reglamentarias. En ejercicio de la potestad reglamentaria prevista en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, conforme a las funciones y competencias asignadas en la presente Ley, el Gobierno Nacional a través de todas las entidades competentes deberá expedir la reglamentación necesaria para su adecuada implementación y desarrollo institucional, en un plazo no superior a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.




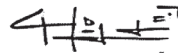

En ejercicio de la facultad reglamentaria, las entidades deberán atender al principio de colaboración armónica, garantizar la coordinación interinstitucional, la seguridad operacional, la protección de los derechos fundamentales y la promoción del desarrollo tecnológico responsable de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas – UAS y Sistemas de Contramedidas de Aeronaves no Tripuladas – C-UAS, sus partes y componentes asociados en el marco de sus competencias.

Parágrafo. Las disposiciones reglamentarias deberán respetar estrictamente la reserva de Ley y no podrán regular materias propias de competencia del Congreso de la República.

Artículo 32. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por:

 NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Coordinador Ponente	 JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República Coordinador Ponente

PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Senadora de la República Ponente	 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Coordinador Ponente
 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Ponente	 JHOANY CARLOS ALBERTO PALACIOS MOSQUERA Representante a la Cámara Ponente
 ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara Ponente	 ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO Representante a la Cámara Ponente